



Finales de 1943, los japoneses han perdido la iniciativa y ahora ésta ha pasado ya definitivamente a los norteamericanos. Es hora de que los EEUU se decidan a dar un golpe de mano en el Pacífico Central. Las Islas Gilbert serían las primeras a conquistar como paso previo a la futura conquista de las Marshall. Makin, la batalla de Butaritari, sería el flanco norte de lo que se denominó Operación Galvanic.

* Cómodo formato apaisado para mejor lectura en pantalla.

* Ilustrado con croquis, fotografías y mapas generales y de situación a todo color.

Este volumen es gratuito.



MAKIN

La batalla por Butaritari Operación Galvanic, flanco norte

Javier Veramendi B

War
E-Book



Ediciones Platea

Título: MAKIN. La batalla por Butaritari. Operación Galvanic, flanco norte

Copyright © 2010 Javier Veramendi B

Maquetación: Hugo A Cañete



Grupo de Estudios de Historia Militar

Foto Portada: U.S. Army troops pause for a look at a Japanese seaplane during the battle of Makin. The plane was under repair in the lagoon when the invasion started. The Japanese used it as a machine gun nest until American fliers took care of it., 11/1943. U. S. Federal Government

Foto Contraportada: USMC Historical Section

Quedan rigurosamente prohibidas, sin la autorización escrita de los titulares del copyright, bajo las sanciones establecidas en las leyes, la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento, comprendidos la reprografía y el tratamiento informático, y la distribución de ejemplares de ella mediante alquiler o préstamo públicos.

Colección War Ebook

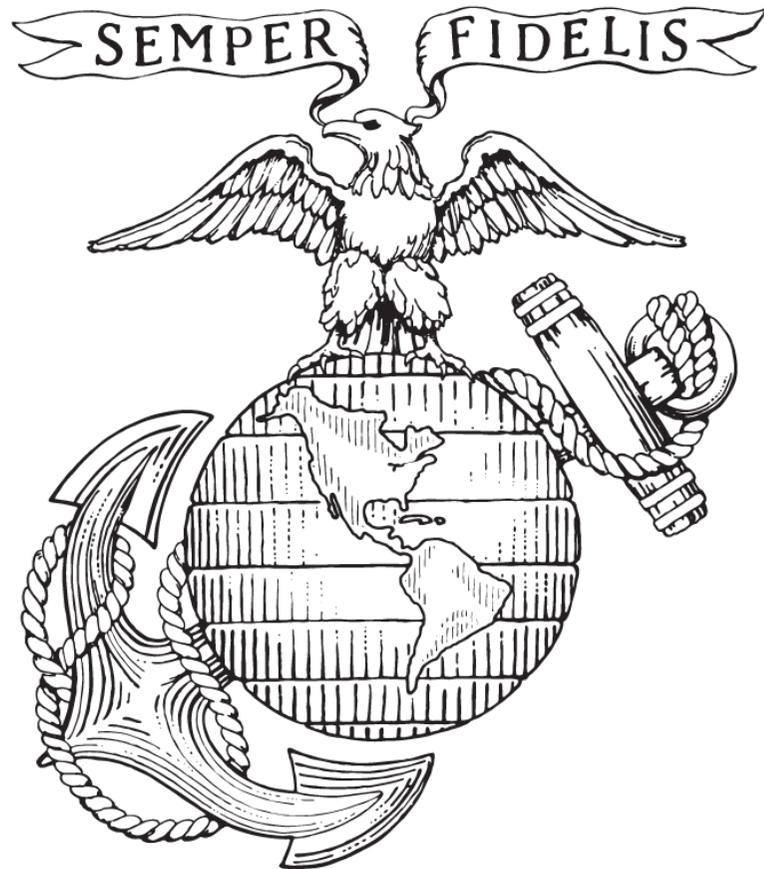
Ediciones Platea S.C.P.

Francesc Ferrer i Guardia nº 25, 5º-2º. Mollet del Vallés. 08100.

Barcelona.

www.edicionesplatea.com

Este volumen es gratuito



UN
PRÓLOGO

PARA LA



**OPERACIÓN
GALVANIC**

Lo cierto es que, personalmente, no soy lector de prólogos en absoluto. Las largas disertaciones sobre los porqués y los comos, y sobre los contenidos que voy a encontrar en un libro, o la lista de agradecimientos, siempre me han parecido un asunto sumamente aburrido. Por otro lado, ya dice la sabiduría popular que cuanto más alto se asciende, más dura acaba por ser la caída, y heme aquí pues, escribiendo un prólogo, en el que quiero explicar los comos y los porqués, y agradecer mucha ayuda desinteresada, todo ello sin olvidarme de adelantar, a modo de presentación, el contenido de esta obra.

Empecé a trabajar en "Galvanic", la operación anfibia destinada a conquistar el archipiélago –entonces bajo dominio japonés- de las Islas Gilbert, a finales de primavera y primeros de verano del año 2010. En aquel entonces buscaba una batalla limitada sobre la que escribir un artículo. Al decir limitada me refiero a que fuera un acontecimiento de corta duración y circunscrito a un lugar muy concreto. Mi "especialidad", dicho sea muy humildemente porque quedando tanto como me queda por saber no puedo considerarme especialista en nada, en lo que a la guerra de 1939-45 se refiere, eran tanto las campañas de 1939-40 como el teatro de operaciones del mediterráneo

(en realidad casi cualquier cosa salvo el frente del este, Normandía y las dichosas Ardenas), por eso empecé a buscar en dichas coordenadas. Se me ocurrieron varias posibilidades, que no desvelaré porque aún tengo que escribir ese artículo, que se acabaron concretando en que podía ser buena idea o bien narrar una batalla insular o bien algún golpe de mano.

Las islas, si no son demasiado grandes, cumplían perfectamente mi requerimiento de limitar el campo de batalla de modo concreto, y por otro lado los golpes de mano -las acciones de comando- eran de corta duración y fáciles de explicar y aprehender por los lectores; en resumen, podía narrar en un breve espacio todo la batalla, descendiendo hasta los detalles más pequeños que, lo reconozco, son otra de mis debilidades. Ahora solo tenía que encontrar una isla...

Fue entonces cuando me fijé en el escenario del Pacífico. En aquel océano se desarrollaron, entre 1941 y 1945, multitud de campañas insulares, desde la terrible campaña por Guadalcanal (demasiado grande y demasiado larga), hasta las diversas campañas por los archipiélagos del Pacífico Central, empezando por el de las Islas Gil-

bert, cuya conquista se llevó a cabo entre el 20 de noviembre y el 1 de diciembre, aunque las batallas principales habían tenido lugar entre el 20 y el 24 de noviembre.

Aquel casi era mi escenario, ahora tan solo me quedaba decidir cual de las dos batallas paralelas principales: la conquista de Makin o la de Tarawa, iba a narrar. Finalmente, en virtud de mis propios requerimientos de tiempo y de espacio, decidí decantarme por la primera de las dos opciones, y me puse a escribir el artículo, detallado pero corto, que había motivado el aburrido proceso de toma de decisiones que acabo de narrar. ¡Pobre de mí!

De la documentación reunida fueron surgiendo poco a poco interesantísimos planteamientos estratégicos y operativos, una ingente organización, un plan táctico original que acababa plasmándose en una batalla plagada de dificultades y de aciertos, multitud de anécdotas interesantes y muchos, muchos detalles, ninguno de los cuales quería dejar de contar, y así el artículo creció hasta convertirse en una pequeña monografía, que fue publicada por "Delaguerra" con el título de "La Batalla de Butaritari y la Toma del Atolón de Makin".

Uno siempre queda orgulloso de su "niño". Que duda

cabe que es siempre el más guapo, el más listo y el único que no desfila con el paso cambiado. ¡Faltaría más! Sin embargo a esta criatura le faltaba la mitad, y aquello me estuvo reconcomiendo bastante, hasta que por fin encontré el tiempo suficiente para dedicarme a la segunda parte de aquella operación "Galvanic": la Batalla de Betio y la Toma del Atolón de Tarawa, esta vez con una ventaja añadida, como no pensaba escribir un artículo dediqué a la exposición de los hechos todo el espacio que estos fueron pidiendo. El resultado es un poco más extenso.

Dicho esto sólo quedaba reunirlos. El resultado de dicha reunión es el presente trabajo.

¿De que va la historia? Bien, lo cierto es que, sin miedo a desvelar el final, diré que la Operación "Galvanic" fue la primera de las campañas ejecutadas por las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos en el Pacífico Central. El objetivo de estas campañas era ir progresando de isla en isla en un eje que llevara hasta el Japón a través de las inmensidades marinas del océano, asegurando una serie de islas para utilizarlas como bases, neutralizando las bases niponas sitas en otras, y negando al enemigo el acceso a bases nuevas en los archipiélagos ocupados.

Fue un modo de hacer la guerra totalmente extraordinario. En vez de amplios movimientos de ejércitos sobre interminables distancias terrestres, el mar era amo y señor de aquellas extensiones y las tropas no podían desplazarse por sus propios medios de un campo de batalla a otro, sino que debían ser transportadas en barco. Esto dio vida a enormes flotas, compuestas con barcos diseñados para funciones muy diversas, desde la de ser un simple almacén, hasta tener la compleja capacidad de ataque y defensa de un portaaviones, que tenían que desplazarse hasta el objetivo y permanecer en su cercanía mientras las tropas de tierra se hacían con él, autoprotegiéndose de un eventual contragolpe enemigo sin perder de vista el apoyo a las fuerzas propias, y luego marcharse, tiranizadas inmisericordemente por la logística, de vuelta a sus bases, dejando una guarnición en tierra. Era casi como las campañas espaciales de las actuales películas de ciencia ficción.

En esta operación "Galvanic", cuyo objetivo, más por falta de medios que por una decisión voluntaria, fueron las Islas Gilbert, en concreto su mitad norte, se llevaron a cabo dos desembarcos principales completamente diferentes: en Butaritari fueron tropas del ejército estadouni-

dense las que asaltaron una isla fortificada tan sólo en su sector central, implementando una táctica de engaño que no funcionó demasiado, pero que estaba bien pensada; mientras que en Betio fueron tropas de la marina las que tuvieron que enfrentarse a una isla con una guarnición mucho más poderosa y con unas defensas, perimetrales, mucho más consistentes, mediante el asalto directo por el sector más débil, pues no había otra opción. En ambos pasos se esperaba, gracias a medios imponentes y más concretamente merced a un brutal bombardeo de la artillería naval, tomar el objetivo en poco tiempo y con escasas bajas. Fue prácticamente así en Butaritari, en Betio, en cambio, las bajas fueron terribles. En ambas islas se ejecutaron actos de una bravura increíble —en este sentido es una pena no tener más información sobre los defensores nipones, que con toda seguridad también actuaron con gran valentía— pero también se desplegó toda la tragedia de la guerra. Como sucede siempre, cada medalla costó un sufrimiento indecible, a veces a quien la recibió y siempre a quienes estaban a su alrededor.

Esta (o estas) monografía (s) no pretenden, sin embargo, limitarse a contar la batalla. También hemos querido meternos en las "tripas", con perdón, de la operación,

adentrándonos en los vitales escalafones de segunda línea, que se encargaron de que los combatientes tuvieran balas que disparar, agua para no deshidratarse, comida para no desfallecer y también la seguridad de que si resultaban heridos alguien cuidaría de ellos, y si resultaban muertos no caerían en el olvido. Este apartado logístico, tan a menudo dejado de lado, es uno de los motores imprescindibles de la batalla, y por eso no hemos querido ignorarlo.

Finalmente y tras este breve resumen de contenidos también es importante dejar clara una cosa. Estas monografías no contienen ningún dato extraordinario, ni descubrimientos novedosos, y no hay en ellas teorías que pretendan cambiar la historia. El objetivo de estas monografías es mucho más humilde pues tan solo pretenden recopilar los datos, ordenarlos de modo que el lector pueda tener tanto una visión de conjunto de toda la batalla como singular de cada acontecimiento, y presentarlos en castellano, idioma en el que apenas se ha escrito nada sobre esta doble batalla.

Y llegados a este punto es importante indicar que, precisamente con la intención de cumplir la segunda de

las características antedichas: ofrecer una visión tanto de conjunto como singular, se ha hecho un esfuerzo importantísimo en lo que a cartografía se refiere. En estas monografías el lector se encontrará con dos tipos de mapas: más artesanales los de la primera parte, que hemos conservado sobre todo por nostalgia, y mucho más llamativos en la segunda, donde hemos aprovechado que las nuevas tecnologías, tanto en programas de diseño y dibujo como en soportes, permiten la publicación de mapas de gran tamaño y a todo color sin pagar por ellos un precio prohibitivo en imprenta. Esperamos que en la cartografía desplegada pueda encontrar el lector todas y cada una de las acciones narradas en el texto.

Si hay dos tipos de cartografía: más "arcaica", si puedo permitirme la expresión, en la primera parte, y más "moderna" en la segunda; también hay dos tipos de acceso a esta obra. En su momento se publicó "La Batalla de Butaritari y la Toma del Atolón de Makin" de forma gratuita para todos aquellos que quisieran acceder a ella. Estaba dentro de la filosofía original del artículo y fue una gran alegría compartir el trabajo con el público. Por eso, aunque hemos cambiado el soporte y la maquetación, este contenido sigue siendo gratuito y de libre acceso para

todos aquellos que quieran descargárselo.

Sin embargo en lo que a “La Batalla de Betio y la Toma del Atolón de Tarawa” se refiere, hemos optado por poner la monografía a la venta a través de la editorial “Platea”, por varios motivos. En primer lugar por la inversión que ha supuesto la publicación de estas monografías, en tres sentidos: el trabajo que ha supuesto compilar, ordenar, cotejar y racionalizar las distintas narraciones empleadas como fuente; el tiempo, demasiado a menudo robado al sueño o a la familia, necesario para redactar el texto y dibujar los mapas; y el dinero empleado en obtener parte de los medios, especialmente los documentales. En segundo lugar porque, sin negar nuestro interés en ganar el dinero que necesitamos haciendo aquello que nos gusta, del éxito económico de esta monografía dependerá la publicación de muchas otras, ya que aumentarán el trabajo, el tiempo y el dinero que podrán ser invertidos en ellas. Y en tercer lugar, y aunque pueda parecer vanidad, porque creemos que el trabajo lo merece, o al menos merece el precio de... un doble de cerveza.

Queda la parte de los agradecimientos, donde trataré de ser comedido. Indudablemente y en primer lugar

tengo que citar aquí a Don Hugo Cañete Carrasco (Grupo de Estudios de Historia Militar) por el impulso que ha dado al proyecto; por la original maquetación ejecutada, sin la cual el conjunto hubiera quedado mucho más feo y difícil de leer; y por su aclaratoria adaptación, para esta obra, del Intelligence Bulletin (boletín de inteligencia) de marzo de 1944, redactado por el Cuerpo de Marines e Inteligencia Naval de la Armada Estadounidense, sobre las defensas japonesas en Betio. También la gente de Platea es importante, pues se han atrevido a poner en jaque su buen criterio editorial para publicar esta monografía, gracias. Tampoco puedo dejar de mencionar a mis dos desinteresados correctores, Don Vicente Moreno, padre e hijo, con los que no siempre he estado de acuerdo, pero que se han tomado la molestia de leer el texto –a pesar de que había mucha sangre y muchos muertos- y anotar todo aquello que no les parecía correcto, descargándome de un esfuerzo que sin duda hubiera tenido que ejecutar en detrimento del conjunto de la obra. Y, finalmente, no quiero olvidar a Don Ignacio Pasamar, director y editor de la revista “Delaguerra”, que fue quien, años ha, me animó a escribir para un público más numeroso que un par de amiguetes, abriéndome el camino de la publicación prime-

ro en su revista y después permitiéndome colaborar en una de las monografías de la editorial Sátrapa, llevándome así hacia el oscuro camino de la edición.

Esto de los agradecimientos podría no tener fin, porque ahora tendría que citar a muchos otros que me han animado: amigos, familia... pero esto acabaría como la ceremonia de los "Oscar", y no soy muy ducho en santos, pero si quiero hacer una breve referencia a todos aquellos, escasos, que en su momento hicieron algún comentario sobre la primera parte de este trabajo, dedicada a Makin. Sus comentarios en foros, blogs y por correo, aunque escasos, tienen en gran parte la culpa de que esta segunda parte haya visto la luz y, quien sabe, tal vez los comentarios que se hagan ahora puedan llegar a ser los culpables de que... no adelantemos acontecimientos.

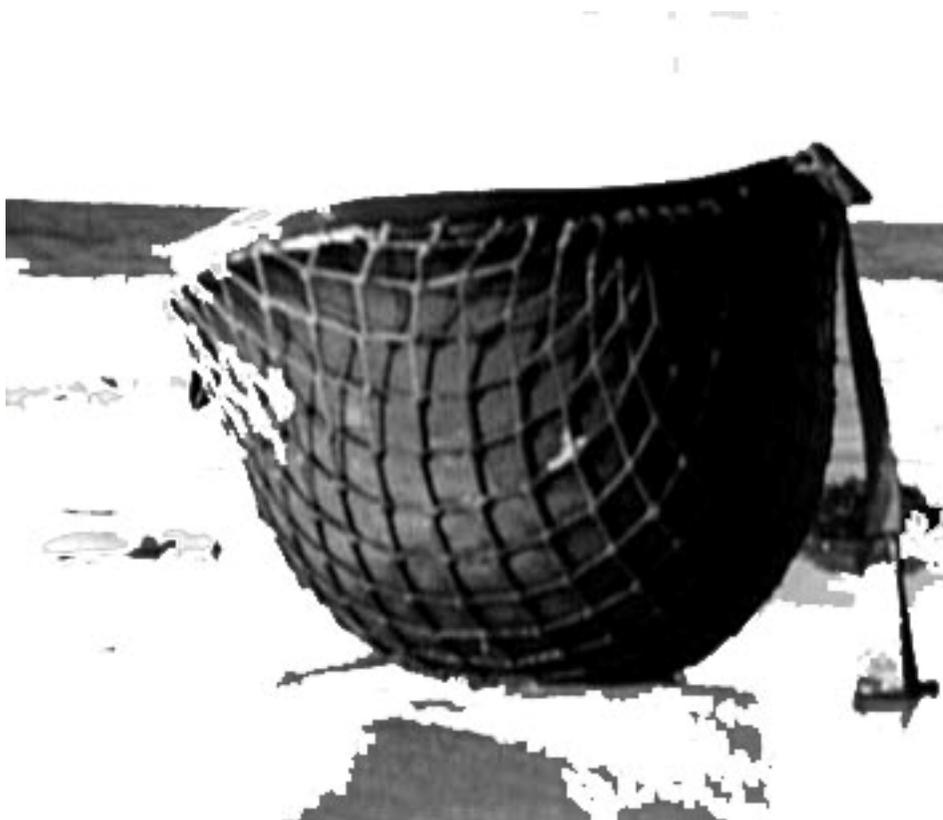
Un saludo a todos.

Torrelodones, a (martes) 13 de marzo de 2012

Javier Veramendi B

(Grupo de Estudios de Historia Militar)

geh.m.jvb@gmail.com



ÍNDICE

OPERACIÓN GALVANIC - PLANIFICACIÓN.....1

UN LARGO PROCESO DE PLANIFICACION ESTRATEGICA.....2

El camino de la guerra.....2

Nuevos planes. La Conferencia de Casablanca.....3

Habla el Almirante King.....3

Conclusiones de la conferencia.....4

Nuevas reuniones, progresan los trabajos.....5

La Conferencia Militar del Pacífico de Marzo
de 1943.....5

TRIDENT, la Conferencia de Washington de
mayo de 1943.....5

**El proceso de planificación: de las Marshall a
las Gilbert.....6**

El Comité Conjunto de Planes de Guerra.....6

La oposición de Douglas Mac Arthur.....8

Cambios de planes.....9

El estudio definitivo de los Planificadores de
la Junta de Jefes de Estado Mayor.....9

El Acuerdo definitivo de la Junta de Jefes de
Estado Mayor.....10

LA PLANIFICACIÓN OPERATIVA DE LA CAMPAÑA EN EL PACÍFICO CENTRAL.....12

Cuarteles Generales y Jefes en Presencia.....12

Iniciando el proceso de planificación.....13

El plan de Spruance.....14

Task Force 50.....14

Task Force 54.....15

Task Force 52.....16

Task Force 53.....16

Task Force 57.....17

**La extraña situación del Mayor General
Holland Smith.....17**

**Y la menos extraña situación del Coronel
William O. Eareckson.....18**

**El Plan de Asalto del Contralmirante Richmond
K. Turner.....19**

MAKIN Y BUTARITARI.....22

EL OBJETIVO.....23

El atolón de Makin y la isla de Butaritari.....23

Una descripción de la isla.....23

Las playas y las mareas.....24

La estimación de las defensas japonesas.....25

EMPIEZA LA BATALLA.....26

Al alba.....26

La flota de bombardeo se prepara.....27

Como para un ejercicio.....28

La fuerza de Ataque.....30

EL DESEMBARCO EN LA PLAYA ROJA.....33

Navegando hacia la Playa Roja. De 06:00 a 08:30 del 20 de noviembre de 1943.....33

Preparando los buques de transporte.....34

El accidentado viaje del destacamento especial.....34

La misión del destacamento especial.....35

Arriando lanchas, embarcando hombres.....36

El primer ataque aéreo.....37

La marina toma el relevo.....38

En las lanchas, camino de Butaritari.....40

El segundo ataque aéreo.....41

iDesembarco! Playa roja, 08:30 de la mañana y minutos siguientes del 20 de noviembre de 1943.....41

Los tractores anfibios llegan a la playa Roja.....41

Playa Roja 1.....44

Playa Roja 2.....46

El avance hacia el interior desde la playa Roja. De las 08:30 pasadas a las 11:00 del 20 de noviembre de 1943.....47

El avance desde "Playa Roja 1".....48

El avance desde "Playa Roja 2".....50

Elementos de la compañía C del 193 Batallón de Carros de Combate.....51

Destino y relevo.....	52
La llegada a Playa Roja de las unidades de apoyo.....	52
El cuartel general y los puestos de mando.....	53
Las unidades de transmisiones.....	55
La artillería llega a tierra.....	57
La gestión de las playas.....	57
Las labores de descarga y almacenamiento.....	59
Las instalaciones médicas.....	59
Civiles. Los Nativos de Butaritari.....	60
A modo de conclusión.....	61
EL DESEMBARCO EN LA PLAYA AMARILLA.....	62
El plan defensivo japonés en la isla de Butaritari.....	62
El Plan de Asalto a Butaritari.....	66
Una isla llamada Kotabu.....	68
Navegando hacia la Playa Amarilla. De 08:56 a 10:42 del 20 de noviembre de 1943.....	69

Los bombardeos.....	69
Los transportes se ponen en posición.....	69
Las oleadas destinadas a la Playa Amarilla.....	70
El Bombardeo del McDonough y el Phelps.....	70
El avance hacia la playa de la fuerza de desembarco.....	71
Otro ataque aéreo.....	72
iJaponeses!.....	73

El desembarco en la Playa Amarilla. De 10:40 a 13:00 del 20 de noviembre de 1943.....

La cabalgata en tierra del Destacamento Especial "Z".....	74
Llegan los blindados.....	78
La infantería desembarca.....	79
La batalla de los derrelictos.....	81

El avance hacia el interior desde la playa Amarilla. Estableciendo el frente al este y al oeste. De 11:00 a 12:30 (aproximadamente) del 20 de noviembre de 1943.....

83

El avance hacia el sur de la compañía F.....	83
En la base del muelle de On Chong.....	87
El Posicionamiento hacia el Este de la Compañía E.....	88
¿Y los carros del 193 Batallón?.....	90

A modo de conclusión.....91

LOS COMBATES DEL DIA 20 EN EL INTERIOR DE BUTARITRI.....93

Despejando la barrera anticarro oeste. De 11:30 a 17:55 del 20 de noviembre de 1943.....93

El avance del I ^{er} Batallón hasta la "Segunda Línea de Cabeza de Playa".....	93
El asalto de la Compañía F a la barrera anticarro oeste.....	96
El asalto del I ^{er} Batallón a la barrera anticarro oeste.....	101
La unión de los dos frentes.....	106

El ataque hacia el este de la compañía E del 165 BLT. De las 12:00 a las 17:20 del 20 de noviembre de 1943.....106

La parte fácil, 1er y 2º pelotón.....	108
El 3er pelotón y la batalla por una posición tan desconcertante como bien defendida (que ya era hora).....	108

Al final del día.....112

Campamentos nocturnos.....	113
La situación del proceso de descarga al Anochecer. El problema de la playa Amarilla.....	115
Material y suministros desembarcados en la playa Roja.....	116
Objetivo cumplido.....	116
¿Y los japoneses?.....	118

La factura del primer día.....120

Conclusiones a las operaciones en Butaritari durante la segunda mitad del día 20.....120

LA LARGA NOCHE DE LOS NOVATOS.....122

Un cambio temporal de iniciativa.....122

Reforzando las posiciones.....	122
--------------------------------	-----

Atacando a los atacantes.....	123
21 DE NOVIEMBRE DE 1943.....	125
Combates en la zona oeste de la isla. De 08:00 al final de la tarde del 21 de noviembre de 1943.....	126
La reducción de la bolsa junto a la barrera anticarro oeste.....	126
No muy lejos, en los restos de las posiciones de la barrera anticarro oeste.....	126
La batalla de los derrelictos (2ª parte).....	128
Combates en el lado este de la isla. De 07:00 a 16:30 del 21 de noviembre de 1943.....	131
La preparación artillera.....	131
El ataque aéreo.....	132
Se adelanta la hora del ataque terrestre.....	132
Rumbo al extremo este de la isla.....	133
Refuerzos y relevos.....	138
Reconocimiento sobre la isla de Kuma.....	139
Planificando el 22 de noviembre.....	140

La logística mejora... un poco.....	141
La gestión de las playas.....	141
Otras cuestiones logísticas.....	144
La factura del segundo día.....	144
Información adquirida sobre la guarnición.....	146
La segunda noche en Butaritari.....	147
Conclusiones a las acciones del día 21.....	150
22 DE NOVIEMBRE DE 1943.....	152
Rutina.....	152
La toma de la barrera anticarro este. Este. De 06:00 a 10:30 del 22 de noviembre de 1943.....	152
El III ^{er} Batallón se pone en marcha.....	153
Bombardeo artillero y retirada.....	154
El avance hasta la carretera del muelle de piedra.....	154
Cruzando la barrera anticarro este.....	157
La operación de cerco a los defensores japoneses. De 11:00 a 13:30 del 22 de noviembre de 1943.....	161

El desembarco en el cuello de botella.....	161
La unión con la fuerza de ataque.....	162
Desembarco en Kuma.....	162
Juego de tronos.....	163
La noche del "Sake".....	164
Las bajas de la jornada.....	164
Los despliegues nocturnos de las fuerzas estadounidenses.....	164
Una noche desesperada.....	166
23 DE NOVIEMBRE DE 1943.....	168
Butaritari despejada.....	168
Avanzando hacia Tanimaiaki.....	168
Un jeep con altavoces.....	170
La compañía L.....	171
El extremo este de la isla.....	172
El último combate táctico de la batalla de Makin.....	172
En el resto de la isla.....	172

Se inicia el reembarque.....	172
Relevo en el mando.....	173

24 DE NOVIEMBRE DE 1943. FINAL Y TRAGEDIA.....174

El contraataque japonés.....174

Los planes de la Marina Japonesa.....	175
La situación el 18 de noviembre de 1943.....	175
Todo empezó como un día más.....	176

Últimos acontecimientos antes de las tareas de guarnición.....178

Conclusiones.....178

PAISAJE DESPUES DE LA BATALLA.....180

En busca de los japoneses supervivientes.....180

Reconocimiento.....	180
Resistencia.....	180

La factura total.....181

Las bajas estadounidenses.....	181
--------------------------------	-----

Las bajas japonesas.....	183
Algunos comentarios sobre las bajas.....	183
Objetivos.....	184
Objetivos estratégicos cumplidos.....	184
Objetivos operativos cumplidos.....	185
La pista de Makin.....	186
Planificación y errores tácticos.....	186
Los errores en la planificación táctica.....	186
Evaluación táctica, aciertos y desaciertos.....	187
La guerra se fue alejando.....	188
ORBAT.....	189

OPERACIÓN GALVANIC



PLANIFICACIÓN

Quien se atreva a teclear Butaritari en cualquier buscador de mapas de internet se verá reconducido, en primer lugar, hacia una lista de nombres: Butaritari, Islas Gilbert, Kiribati. Es su destino. Ante el se va a desplegar una cadena de islas un tanto achatada, de unos 30 Km. de largo y 15 de alto, cuya porción de tierra principal se halla en el suroeste. Todo el atolón recibió el nombre de Makin durante la segunda guerra mundial, y la verdadera isla de Makin, que se halla hacia el noreste, no lejos, tuvo que conformarse con ser conocida a partir de entonces como pequeña Makin.

Volviendo a nuestro mapa, si nos alejamos para ver un sector mas amplio del globo, nos vamos a enfrentar a una inmensa extensión de agua salpicada por mas islas, diminutas y lejanas. Se trata del inmenso Pacífico, donde Butaritari no pasa de ser una mota de polvo.

¿Qué se les había perdido allí a los combatientes de 1943?

I

UN LARGO PROCESO DE PLANIFICACION ESTRATEGICA

La historia comenzó a fraguarse prácticamente en las antípodas de nuestras islas, en la africana ciudad de Casablanca. Pero antes habían sucedido muchas cosas.

El camino de la guerra.

La campaña del Pacífico comenzó, brutalmente, el **7 de diciembre de 1941**, cuando los aviones embarcados de la flota japonesa se precipitaron sobre la base militar estadounidense de Pearl Harbor¹.

Los meses siguientes fueron testigos de la expansión de los dominios japoneses en todas direcciones, y de los esforzados intentos de las fuerzas aliadas por contenerla. Pequeñas flotillas, exiguos grupos aéreos, guarniciones aisladas, todos lucharon con todas sus fuerzas para retrasar la imparable progresión de los nuevos agresores, que venían a sumarse a la bélica situación que ya vivía

Europa, convirtiéndola en una guerra auténticamente mundial.

1942 fue un año determinante. Los cuatro primeros meses vivieron la expansión japonesa que acabamos de mencionar, pero los cinco siguientes fueron testigos de un cambio en la corriente principal de los acontecimientos.

En mayo una pequeña fuerza naval estadounidense, formada en torno a dos portaaviones de flota², consiguió un empate en el **Mar del Coral** frente a la hasta entonces imparable flota japonesa.

En junio, en cambio, el empate se convirtió en victoria cuando entre el 4 y el 7 la marina de los Estados Unidos logró, por primera vez, parar en seco una ofensiva japonesa, e infligir a su flota daños gravísimos. Durante la batalla aeronaval de **Midway**, tres portaaviones³ aliados consiguieron hundir los cuatro portaaviones desplegados por la marina imperial japonesa⁴ a cambio de la pérdida de uno sólo de ellos, el Yorktown.

Entre julio y septiembre el ejército japonés fue derrotado también en tierra, en la larga campaña de la pista de **Kokoda**⁵.

En estas campañas las fuerzas armadas aliadas se habían dedicado a contener, con mucho éxito en algunos casos, los avances

1. La palabra admite tanto la grafía Pearl Harbour como Pearl Harbor.

2. Los estadounidenses desplegaron el CV-2 Lexington y el CV-5 Yorktown, (el primero fue hundido), mientras los japoneses desplegaron el portaaviones ligero Shoho (que fue hundido) y los portaaviones de flota Shokaku y Zuikaku.

3. El mismo CV-5 Yorktown, acompañado por el CV-6 Enterprise y el CV-8 Hornet

4. Akagi, Kaga, Hiryu y Soryu.

5. Que cruza desde la costa norte de Nueva Guinea hasta Port Moresby, el principal puerto del extremo sur oriental de la isla.

japoneses. En agosto, además, iniciaron la lucha por la iniciativa.

La iniciativa es un concepto importante del “arte” militar. El beligerante que disfruta de la iniciativa es –grosso modo- el que decide dónde y cuando tendrán lugar las batallas, y consecuentemente es quien mejor puede planificar y gestionar sus recursos para obtener la victoria.

La lucha por la iniciativa se inició en agosto el 7 de agosto de 1942, en una isla hasta entonces prácticamente desconocida llamada **Guadalcanal**. Allí las fuerzas armadas estadounidenses lanzaron por primera vez un ataque contra una base japonesa, obligando a las armadas niponas a concentrar sus esfuerzos para recuperar la isla, y decidiendo, consecuentemente, donde y cuando debían librarse los combates.

Sin embargo no podemos decir que el desembarco y la ocupación de Guadalcanal supusieran una recuperación completa de la iniciativa. En el fondo, estas operaciones habían venido determinadas por la intención japonesa de crear bases que pudieran amenazar y estrangular la cadena logística y de comunicaciones que llevaba desde la costa oeste de los Estados Unidos hasta Australia. En este sentido, se estaba reaccionando a un plan japonés, no se estaba imponiendo un plan propio al enemigo. Podemos decir, consecuentemente, que en Guadalcanal los aliados recuperaron la

iniciativa operativa, pero no la estratégica⁶.

Nuevos planes. La Conferencia de Casablanca.

Nos habíamos quedado, antes de resumir brevemente los acontecimientos, en la Conferencia de Casablanca.

Esta conferencia, que tuvo lugar en **enero de 1943**, mientras la campaña de Guadalcanal vivía sus últimos compases, es conocida principalmente por las decisiones que se tomaron a nivel de la guerra europea contra Alemania e Italia, sin embargo también se tomaron allí decisiones relativas al Pacífico.

Ciertamente fue difícil, de las dos potencias presentes Estados Unidos era la única que tenía verdadero interés en el escenario militar que nos ocupa. Para el Reino Unido, a pesar de la amenaza que los nipones hacían pesar sobre sus posesiones coloniales en la India y sobre los dominios de Australia y Nueva Zelanda, Alemania, cuya potencia bélica estaban sufriendo dolorosamente, estaba mucho más cerca de las islas. Para ellos la estrategia en el Pacífico debía ser de contención, hasta la caída del Reich hitleriano.

Habla el Almirante King

El comandante en jefe de la marina estadounidense presentó a discusión la cuestión de la recuperación de la iniciativa en el Pa-

6. Podemos hablar de operaciones militares a tres niveles:

- Táctico: es la dirección de tropas a nivel del combate inter-armas, suele concretarse en las acciones de los batallones y regimientos.
- Operativo: es la dirección de los movimientos militares de gran amplitud, y suele concretarse a nivel de ejércitos y cuerpos de ejército, a veces a nivel divisionario.

- Estratégico: es la dirección de la guerra a nivel del mando supremo, donde se combinan tanto lo puramente militar como lo político.

cífico a los Jefes de Estado Mayor Combinados⁷ durante la tarde del **14 de enero**.

En aquella presentación **describió la situación en el Pacífico**, y los planes que se estaban elaborando para la continuación de la guerra, planes que pasaban por remontar las islas Salomón hasta la gran base japonesa de Rabaul, para luego atacar las Islas Filipinas. La recuperación de Filipinas no era una mera cuestión de prestigio. Uno de los motivos de la expansión japonesa hacia el sur, hacia las Indias Orientales Holandesas, fue hacerse con los inmensos recursos naturales de la región, especialmente con el petróleo. La toma de Filipinas supondría la captura del flanco de la línea de comunicación que llevaba desde estas fuentes de recursos hasta el Japón, cercenando la capacidad productiva nipona y precipitando el final de sus fuerzas armadas.

Sin embargo King, aunque en su presentación no se decantó claramente, no era partidario de atacar las Filipinas desde Rabaul y las Salomón, igual que no era partidario de hacerlo desde las Islas Aleutianas⁸. Ambos planes tenían el mismo defecto, que la línea de avance dejaba descubiertos sus flancos.

En cambio no era así en caso de ataque por el **Pacífico Central**, con sus grandes espacios navales y sus cadenas de islas. La toma de las Islas Marshall debía ser el primer escalón de este plan,

que luego llevaría hacia Truk y las Marianas.

Conclusiones

Siguieron una serie de discusiones y la exposición de un plan detallado para año y medio de operaciones en el Pacífico. Los británicos mantuvieron su oposición a la toma de iniciativas todo lo que pudieron, sin embarco al final tuvieron que ceder, y se llegó a un **acuerdo** definitivo de cuatro puntos:

- 1.- Asegurar las **Islas Aleutianas**.
- 2.- **Avanzar hacia el noroeste** desde Samoa para proteger la línea de comunicaciones a Australia y montar operaciones de diversión hacia la barrera Malaya.
- 3.- **Avanzar por el Pacífico hacia el oeste**, en la medida en que fuera posible, hacia la línea Truk Guam. Especialmente tomar las Marshall, en conjunción con operaciones contra Rabaul, que estaban seguros de tomar.
- 4.- Que el avance por el Pacífico central **no debía perjudicar** la recaptura de Birmania, y que no se llevaría a cabo ningún avance hacia el norte desde Rabaul hacia Truk y Guam a no ser que hubiera suficientes fuerzas disponibles para completar el trabajo.

7. CCS – Combined Chiefs of Staff.

8. Se trata del largo rosario de islas que desde Alaska se extienden por el Pacífico Norte.

Nuevas reuniones, progresan los trabajos.

Por supuesto estos planes eran a grandes rasgos, inmensos bocetos que, con la evolución de la situación debían ser concretados en planes concretos, lo que provocaría nuevas reuniones y desavenencias.

La Conferencia Militar del Pacífico de Marzo de 1943.

Apenas habían pasado dos meses desde Casablanca cuando se reunió la **Junta de Jefes de Estado Mayor**⁹ con su equipo de planificadores.

Esta conferencia se limitó a estudiar un plan propuesto por el General Douglas Mac Arthur, de nombre clave “**Elkton**”, que fue desestimado. Sin embargo su consecuencia fue una reducción de los objetivos previstos para 1943. Se decidió que la toma de Rabaul se dejaría para el año siguiente.

TRIDENT, la Conferencia de Washington de mayo de 1943.

El día 20 volvieron a ponerse sobre el tapete todos los traba-

jos. El avance por las Islas Salomón y Nueva Guinea progresaba bien¹⁰, haciendo necesaria una planificación a largo plazo que tuviera en cuenta los cambios acontecidos desde Casablanca. Aquel día se presentó ante los máximos mandatarios y los estados mayores estadounidense y británico el que sería conocido como “**Plan Estratégico para la Derrota del Japón**”.

Aunque en realidad dicho plan no era ni plan ni estratégico, sino una serie de objetivos e intenciones, tiene una particularidad interesante. Este plan pretendía llevar a las fuerzas armadas aliadas hasta Hong Kong, gran puerto que se pretendía conquistar para suministrar una ingente fuerza de bombardeo cuya misión debía ser reducir Japón a cenizas. Es decir, la victoria pasaba por la fuerza aérea de bombardeo estratégico, en pleno apogeo entonces, y que ya estaba empezando a hacerse sentir en Europa.

Con destino Hong Kong pues, se empezó a perfilar la **estrategia del Pacífico Central**, que tenía algunas virtudes:

- La ruta era mas corta y requeriría una línea logística mas barata.
- El Almirante Ernest J. King. Jefe de Operaciones Navales y Comandante en Jefe de la Flota de los Estados Unidos.
- El General Henry H. Arnold. Segundo Jefe de Estado Mayor del Ejército, para el aire, y Jefe de las Fuerzas Aéreas del Ejército.

10. A finales del 42 se había asegurado definitivamente Guadalcanal (Salomón), así como la Bahía de Milne y Buna (Nueva Guinea). A fecha de la conferencia, en mayo, ya se había tomado Sanananda (Nueva Guinea), así como la isla Russell (Salomón); y para los dos meses siguientes estaban previstos ya los desembarcos en Nueva Georgia, Rendova, Kolombangara y Vella Lavella (Salomón) y en Salamaua (Nueva Guinea).

9. Joint Chiefs of Staff. Se trata de un órgano estadounidense que no debe confundirse con los Jefes de Estado Mayor Combinados, órgano mixto británico-estadounidense.

Esta junta la componían en Mayo de 1943:

- El Almirante William D. Leahy. Jefe de Estado Mayor del Comandante en Jefe del Ejército y la Marina (El Presidente de los Estados Unidos)
- El General George C. Marshall. Jefe de Estado Mayor del Ejército de los Estados Unidos.

- Las islas eran mas salubres que las junglas de las Salomón y Nueva Guinea.
- Las guarniciones enemigas eran mas reducidas, y la ausencia de profundidad en la defensa de islas tan pequeñas las ponía a todas en primera línea desde el primer momento, frente a la posibilidad aliada de concentrar fuerzas muy superiores contra ellas, de una en una.
- No debía desdeñarse la intervención de la flota japonesa, y si se lograba acabar con ella, el avance hacia Japón quedaría expedito.
- El avance por el Pacífico Central cortaba las comunicaciones entre Japón y Nueva Guinea, mientras que no era así al contrario.
- La ruta que se proponía partía de las Islas Marshall hacia las Islas Carolinas, y desde allí hacia las comunicaciones de Japón con el sur, bien tomando las Islas Filipinas bien Formosa.
- Además ponía en juego la mejor baza militar de los estadounidenses: la flota.

A todas estas consideraciones para primar el Pacífico Central se añadió, no obstante, la idea de que era necesario un avance secun-

dario por el suroeste del Pacífico, el escenario de Mac Arthur.

Todos estos planes señalaban estas islas como primer objetivo. Ahora estudiaremos como se previó la operación, y porqué finalmente se decidió no llevarla a cabo.

El Comité Conjunto de Planes de Guerra¹¹

Por delegación específica de los Planificadores de la Junta de Jefes de Estado Mayor¹² se encargaron de **decidir que islas debían ser atacadas** y como se coordinarían los avances en el Pacífico Central con los planes de Mac Arthur en el Suroeste del Pacífico.

El 27 de mayo emitieron un documento que proponía tres fases para la conquista de las **Islas Marshall**:

1ª: Tomar Kwajalein, Wotje y Maloelap, en el centro del archipiélago.

2ª: Ocupar Eniwetok y Kusaie, que servirían de bases avanzadas al norte y al oeste.

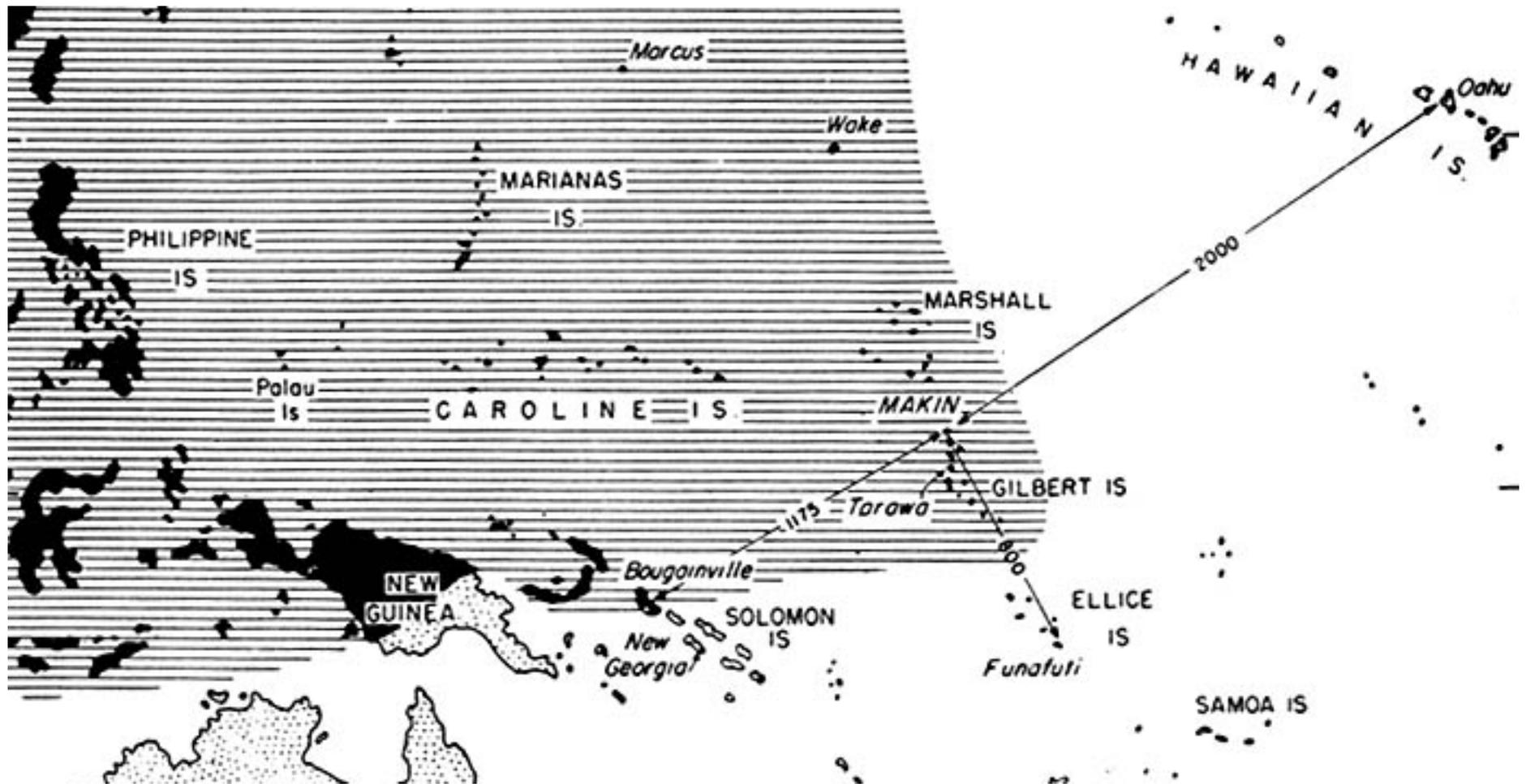
3ª: Limpiar o neutralizar las fuerzas japonesas en el resto del sistema insular Wake – Gilberts – Marshalls.

La **fecha** de inicio de las operaciones debía ser octubre y entre otras recomendaciones se proponía el empleo de tractores anfibios¹³.

11. Joint War Plans Committee.

12. Joint Staff Planners.

13. Landing Vehicle Tracked (LVT), conocidos también como Amtracks y Water Buffaloes. Fueron efectivamente empleados, como luego veremos, aunque no había muchos disponibles.



El proceso de planificación: de las Marshall a las Gilbert

Otro de los puntos principales del documento eran las **fuerzas** necesarias. El comité propuso el empleo de un cuerpo anfíbio de dos divisiones, y ahí comenzaron de verdad las discusiones.

La oposición de Douglas Mac Arthur.

El General al mando del Pacífico Suroeste se había opuesto desde el principio al cambio del eje estratégico principal de su zona de operaciones al Pacífico Central, y con él se oponía al nuevo plan la División de Operaciones¹⁴ del Estado Mayor del Departamento de Guerra¹⁵ (básicamente, el ejército de tierra).

El principal problema para conjuntar las dos líneas estratégicas estaba en que entonces tan sólo había dos divisiones anfíbias perfectamente entrenadas disponibles en aquel momento en el Pacífico: la 1ª y la 2ª divisiones de Marines¹⁶, y la retirada de estas fuerzas hacia el otro sector supondría la paralización de las operaciones previstas en las Islas Salomón y Nueva Guinea, con gravosas consecuencias políticas y militares¹⁷.

A 13 de junio se propuso un **compromiso**. El comité recibió instrucciones de retrasar la fecha del ataque de octubre a noviembre o diciembre, para retrasar la retirada de tropas de modo que Mac Arthur pudiera concluir sus planes en su sector, y también se

aseguró al General que no se le retirarían medios navales para implementar la estrategia del Pacífico Central.

Sin embargo Mac Arthur no debió quedar convencido, pues a **20 de junio** emitió un documento en el que detallaba los motivos por los que discrepaba con el plan de avance por el Pacífico Central. Estos fueron:

- Las inconveniencias que la retirada de fuerzas del Suroeste del Pacífico iba a causar en **sus planes**, ya en marcha, en especial la retirada de las dos divisiones de marines, que el quería para el ataque a Rabaul.
- Además se negaba a aceptar que el esfuerzo principal se hiciera en el **Pacífico Central**. Desde su punto de vista el ataque por dicho sector era similar al intento que en su día habían llevado a cabo los japoneses en Midway, y que aún en el caso de que progresara, no sería de ninguna utilidad hasta que se rompiera del todo la barrera de las islas y se llegara a Mindanao (Islas Filipinas)
- En tercer lugar si aceptaba que se llevara a cabo un ataque por el centro del Pacífico, pero como **esfuerzo secundario**, destinado a apoyar el suyo, principal.

14. Operations Division

15. War Department General Staff.

16. La 3ª división de Marines se hallaba ya en Guadalcanal, entrenándose, y no había entrado aún en combate y la 4ª sería activada poco después, en agosto.

17. Las políticas se referían a Australia, cuyas fuerzas vivas veían con preocupación la cercanía de los nipones a su territorio, con lo cual no iba a gustarles que se retiraran fuerzas del sector. Las militares se basaban en tres puntos:

- Que era un error dejar de presionar al enemigo donde ya había tropas en contacto.
- Que no había transportes navales suficientes para trasladar tantas fuerzas
- Y que no había tiempo para entrenar nuevas unidades que sustituyeran a las que fueran trasladadas.

Estos fueron los motivos que dio, sin embargo, estudiada la personalidad un tanto narcisista del general, podemos llegar a la conclusión de que el motivo de oposición inconfesable que hay que añadir a los que expuso en su momento fue la pérdida de protagonismo que suponía para él el cambio de estrategia principal, pues el sector del Pacífico Central estaba bajo el mando supremo del Almirante Nimitz, en Hawai, al que ya el 13 de junio se había encargado la elaboración de un plan táctico para la conquista de las islas Marshall.

Pero no toda la crítica ha de recaer sobre Mac Arthur. King y Nimitz, como representantes de la marina, también tenían interés en ganar protagonismo para su arma –y para si mismos- en el Pacífico, donde había mucho mas campo para su actuación que en la mucho más terrestre guerra europea.

Cambios de planes.

Ya antes de que Mac Arthur presentara sus objeciones el comité, poco seguro de la viabilidad de su plan inicial, elaboró otro, que sustituía la ofensiva contra las Islas Marshall por otra contra las **Islas Gilbert**, menos defendidas y de mas fácil acceso, en el que se proponía la toma de los atolones de Tarawa y Apamama, mas la isla de Nauru, sita al oeste del archipiélago.

El **objetivo de este nuevo plan** era establecer bases desde donde preparar el ataque a las Islas Marshall y efectuar vuelos de recono-

cimiento sobre las Islas Carolinas.

Su virtud era que **no eran necesarias tantas fuerzas** como en el plan anterior, tan sólo se necesitaban:

- En tropas de tierra: una división de marines, mas un Grupo de Combate Regimental¹⁸, algunos batallones de tractores anfibios y unidades de refuerzo.
- Fuerzas aéreas: cinco escuadrones de bombarderos pesados y un grupo de cazas.
- Fuerzas navales varias, entre ellas una fuerza aeronaval de cobertura que llevara acabo ataques contra las bases japonesas en los archipiélagos.

Era un plan de compromiso aún tuvo que pasar por el Comité Conjunto de Revisión Estratégica¹⁹, cuyas conclusiones se decantaron a favor del Pacífico Central, antes de que todo fuera reenviado a los Planificadores de la Junta de jefes de Estado Mayor (los que habían delegado las planificación en el Comité Conjunto de Planes de Guerra) para elaboración de un estudio definitivo.

El estudio definitivo de los Planificadores de la Junta de Jefes de Estado Mayor.

Este estudio, presentado el **19 de julio**, analizaba la importancia relativa que tenían los dos sectores en discordia: Central y

18. RCT, Regimental Combate Team. Se trató de un sistema organizativo del ejército estadounidense en que bajo el control de un estado mayor regimental (habitualmente de infantería) se desplegaban todas las unidades necesarias para el cumplimiento de una misión: ingenieros, artillería, antiaéreos, anticarros, etc...

19. Joint Strategic Survey Committee. Básicamente un órgano cuya función era contrastar las decisiones del Estado Mayor Conjunto. En este caso zanjará las discrepancias de este órgano con Mac Arthur.

Suroeste.

Así, recomendaban que se siguiera adelante con la presión contra la gran base japonesa de Rabaul, a la vez que se desarrollaba un **ataque simultáneo** por el Pacífico Central, ya que con ello se conseguirían los siguientes objetivos:

- Obligar a los japoneses a dispersar sus fuerzas aéreas²⁰
- Permitir a los Estados Unidos emplear sus superiores fuerzas navales en un sector donde las fuerzas aéreas y terrestres enemigas eran débiles.
- Ampliar el frente a defender por los japoneses, además de estar lo suficientemente cerca de la zona de operaciones de las Islas Salomón²¹ como para que la flota pudiera apoyar acciones en ambos sectores.

Además, los planificadores presentaron un **borrador de directiva para Nimitz**, referente a la planificación de las operaciones en el Pacífico Central. En ella se marcaban las siguientes fases:

- Como primer paso tomar las Islas Gilbert y Nauru. Estas operaciones fueron calificadas como preliminares.
- Desde bases en las antedichas, reconocer y atacar las Islas Marshall.

- Para posteriormente atacar las Islas Carolinas.

La fecha que el borrador proponía a Nimitz para iniciar el ataque al primero de estos objetivos fue el 1 de diciembre de 1943.

El Acuerdo definitivo de la Junta de Jefes de Estado Mayor.

Al día siguiente, **20 de julio**, procedieron a analizar el plan presentado por los planificadores. Cada uno de los cuatro miembros dio su opinión.

El **Almirante Leahy** tomó la palabra, siempre en defensa de Mac Arthur, insistiendo en que el plan de avance por el centro del Pacífico no debía interferir con los planes del General.

El **Almirante King** le respondió que el ataque a las Gilbert más que interferir serviría para facilitar los progresos de Mac Arthur.

Por su parte el **General Marshall** insistió en esa idea, añadiendo además que el Pacífico Central iba a ser el campo de actuación perfecto para las fuerzas de portaaviones.

Finalmente, el **General Henry H. Arnold** se decantó a favor de la nueva ofensiva y ofreció cuatro escuadrones de bombardeo pesado adicionales para desplegar en la zona.

El resultado final fue, consecuentemente, la aprobación del

20. Referidas tanto a las de la marina a las terrestres.

21. En la zona del Pacífico Sur.

plan, que recibiría el nombre de “**Galvanic**”. Quedaba enviar sus instrucciones a Nimitz, cosa que se hizo ese mismo día.

En ellas se especificaba que con el fin de mejorar la seguridad de las líneas de comunicación desde los Estados Unidos a Australia y a los sectores del Sur y del Suroeste del Pacífico, para causar bajas al enemigo y como preparación para la captura y control de las Marshall, el **Comandante en Jefe del Pacífico Central** debía organizar y entrenar las fuerzas necesarias para capturar, ocupar, defender y desarrollar bases en el grupo de las Gilbert y Nauru el 15 de noviembre, para posteriormente ocupar otras islas y desarrollar en ellas los aeródromos e instalaciones necesarias para apoyar la invasión de los principales objetivos en las Marshall, misión que se iniciaría en febrero de 1944.

Para cumplir esta misión los miembros de la Junta de Jefes de Estado Mayor estimaron que **iba a necesitar**:

- Fuerzas navales: Cinco acorazados modernos y siete antiguos; 6 portaaviones de flota, cuatro ligeros y siete de escolta; doce cruceros y 37 transportes de tropas y buques de carga, así como unidades de lanchas anfibias. Estas fuerzas componían la casi totalidad de la flota del Pacífico, que se puso a su disposición.
- Fuerzas Aéreas: Harían falta todas las fuerzas aéreas navales de la flota del Pacífico, exceptuando las ya des-

plegadas en los escenarios sur y suroeste, además de elementos varios de la 7ª Fuerza Aérea, aún por definir, y los cuatro grupos de bombarderos pesados adicionales ofrecidos por el general Arnold.

- Fuerzas Terrestres: se asignaban a esta misión la 2ª División de Marines, mas una división de infantería del ejército que quedaba por designar²². También se asignaban tres batallones de ingenieros, de aviación del ejército de tierra o de construcción, un batallón portuario y tres batallones de defensa naval.

Finalmente, la orden especificaba que Nimitz tendría autoridad para nombrar los comandantes de las diferentes organizaciones militares que tuvieran que crearse para llevar a cabo la operación.

II

LA PLANIFICACIÓN OPERATIVA DE LA CAMPAÑA EN EL PACÍFICO CENTRAL

A finales de julio de 1943 ya había quedado claro, tras el largo proceso de debates y argumentos que acabamos de narrar, que las fuerzas armadas estadounidenses iban a aplicar su fuerza en el Pacífico central, para avanzar por sus innumerables cadenas de islas hacia las Islas Filipinas, desde donde podrían asegurar el estrangulamiento de los recursos del imperio japonés.

También quedó claro que todo ello debía empezar en las Islas Gilbert, una pequeña cadena de atolones orientada de norte a sur. Este archipiélago, con nombres tan exóticos como Butaritari o Betio –de los que luego hablaremos con detenimiento- había sido una colonia británica hasta el 10 de diciembre de 1941, cuando los atolones fueron incorporados al imperio japonés, que no llegaría a posicionar guarniciones estables en todos ellos. Sin embargo, a pesar de que habían sido una colonia de los aliados, poco se sabía de ellas, lo cual resultaría ser un escollo importante en el proceso de planificación y ejecución del ataque.

Cuarteles Generales y Jefes en Presencia.

Dado que se le había otorgado potestad para nombrar los jefes necesarios para la ejecución del plan “Galvanic”, el Almirante Chester W. Nimitz no tardó en disponer las organizaciones militares y los mandos que habrían de comandarlas para cumplir con el cometido asignado.

En la punta de la pirámide se situó él mismo, en su calidad de **Comandante en Jefe de la Flota del Pacífico**²³ y **Comandante en Jefe de las Zonas del Océano Pacífico**²⁴. Este doble mando le daba potestad, por un lado, sobre toda las fuerzas navales del Pacífico -de las que mas adelante se desgajaría la 7ª Flota, que sería adjudicada al sector de Mac Arthur- y por otro sobre todas las fuerzas estadounidenses, de mar, tierra y aire, situadas en el sector del Océano Pacífico, de nuevo con excepción de la zona asignada a Mac Arthur.

Dado que las islas donde se encontraban los objetivos se hallaban en el sector del Pacífico Central, el segundo mando a tener en cuenta fue el Vicealmirante Raymond A. Spruance, de la marina, **Comandante en Jefe de las Fuerzas Navales del Pacífico Central**²⁵. Las diferentes Task Force²⁶ navales presentes en la acción estarían bajo su mando.

23. CINCPAC, es decir, Commander in Chief Pacific.

24. CINCPAC, es decir, Commander in Chief Pacific Ocean Areas. Este mando reúne el mando sobre tres zonas concretas del Océano Pacífico, designadas Norte, Centro y Sur. Sin embargo no tenía mando sobre la zona del Suroeste del Pacífico, específicamente asignada a Mac Arthur.

25. Central Pacific Force. De nuevo un mando que tiene potestad sobre todas las ramas de las fuerzas armadas.

26. Task Force (TF) traducido literalmente Fuerza de Tarea, aunque en castellano resulta más correcto Fuerza Operativa. Sin embargo utilizaremos la expresión anglosajona pues se trata de una denominación específica de la época.

Para el cumplimiento de las operaciones concretas de desembarco se creó la **5º Fuerza Anfibia**²⁷ el 24 de agosto de 1943, una fuerza que habría de quedar bajo el mando del Contralmirante Richmond K. Turner. Esta unidad se encargaría de los ataques a los objetivos concretos y en ella se incluirían tanto las fuerzas terrestres como las aéreas y las de apoyo naval propiamente destinadas a atacar las islas designadas.

Para organizar el entrenamiento y controlar todas las tropas que habrían de participar en la operación se creó el **Vº Cuerpo Anfibio**²⁸. Esta unidad, mandada por el Mayor General Holland M. Smith, fue dotada con dos grandes unidades: la **2º División de Marines**²⁹, bajo el mando del Mayor General Julian C. Smith, de los marines; y la **27ª División de Infantería**³⁰ del Mayor General Ralph C. Smith³¹, del ejército. La posición del comandante en jefe del cuerpo, muy clara antes de la acción, sería revisada mas adelante dando lugar a algunos problemas, que luego analizaremos.

Además se creó, el 14 de agosto, una unidad específicamente destinada al entrenamiento y la administración de todas las demás fuerzas terrestres y aéreas del ejército en el sector del Pacífico³², el **Área del Pacífico Central**³³ cuyo Comandante en Jefe, directamente dependiente del propio Nimitz, fue el Teniente General Robert C. Richardson.

Cada uno de estos escalafones tendría su propia importancia

en la planificación de la operación, aunque dado que muchos de los cuarteles generales estaban en pleno proceso de creación, gran parte de la planificación acabaría recayendo sobre los cuarteles generales de las divisiones.

Iniciando el proceso de planificación.

El comandante en jefe de la **2ª división de marines** recibió la orden de empezar a preparar el asalto a Tarawa y Apamama – sus objetivos asignados- a primeros de agosto, es decir, apenas diez días después de que Nimitz recibiera sus órdenes. Sin embargo hasta mes y medio después la división no sería asignada al Vº Cuerpo Anfibio, y hasta el dos de octubre no se personarían el Mayor General Julian Smith y sus mandos ante quien había sido designado como su superior, el Mayor General Holland Smith, pues la división había estado acantonada en Nueva Zelanda en el momento de recibir su misión y hasta entonces no había sido trasladada.

Por su parte la **27ª división de infantería** también inició la preparación de su plan de asalto, sin embargo un cambio de objetivos complicaría el procedimiento. El primer destino adjudicado a la división fue la isla de Nauru, y de inmediato se inició la recopilación de información y la preparación del plan de ataque, que habría de consistir en lanzar a tierra dos equipos de combate regimentales, guardando el tercero como reserva a flote, y que estuvo

27. 5th Amphibious Force.

28. V Amphibious Corps.

29. 2nd Marine Division

30. 27th Infantry Division.

31. Y con esto ya tenemos tres “Smiths” en danza.

32. Esto excluía tanto las unidades de marines como la aviación de la flota.

33. Central Pacific Area.

listo a primeros de octubre.

Sin embargo ya a partir del **19 de septiembre**, en el **cuartel general del Vº Cuerpo Anfibia**, se empezó a cuestionar si era acertado atacar Nauru. Se trataba de una isla de costas un tanto escarpadas, cuya defensa prometía ser ardua, ya que era mas grande que las islas de los atolones y además -este iba a ser el defecto principal- se hallaba bastante lejos al oeste de la cadena de las Gilbert, lo que suponía una dificultad a la hora de dar cobertura a ambos desembarcos, obligando a dividir en dos la flota encargada de dicha misión, haciéndola mas vulnerable a un contraataque japonés. En cambio la isla de Butaritari, en el atolón de Makin, una base tan buena para preparar el ataque a las Marshall como Nauru, no sólo era mas estrecha y llana y consecuentemente mas fácil de atacar, sino que estaría menos guarnecida y su relativa cercanía a Tarawa -solo 150 millas- permitiría que la flota de cobertura permaneciera concentrada en todo momento.

Estas consideraciones fueron elevadas al **Almirante Spruance** y este recomendó a Nimitz que se cambiara Nauru por Makin. Este último, dado que las órdenes que designaban Nauru como objetivo habían llegado de la Junta de Jefes de Estado Mayor, en Washington, elevó la cuestión hasta ellos.

A **primeros de octubre** llegaron hasta Nimitz las nuevas

instrucciones. Nauru era sustituida por Makin, quedando como objetivos definitivos a conquistar esta isla mas Tarawa y Apamama. Y además tendría que encargarse de neutralizar las Marshall y Nauru para evitar que fueran usadas por los japoneses durante la batalla, principalmente para lanzar ataques aéreos contra las fuerzas de invasión.

Finalmente se estableció el **día D** para el 19 de noviembre, aunque mas adelante sería retrasado al 20.

El plan de Spruance.

El plan preparado por el equipo del Almirante Spruance y aprobado por este para la ejecución de “Galvanic” fue emitido el 25 de octubre con el nombre de **Cen 1-43**. En este plan se designaban las diferentes fuerzas operativas que habrían de intervenir en la batalla, y se les asignaban misiones concretas.

Procederemos ahora de forma esquemática a detallar brevemente dichas fuerzas³⁴ y sus objetivos:

Task Force 50³⁵

También “**Fuerza de Portaaviones**”³⁶, bajo el mando del Contralmirante Pownall, de la Marina.

34. Cada una de las fuerzas que explicaremos a continuación tuvo muchas subdivisiones, para mas detalles ver el ORBAT, al final del texto.

35. Nótese que todas las fuerzas reciben un número que empieza por el 5, correspondiente a la 5ª Fuerza Anfibia.

36. “Carrier Force”

A esta fuerza fueron **asignados** seis portaaviones de flota y cinco ligeros, con su correspondiente escolta, compuesta por seis acorazados, dos cruceros pesados y dos ligeros y veintitrés destructores³⁷.

Recibió las siguientes **misiones**:

- Llevar a cabo un reconocimiento fotográfico y visual de las playas de asalto y trasladar la información obtenida a los Contralmirantes Turner y Hill³⁸.
- Destruir las fuerzas aéreas y demás defensas japonesas mediante el bombardeo aéreo de Tarawa en los días D-2 y D-1³⁹, y de Mille, Jaluit y Makin el día D-1.
- Llevar a cabo vuelos de reconocimiento hacia el norte y oeste de las Gilbert el día D.
- Dar apoyo a las operaciones terrestres.
- Destacar un grupo aeronaval que se encargará de bombardear Nauru desde el aire y desde el mar.

Task Force 54.

También “**Fuerza de Asalto**”⁴⁰, bajo el mando del Contralmirante Richmond K. Turner.

Las **misiones asignadas** fueron:

- Asaltar y ocupar Makin, Tarawa y Apamama.
- Destruir las fuerzas navales de superficie del enemigo, inferiores en fuerza, que intenten interferir con los desembarcos.
- Iniciar el establecimiento de bases avanzadas y la construcción de aeródromos en las tres islas.

Bajo el mando directo de esta fuerza quedaron las flotillas de Buques de Desembarco de Carros de Combate⁴¹ y la flota de transporte y la fuerza de guarnición.

Esta fuerza **fue dividida** en otras dos, que ahora pasamos a detallar.

37. Portaaviones: Saratoga, Enterprise, Essex, Yorktown, Bunker Hill y Lexington II.

Portaaviones ligeros: Independence, Princeton, Belleau Wood, Cowpens y Monterey.

Acorazados: Washington, North Carolina, South Dakota, Indiana, Massachusetts y Alabama.

Cruceros Pesados: los tres fueron probablemente de la clase Pensacola.

Cruceros Ligeros: San Juan, Oakland y Santa Fe.

38. Como luego detallaremos, fueron los jefes de las fuerzas operativas de asalto norte y sur.

39. Dos días y un día antes del de desembarco, respectivamente. Es decir, 18 y 19 de noviembre.

40. Assault Force.

41. LST = Landing Ship Tank. Un tipo de buque capaz de llevar carros de combate y desembarcarlos en la playa, o bien poner en el mar los LVT (ver nota 23)

Task Force 52

O “**Fuerza de Asalto Norte**”⁴², bajo el mando del mismo contralmirante Turner.

Su **componente terrestre**, bajo el mando del General Ralph C. Smith, se basó principalmente en el 165 equipo de combate regimental⁴³ (reforzado), de la 27ª División de Infantería. También incluyó unidades varias de la fuerza, de apoyo a la fuerza y de servicios.

El **componente naval** de transporte incluyó cuatro transportes de ataque⁴⁴, un carguero de ataque⁴⁵ y un buque-muelle de desembarco⁴⁶.

La **escolta y fuerza de apoyo naval**, por su parte, se compuso de cuatro acorazados (antiguos), cuatro cruceros pesados y trece destructores, más tres portaaviones de escolta para proporcionar apoyo aeronaval⁴⁷.

Su **misión** será tomar Makin.

Task Force 53

O “**Fuerza de Asalto Sur**”⁴⁸, bajo el mando del Contralmirante Harry W. Hill.

Su componente terrestre, bajo el mando del General de Marines Julian C. Smith, se compuso de la 2ª División de Marines, mas elementos del 2º y 8º batallón de defensa de los marines y servicios.

La flota de transporte la compusieron un transporte⁴⁹, doce transportes de ataque, tres cargueros de ataque, un buque-muelle de desembarco y doce barcos de desembarco de carros de combate.

La escolta y fuerza de apoyo naval constó de tres acorazados, dos cruceros pesados, tres ligeros, veintiún destructores y cinco portaaviones de escolta⁵⁰.

Esta fuerza tuvo como misión la toma de Tarawa y Apamama.

42. Northern Assault Force.

43. RCT: Regimental Combat Team. Detallaremos su composición en la nota XX

44. APA

45. AKA. Los cargueros de ataque no estaban diseñados para transportar tropas.

46. LSD = Landing Shipo Dock. Un tipo de buque capaz de transportar y poner en el agua en poco tiempo gran cantidad de lanchas de desembarco.

47. Acorazados: Pennsylvania, Idaho, New Mexico y Mississippi.
Cruceros: Minneapolis, San Francisco, New Orleans y Baltimore

Portaaviones de Escolta: Liscombe Bay, Coral Sea y Corregidor.

48. Southern Assault Force.

49. AP. La diferencia con los transportes de ataque radica en el especial diseño de estos últimos para las operaciones militares, aunque los transportes civiles militarizados fueron empleados siempre que fueron necesarios.

50. Acorazados: Tennessee, Maryland y Colorado.

Cruceros Pesados: Portland e Indianápolis.

Cruceros Ligeros: Mobile, Birmingham y Santa Fe.

Portaaviones de Escolta: Sangamon, Suwannee, Chenango, Barnes y Nassau.

El Mayor General de Marines Holland “Howlin’ Mad” Smith, padre de la guerra anfibia estadounidense.



Task Force 57.

Fuerza aérea con base en tierra, bajo el mando del Contralmirante John H. Hoover.

Esta unidad dispuso de varios Task Groups⁵¹:

- 57.2 (grupo de ataque, compuesto por bombarderos de

la 7ª Fuerza Aérea), dotado con 90 bombarderos pesados B-24.

- 57.3 (grupo de patrulla y reconocimiento), dotado con 66 patrulleros y bombarderos navales de diferentes modelos⁵², con el apoyo de varios buques nodriza de hidroaviones.
- 57.4 (grupo de defensa de las islas Ellis⁵³ y de usos varios), 90 cazas y 24 patrulleros de modelos varios. Por ejemplo cazas Curtiss P-40N o hidroaviones OS2U Kingfisher.

La extraña situación del Mayor General Holland Smith.

Detallados los mandos correspondientes a las diferentes fuerzas operativas es imprescindible detenerse un momento en cual fue la **misión del comandante en jefe del Vº Cuerpo Anfibio.**

Ciertamente tuvo bajo su mando y control las dos divisiones que iban a llevar a cabo los desembarcos durante la fase de preparación y entrenamiento, y en su calidad de experto en operaciones anfibias seguramente su punto de vista fue de extraordinaria en la elaboración de los planes definitivos, que luego analizaremos. Sin embargo una vez embarcadas las tropas la situación habría de cambiar. Durante el trayecto era lógico que quedaran bajo el control

51. Grupos operativos.

52. 52. Ver ORBAT

53. Donde se ubicaron las bases de la mayoría de estos aviones.

del Contralmirante Turner, que mandaba tanto las tropas de tierra como las de mar y aire de la fuerza operativa 54; y una vez separadas las fuerzas 52 y 53 –norte y sur- serían los jefes de estas fuerzas de asalto quienes tendrían el mando sobre las tropas de tierra mar y aire que componían sus subgrupos.

A Holland Smith le quedó, antes de embarcarse, la esperanza de que, una vez las tropas en tierra, su autoridad sería idéntica a la del Contralmirante Turner. Es decir, sería su igual, pero con mando sobre las fuerzas desembarcadas. Este punto de vista venía inducido por lo establecido en el plan Cen 1-43 del Almirante Nimitz, que rezaba: “El General comandante del V^a Cuerpo Anfibio estará embarcado en el buque insignia de la Fuerza de Asalto⁵⁴ y mandará todas las tropas de la fuerza de desembarco⁵⁵”. Sin embargo el mismo plan, mas adelante, el mismo plan especificaba que todas las directivas del comandante en jefe del V^o Cuerpo Anfibio deberían ser aprobadas por el Contralmirante Turner, en su calidad de jefe de la fuerza de asalto.

Abundando en esto, el plan elaborado por Turner especificó que la misión a cumplir por Holland Smith iba a ser la de consejero, sobre el empleo de las fuerzas desembarcadas en cada objetivo y la adjudicación de las reservas. Esta idea se basaba en que, una vez en tierra las tropas, no era necesaria la autoridad de Holland Smith, pues la presencia sobre el terreno de los dos jefes divisionarios: Mayor General R.C. Smith (27^a Div) y Mayor General J.C.

Smith (2^a Div Marines), aseguraría un mando y control mucho mas directo y flexible a los cambios de situación que el que podría asegurarse desde el buque insignia de Turner, frente a Makin.

La primera solución que se aplicó para deshacer esta situación ambigua fue tachar al experto marine de la lista de mandos. Sin embargo Holland Smith, a pesar de su aspecto bonachón, era conocido con el sobrenombre de “Howlin’ Mad”, esto es, “Loco Aullador”, lo cual nos lleva a pensar que no debió tomarse la situación con demasiada resignación. Tanta debió ser su insistencia que según sus propias memorias el Vicealmirante Spruance insistió en que fuera con la expedición. Eso si, lo haría en calidad de asesor.

Y la menos extraña situación del Coronel William O. Eareckson.

La situación de este oficial **fue similar** a la de Holland Smith.

Uno de los problemas a los que se enfrentaron las operaciones militares en el Pacífico en estas primeras fechas de la contienda fue la del control del apoyo aéreo. La experiencia del Contralmirante Turner, en Guadalcanal, le había llevado a experimentar la importancia de que los directores del apoyo aéreo se encontraran a bordo de buques en la misma zona donde dicho apoyo debía suministrarse, y además existiera una coordinación entre dichos directores.

54. Fuerza Operativa 54.

55. Citado por Philipp A. Crowl y Edmund G Lowe. “Seizure of the Gilberts and the Marshalls”. 1955.

Para ello trató de encontrar quien se hiciera cargo de esta tarea durante la operación Galvanic, y Eareckson, que ya había ejecutado una tarea similar en la reconquista de Attu, resultó ser la persona indicada.

Sin embargo a la hora de redactar las órdenes pertinentes Turner –siguiendo instrucciones de mandos superiores- pareció querer relegar a Eareckson al mismo puesto que Holland, pero con respecto a la aviación. Dichas órdenes rezaban que el comandante de la aviación de apoyo embarcaría en el buque insignia de la fuerza de asalto, y se encargaría de aconsejar al comandante en jefe de la misma. Especificaba también mas adelante que en cada objetivo (Makin y Tarawa), sería el comandante en jefe de cada una de las fuerzas de asalto (norte y sur, Turner y Hill) quien comandaría la aviación de apoyo a través de los comandantes del aire previstos para las bases a instalar en cada uno de los objetivos.

Sin embargo la realidad fue bien distinta. Turner se las apañó para cambiar la situación ordenando que los jefes de vuelo de las patrullas aéreas de combate informaran al comandante de la aviación de apoyo⁵⁶ antes de abandonar sus zonas de patrulla, para que este les diera objetivos que bombardear o ametrallar antes de volver a sus bases. Aún mas, para asegurar la seguridad de las tropas de tierra, se explicó a los pilotos que era imprescindible que sólo obedecieran las ordenes de bombardeo o ametrallamiento del co-

mandante de la aviación de apoyo.

Así Eareckson dispondría de la fuerza aérea presente sobre las flotas e islas asaltadas para, en el momento en que terminaran sus misiones de patrulla, emplearlas en apoyo a tierra. Y no sólo eso, sino que se dio la orden de que un grupo de doce bombarderos y seis torpederos estuviera constantemente dispuesto en el aire, en un punto determinado, para ser empleados en misiones de apoyo a tierra; y que todos los aviones de vigilancia antisubmarina informaran de la llegada y salida de sus puntos de patrulla.

El resultado final de todas estas combinaciones fue que Eareckson si tuvo un mando efectivo. Como director del apoyo aéreo cercano y de las patrullas antisubmarinas para toda la fuerza de asalto, y la responsabilidad de mandar la aviación de apoyo en Makin. En Tarawa esta última misión fue encomendada a otro oficial.

El Plan de Asalto del Contralmirante Richmond K. Turner.

El alejamiento de Holland M. Smith de la dirección efectiva de las operaciones de desembarco, que hemos explicado antes, no lo alejó, ni mucho menos, de las operaciones de planificación. **Fue el equipo del Vº Cuerpo Anfibio** el que se encargó, junto con el Contralmirante Turner, de la planificación operativa efectiva de los desembarcos una vez tomadas las decisiones.

56. Eareckson.

Esta planificación decidió que ambas islas⁵⁷ serían atacadas a la vez. Este doble objetivo obligaría a los japoneses a dividir sus escasos recursos disponibles para el contraataque mientras las fuerzas de defensa podían concentrarse en torno a cualquiera de las dos islas, con lo cual se aseguraron mayores posibilidades de éxito en ambos objetivos.

Para el asalto a Makin se previó el empleo de un solo equipo de combate regimental⁵⁸, reforzado, mientras que en Tarawa intervendrían dos. En reserva se quedaría el 6º equipo de combate regimental de los marines, que en caso de necesidad podría ser empleado en cualquiera de las dos islas, y en caso de no ser necesario, serviría para la toma de Apamama. “H”, la **hora del asalto**, se previó a las 08:30. Pero antes de que las fuerzas llegaran a tierra se llevaría a cabo un intenso bombardeo aéreo y naval.

Primero se llevaría a cabo un **bombardeo aéreo**. Entre las 05:45 y las 06:15 la aviación se encargaría de machacar los cañones de defensa costera, las piezas antiaéreas (especialmente las más pesadas), torres de observación, instalaciones de radio, aviones⁵⁹ en tierra, barracones, edificios varios y personal. Para ello se decidió que se emplearían bombas de 500 y 1.000 kg, y “daisy-

cutters”⁶⁰

Después intervendrían las **fuerzas de bombardeo naval**⁶¹. Desde las 06:15 hasta las 08:25, cinco minutos antes del desembarco, llevarían a cabo fuego de neutralización y contrabatería, contra objetivos preordenados. El fuego tenía que empezar desde una distancia media-larga, para irse acercando a medida que los dragaminas fueran despejando canales de acceso hacia las playas de Makin y por la laguna de Tarawa⁶².

Los acorazados y los cruceros se acercaría hasta unos 2.700 a 1.800 metros para acabar destruyendo las torretas artilleras desplegadas en tierra. Mas cerca sólo irían los cruceros ligeros y sobre todo los destructores, cuya misión final sería llevar a cabo un fuego de saturación contra las playas de desembarco.

Cinco minutos antes de la hora “H” atacarían **los aviones de nuevo**, durante veinte minutos, atacando en vuelo rasante las instalaciones situadas en las mismas playas, para posteriormente pasar a llevar a cabo el mismo tipo de acción cien metros tierra adentro y un poco más tarde atacar tierra adentro en un rango no más cercano de 450 y no más lejano de 900 metros de las tropas desembar-

57. Makin y Tarawa. El ataque a Apamama se dejó para más adelante.

58. Nota 30.

59. Sólo en Tarawa, en Makin no había aeródromo.

60. Se trata de bombas llenas de metralla cuya espoleta las hacía explotar antes de llegar al suelo, con lo que se maximizaba el efecto de la explosión.

61. En Makin los cuatro acorazados, cuatro cruceros y seis destructores. En Tarawa los tres acorazados, dos cruceros, tres cruceros ligeros y nueve destructores. El resto de los destructores listados en las fuerzas 52 y 53 quedó en misiones de escolta y vigilancia.

62. Ya que en esta isla el desembarco se llevaría a cabo, en principio, desde el interior.

cadadas.

Una vez acabadas estas acciones los aviones volverían a sus bases, principalmente los portaaviones, para empezar una rutina de patrullas aéreas de combate⁶³ y patrullas de apoyo aéreo⁶⁴.

Finalmente las **unidades ligeras de la flota**, esto es los destructores principalmente, se situarían entre 360 y 720 metros de las zonas de desembarco para llevar a cabo fuego de neutralización y fuego de apoyo a demanda. Se prohibió que coincidieran en un mismo momento y objetivo el bombardeo aéreo y el naval, para evitar accidentes.

De todo este plan de fuego se dijo que arrasaría los objetivos por completo. La narración de los acontecimientos demostrará que no iba a ser así.

Finalmente, **el desembarco** en si se llevaría a cabo en varias oleadas. La primera emplearía exclusivamente tractores anfibios⁶⁵ traídos en los buques de desembarco de carros de combate⁶⁶ (17 en cada uno), algunos de ellos equipados con arpeos para arrancar el alambre de espino plantado en el coral y abrir paso a las siguientes oleadas, que llegarían a bordo de Lanchas de Desembarco de Vehículos y Personal⁶⁷, para las tropas, y de Lanchas de Desembarco de Mecanizados⁶⁸ para los carros de combate. Se previó que la es-

casa profundidad del coral pasado el arrecife podría ser un problema, y que haría falta practicar voladuras para abrir canales de paso a las lanchas, una vez que hubieran pasado los tractores anfibios. Mas adelante volveremos a referirnos a esta cuestión.

63. CAP: Combat Air Patrol.

64. ASP: Air Support Patrol.

65. Ver nota 23.

66. Ver nota 57.

67. LCVP: Landing Craft Vehicle and Personnel.

68. LCM: Landing Craft Mechanized.



MAKIN Y BUTARITARI

I

EL OBJETIVO

Vamos a pasar ahora a hablar de una de la isla que nos interesa, la de Butaritari, en el atolón de Makin. Describiremos su ubicación, su geografía y sus características, pero dejaremos la descripción de las fuerzas defensoras y del plan táctico de ataque para el momento en que narraremos los combates.

El atolón de Makin y la isla de Butaritari.

Situado a 2000 millas náuticas de Oahu y a 105 al norte de Tarawa, el atolón de Makin tiene una forma triangular, en la que cada uno de sus lados es diferente a los demás. El lado orientado al **norte** es una barrera uniforme de arrecifes, sin tierra emergida; el lado **oeste** en cambio no es uniforme, sino que hay pasos que llevan al interior de la laguna en la barrera de arrecifes, y pequeñas islas emergidas. Sin embargo el lado más importante es el orientado al **sureste**, pues está formado por dos largas islas separadas por un estrecho canal. De oeste a este estas son Butaritari y Kuma. En la primera –y principal- se estableció la defensa japonesa, en torno a una base de hidroaviones.

Una descripción de la isla.

La isla de Butaritari tiene, según la definió el oficial de inte-

ligencia de la 27ª División de Infantería, tiene la **forma** de una muleta con el palo un tanto curvado, cuya parte superior mira al oeste mientras que el extremo está orientado hacia levante (aunque en realidad tenga forma de chuleta de cordero).

Se trata de una isla **muy plana**, que no se alza más de tres metros y medio sobre el nivel del mar. Esto provoca que cuando llueve queden zonas pantanosas. Por lo demás el suelo es arenoso, con afloramientos salinos en algunos lugares.

La **vegetación** principal en Butaritari son los cocoteros, que crecen mas o menos densamente en bosquecillos, seguidos por los mangles en la costa, intercalados con zonas donde los nativos plantan bobai, una planta que da un tubérculo comestible. Este vegetal se planta en pozos cuyos lados son resbaladizos y cuyo fondo es una trampa pegajosa para hombres y carros de combate. De hecho se consideró que serían un problema, sobre todo porque se desconocía su ubicación exacta, aunque se supuso que serían mas frecuentes cerca de los poblados.

La **población**, aproximadamente 1.700 nativos, se hallaba prácticamente al completo en las dos islas principales, y mayoritariamente en Butaritari, donde tres pueblos de mayor entidad: Ukiagong, Butaritari y Tanimaiaki, se rodean de pequeños grupos de viviendas dispersas.

Todos estos centros de población se comunican mediante

una **carretera** sin pavimentar, muy estrecha en algunos puntos, hecha con arena coralina y, eso si, con un buen drenaje. Esta carretera arranca al oeste de Ukiangong y progresa brevemente hacia el norte hasta que se incorpora a ella la que viene del pueblo antedicho. Desde allí la suma de ambas vías va virando lentamente hacia el este, para recorrer toda la orilla norte de la isla hasta su extremo opuesto. De vez en cuando **otras pistas** la cruzan, para dirigirse a la orilla sur. La más importante de estas es la que desde el muelle



La isla de Butaritari, vista desde el cabo Ukiangong. Podemos observar la "Playa Roja" a la izquierda (A y B) y la "Playa Amarilla" al fondo a la derecha (W e Y). (Fuente CMH Online)

del Rey¹ llega hasta la orilla sur, donde conecta con un camino que recorre la orilla sur entre las dos barreras anticarro, que luego describiremos.

Las playas y las mareas.

El estudio geográfico de la isla llegó a la conclusión de que las **mejores playas** para desembarcar eran las que estaban en la costa norte de la isla, orientadas hacia la laguna, y las que se extendían por la mitad sur de su cara oeste².

En el primer caso –las **playas orientadas al norte**– había una importante zona de arrecife que cruzar, de entre 450 y 1.300 metros de ancho, según las zonas, sin embargo se consideró que este arrecife era plano, regular y fácil de cruzar, lo que resultaría ser un error, como luego veremos. Otra de las ventajas de esta zona eran los cuatro muelles que se extendían hacia el interior de la laguna, el muelle de On Chong³, el del Rey⁴, el Embarcadero de Piedra⁵ y el muelle del Gobierno⁶. Todos ellos eran muy visibles y excelentes puntos de referencia para las lanchas de desembarco.

En el segundo caso –las **playas del oeste**, fuera de la laguna– el arrecife estaba casi pegado a la costa, lo cual suponía un problema aún menor.

Sin embargo lo que si suponía un problema mayor iban a ser **las mareas**. El plan del Almirante Turner previno sobre este

1. King's Wharf
2. La zona de apoyo de la muleta.
3. On Chong's Wharf

4. Ver nota 6 Capítulo II
5. Stone Pier.
6. Government's Wharf.

aspecto, indicando que en época de marea muerta⁷ -prevista para el 20 de noviembre- no habría profundidad suficiente para el paso de las lanchas de desembarco y las lanchas embarrancarían a una distancia de entre noventa y ciento ochenta metros de la playa. Sin embargo esta indicación no fue atendida por los planificadores divisionarios, que consideraron que era posible desembarcar en cualquier punto de la isla desde dos horas antes a dos horas después de la marea alta.

La estimación de las defensas japonesas.

Finalmente hubo que analizar las defensas japonesas en la isla. Se calculó que la **guarnición** alcanzaría de 500 a 800 hombres distribuidos en:

- Una compañía de fusileros
- Los sirvientes de una batería de campaña.
- La dotación de cuatro cañones antiaéreos pesados
- Las tropas a cargo de dos baterías de ametralladoras antiaéreas, compuestas por dos cañones de calibre medio y diez ametralladoras cada una.
- Además de tropas de aviación y trabajadores.

La posición defensiva principal se localizó en el centro de

la isla, entre dos barreras anticarro, aunque también se pensó que fuera de este perímetro principal habría defensas, en especial en las playas de la costa oeste de la isla, donde se señalaron cuatro zonas de resistencia, y en el pueblo de Ukiangong, donde se previó encontrar posiciones de ametralladora.

Respecto a las defensas reales, hablaremos más adelante de ellas. Ahora...

7. Es aquella en que la diferencia de altura entre la marea alta y la baja es mínima. Se produce cuando la luna se halla en cuarto creciente o menguante. Se opone a la marea viva, que es la que se da cuando es máxima y se da cuando la luna es llena o nueva.

II

EMPIEZA LA BATALLA

Al alba.

A casi cuarenta kilómetros al sureste de la isla de Butaritari (atolón de Makin), la afilada roda del destructor Hughes¹ rompe el agua negra del Pacífico Central mientras progresa con la agilidad de un lebreo bien entrenado por delante de la formación cuya labor, junto con tres destructores más, es defender.

La brisa es liviana, y el cielo estrellado inunda con incontables hogueritas la bóveda infinita que cubre el inmenso océano, asegurando una visibilidad relativamente buena a pesar de que la luna no se halla, en absoluto, en su máxima y luminosa redondez.

Pero no es en el cielo donde los ojos acechantes del estilizado destructor vigilan, sino bajo el agua, profunda, misteriosa, un lugar que los marinos han llenado de peligros imaginarios desde el inicio de los tiempos, para pasar en pocos decenios a llenarlo de peligros bien reales.

Lo que busca el destructor, con todos sus sentidos electró-

nicos alerta, son submarinos, minas, torpedos, cualquier ingenio letal que desde el fondo del mar pueda dañar el rebaño que junto con otros tres compañeros custodia. Y es que tras ellos, no lejos, otras proas más altas, de silueta más profunda y más lenta, se destacan sobre el fondo estelar. Se trata del Liscome Bay, el Coral Sea y el Corregidor².

Los tres buques son portaaviones de escolta de la clase Casablanca, cubiles de los aéreos guardianes que defenderán a la flota y ayudarán a los hombres, los verdaderos protagonistas sin duda de nuestra historia, a cumplir con la difícil misión que se les ha encomendado.

En los hangares ya se están preparando los aparatos, que despegarán en cuanto haya luz suficiente para ello, y que desde las 05:45 hasta las 06:15, ese es el plan, atacarán las defensas enemigas, especialmente torres de observación, barracones y refugios, pues en el atolón de Makin no se han detectado ni grandes cañones costeros ni pesadas piezas antiaéreas que deban ser destruidas en primer lugar. Luego, una vez terminado el trabajo, volverán a bordo a repostar y rearmarse, pues deberán lanzar un nuevo ataque a las 08:25.

El segundo ataque deberá durar veinte minutos, hasta las

1. Task Group 52.3. Grupo de Apoyo Aéreo (Contralmirante Henry M. Mullinix)

- CVE 56 Liscome Bay (escuadrilla VC-39. 12 F4F Wildcat y 9 TBF Avenger)
- CVE 57 Coral Sea (escuadrilla VC-33. 12 F4F Wildcat y 10 TBF Avenger)
- CVE 58 Corregidor (escuadrilla VC-41. 12 F4F Wildcat y 9 TBF

Avenger)

- DD 410 Hughes
- DD 417 Morris
- DD 533 Hoel
- DD 554 Franks

2. Ver nota 1

08:45, y coincidirá con la llegada a tierra de las fuerzas de asalto. En esta ocasión en vez de enfrentarse a las grandes instalaciones atacarán primero las playas, donde descargarán sus ametralladoras contra los defensores, para después ir atacando cada vez mas tierra adentro mientras los soldados de infantería desembarcan. Nunca, ordena el plan, atacarán a menos de 450 metros ni a más de 900 metros de las tropas.

Es una cautela necesaria para evitar herir a los compañeros que en tierra firme estarán luchando contra los japoneses. Sobre todo teniendo en cuenta que sobre la isla se va a organizar un inmenso circo aéreo, pues no sólo estarán en el aire, atacando, los 65 aviones de los tres portaaviones de escolta, también estarán allí las mas de 150 aeronaves que suman el Enterprise, el Belleau Wood y el Monterrey³.

Es muy posible que en ese momento el Contralmirante Mullinix, a bordo del Liscome Bay, se sienta un poco solo y muy responsable. Seguramente se consuela pensando que todos los demás grandes jefes se sienten igual esa noche, pues la misión que tienen entre manos es compleja. La responsabilidad es evidente, pero la soledad...

La flota de bombardeo se prepara⁴.

El mar está lleno de buques de guerra esa noche, todos navegando en pos de las posiciones que un plan complejo y elaborado les ha asignado.

El Contralmirante Giffen mira la hora. Faltan cinco minutos para las tres de la mañana, y los tres grupos de fuego se dirigen con cautela hacia las coordenadas en las que deben iniciar sus ata-

3. Task Group 50.2. Grupo de Portaaviones Norte. (Sector de Makin). (Contralmirante Arthur W. Radford)

- CV 6 Enterprise. (6º Grupo aéreo: VF -2, VB -6 y VT -6. Capacidad para más de 90 aviones).
- CVL 24 Belleau Wood. (Sin grupo aéreo específico. VF -6, VF -24 y VC -22. Mas de 30 aviones).
- CVL 26 Monterrey. (30º Grupo aéreo: VF -30 y VC -30. Mas de 30 aviones)
- BB 58 Indiana
- BB 55 North Carolina
- DD 446 Radford
- DD 447 Jenkins
- DD 546 Brown

4. Task Group 52.2. Grupo de Apoyo Artillero Naval. (Contralmirante Giffen)

- Task Unit 52.2.1. 1ª Unidad de Apoyo Artillero Naval. (Contralmirante Giffen)
 - ◊ BB 38 Pennsylvania (buque insignia del Contralmirante

Turner)

- ◊ BB 42 Idaho
- ◊ CA 36 Minneapolis
- ◊ CA 38 San Francisco
- ◊ DD 349 Dewey
- ◊ DD 350 Hull
- Task Unit 52.2.2. 2ª Unidad de Apoyo Artillero Naval (Contralmirante Robert M. Griffin)
 - ◊ BB 40 New Mexico
 - ◊ BB 41 Mississippi
 - ◊ CA 32 New Orleans
 - ◊ CA 68 Baltimore
 - ◊ DD 380 Gridley
 - ◊ DD 401 Maury
- Task Unit 52.2.3. 3ª Unidad de Apoyo Artillero Naval (Capitán R.E. Libby)
 - ◊ DD 360 Phelps
 - ◊ DD 351 McDonough

ques. Todo ha de estar listo para las 06:15.

A bordo de los grandes acorazados y destructores se aprestan los cañones. Los hombres han desayunado muy temprano y ahora están ocupando sus puestos de combate. En las grandes torres artilleras se están revisando las piezas, los ascensores que habrán de traer la munición de las santabárbaras y los instrumentos de puntería que permitirán que cada proyectil vaya exactamente al lugar previsto, o lo más cerca posible. Los hombres están nerviosos aunque no es la primera vez, o tal vez precisamente por eso. Esperan la orden. Según el plan su primera misión será bombardear intensamente la isla durante más de dos horas, de 06:15 a 08:25. Durante este tiempo atacarán tanto las instalaciones enemigas, neutralizando los posibles puntos de resistencia, como las baterías que traten de responder al fuego, aunque saben que no serán grandes cañones pues no los hay. Y mientras lo hacen irán progresando hacia la isla, llegando hasta una distancia entre 2.700 y 1.800 metros.

En los barcos más pequeños la actividad es similar. El alcance de sus cañones es más corto y su poder mas limitado, pero ellos también tienen su misión en el complejo plan de fuego pre-

visto para preparar el asalto. Además, lo que les falta en calibre artillero les falta también en peso, y en tamaño y por eso podrán acercarse hasta donde los grandes leviatanes no sueñan en ir, a las mismas fauces del enemigo. Su distancia final de fuego, a la que accederán en cuanto el minador Revenge⁵ acabe de despejar las minas, es de 720 a 360 metros. Una distancia desde la que sus cañones barrerán las playas, eliminando a todo enemigo que pretenda resistirse al desembarco de las tropas, que llegarán poco después.

Como para un ejercicio.

Así se sintieron los hombres del 165 Equipo de Combate Regimental⁶ (reforzado⁷) de la 27ª división de infantería, igual que los pertenecientes a las demás unidades que partían hacia el atolón⁸, cuando los grandes barcos en los que acababan de embarcar empezaron a cruzar el canal que une la laguna de Pearl Harbor, en Oahu, Hawaii, con el océano Pacífico.

Las órdenes de los sargentos llamando a todo el mundo a formación, la comida a toda prisa, las últimas revisiones del equipo, las largas colas para embarcar, el viaje a bordo del transporte... todo había acabado llevando infaliblemente a un ejercicio de

5. Task Group 52.4. Grupo de Limpieza de Minas: AM 110 Revenge

6. Equipo de Combate Regimental = Regimental Combat Team. Concepto que engloba bajo el control del Cuartel General del Regimiento todas las unidades de servicios necesarios para una misión concreta.

7. 165 Equipo de Combate Regimental. (Coronel G.J. Conroy / Teniente Coronel G.W. Kelley). Unidades que lo componen:

- 165 Regimiento de Infantería
 - ◇ I Batallón (Teniente Coronel G.W. Kelley / Mayor James H. Mahoney)
 - ◇ II Batallón (Teniente Coronel John F. McDonough)
 - ◇ III Batallón (Teniente Coronel Joseph T. Hart)
- III Batallón del 105 Regimiento de Infantería
- 105 Batallón de Artillería de Campaña (Coronel H.G. Browne)
- 152 Batallón de Ingenieros
- Equipos de control y enlace con el fuego de apoyo naval y aéreo.

desembarco en alguna playa de arena dorada. Ya lo habían hecho varias veces en las últimas semanas.

Sin embargo aquel **10 de noviembre** no resultó ser así. Dos horas después de zarpar resonaron los altavoces de los barcos, y los hombres de la infantería, entrenados pero bisoños, vieron confirmada la información de que una islita llamada Butaritari, en el atolón de Makin, era su destino. Una islita con japoneses de verdad.

Sus sospechas de que esta vez la cosa iba en serio habían surgido días antes, el **31 de octubre**, al zarpar la primera de las avanzadillas de la gran flota de transporte⁹ en la que viajaban.

Aquel día había abandonado el puerto el grupo de LST¹⁰ n° 2¹¹, acompañado por dos destructores de escolta. A bordo de esta fuerza viajaban parte de las tropas que se encargarían de guarnecer la isla después de la batalla. Curiosamente, la logística, la poca disponibilidad de barcos rápidos y las decisiones del mando llevaron a que los primeros en abandonar el puerto fueran los últimos que iban a ser necesarios.

El día **5 de noviembre** zarpó una segunda flotilla, el grupo de LST n° 1¹², llevando a bordo los destacamentos especiales del 105 regimiento de infantería¹³, y los vehículos anfibios LVT¹⁴ (2) Water Buffalo que transportarían a aquellos hombres a tierra. Luego hablaremos más en concreto de la misión de esta fuerza.

8. Cuartel General Divisionario de la 27ª División de Infantería y compañía de Defensa del Cuartel General.

- 193 Batallón de Carros de Combate (incompleto) (Teniente Coronel H.L. Edmondson)
 - ◊ Cuartel General
 - ◊ Compañía del Cuartel General (Mayor M.G. Inskip) Equipado con LVT (2) Water Buffalo
 - ◊ Compañía A (Equipada con carros de combate medios M3 "Grant")
 - ◊ Compañía C (Equipada con carros de combate ligeros M3A1 "Stuart")
- I Batallón del 98 Regimiento de Artillería de Defensa Costera (reforzado) (Coronel Robert Hendon Jr.)
 - ◊ Baterías A, B, C y D (equipadas con cañones antiaéreos de 90mm).
 - ◊ Baterías K y L del 93er Regimiento de Artillería de Defensa Costera, adjuntas al batallón. (equipadas con cañones antiaéreos de 90mm)
- Destacamento de la 27ª Compañía de Señales (Teniente Coronel T.J. Murria)

- Destacamento de la 75ª Compañía de Señales (Capitán Fred M. Nager Jr.)
- Destacamento de la 727ª Compañía de Abastecimientos (Teniente Coronel Hans S. Bendixen).
- Destacamento de la 27ª Compañía de Intendencia (Mayor Eugene F. Cleaver).
- 102 Batallón de Ingenieros (incompleto) (Teniente Coronel Harald F. Gormsen).
 - ◊ Cuartel General
 - ◊ Compañía del Cuartel General
 - ◊ Compañía C.
- Destacamento de la 232ª Unidad de Eliminación de Explosivos (Capitán George C. Sarauw)
- 102 Batallón Médico (Teniente Coronel Abraham Norman).
- 4º Pelotón de la Compañía de Reconocimiento del Vº Cuerpo Anfibio. Esta unidad era orgánica del Vº Cuerpo Anfibio, pero la citamos aquí porque quedó bajo el mando del Mayor General Ralph C. Smith, como jefe de la fuerza de asalto. Fue la única unidad de marines desplegada en Makin.

En cambio otros zarparon mas tarde. El **15 de noviembre**, cinco días después que el grupo principal, lo hizo el grupo naval¹⁵ que llevaba a bordo el resto de las fuerzas que iban a componer la guarnición y todos los elementos necesarios para que llevaran a cabo sus tareas allí.

Los cinco días de margen entre la partida del Grupo de Transporte, el 10, y el Grupo de la Guarnición, el 15, era el tiempo que tenía la fuerza de ataque para desembarcar y tomar las islas del atolón de Makin. Pasaremos ahora a detallar sus componentes.

La fuerza de Ataque.

A bordo de las diferentes flotillas que habían ido aban-

donado el puerto viajaban los componentes del complejo plan que debía terminar con la toma del atolón.

El componente principal de esta fuerza fue el **165 Regimiento de Infantería**¹⁶, estructurado en Equipo de Combate Regimienta¹⁷ y reforzado por elementos del **tercer batallón del 105 regimiento de infantería**¹⁸.

Empezando la explicación de las unidades de la fuerza de asalto por el 105 regimiento, los elementos de esta unidad fueron divididos en tres destacamentos especiales que recibieron los nombres de “X”, “Y” y “Z”, a los que se daría una misión especial: ser los primeros en llegar a las playas para asegurar los flancos de las mismas.

-
9. Task Group 52.1. Grupo de Transporte. (Capitán Donald W Loomis).
- Task Unit 52.1.1. Transportes de Asalto. (Capitán Donald W. Loomis)
 - ◊ APA 12 Leonard Wood
 - ◊ APA 32 Calvert
 - ◊ APA 50 Pierce
 - ◊ AKA 7 Alcyone
 - Task Unit 52.1.2 Transporte de Reserva (Comandante O.R. Swigart)
 - ◊ APA 9 Neville
 - ◊ LSD 2 Belle Grove.
 - Task Unit 52.1.3 Escolta de los Transportes. (Comandante M.M. Riker)
 - ◊ DD 413 Mustin
 - ◊ DD 521 Kimberly
 - ◊ DD 588 Burns

10. Siglas de Landing Ship Tank = Buque de Desembarco para Carros de Combate.

11. Task Group 54.6 - 2º Grupo de LST para Makin.

- LST 476
- LST 477
- LST 479

- LST 480
- LST 481
- LST 482

Mas dos destructores de escolta

12. Task Group 54.4 - 1er Grupo de LST para Makin.

- LST 31
- LST 78
- LST 179
- DD 353 Dale

13. III Batallón del 105 Regimiento de Infantería (Compañías I, K y L organizadas en tres destacamentos especiales).

- Destacamento Especial “X”
- Destacamento Especial “Y”
- Destacamento Especial “Z”.

14. Las siglas significan Landing Vehicle Tracked = Vehículo de Desembarco con Cadenas.

15. Task Group 54.8 – Fuerza de transporte de la Guarnición: dos transportes de ataque, dos cargueros de ataque y dos destructores

Esta misión de preceder a las oleadas principales del desembarco se ideó durante la planificación debido a que no se sabía si las fuerzas de ataque a Makin dispondrían de tractores anfibios o no. La cuestión era de capital importancia y el ingenio resultaría extraordinariamente útil. Sin embargo esto aún no se sabía y lo más importante en aquel momento era que la falta de estos ingenios no desbaratará el plan de desembarco. Por ello se decidió que serían las tropas de las compañías I, K y L del 105 regimiento las que subirían a bordo de los LVT (2) para cumplir una misión que muy bien podía llevar a cabo el grueso de la fuerza de asalto. Así, en caso de que se dispusiera del material, como sucedió, estos destacamentos irían en avanzadilla. En caso contrario bastaba con cancelar esta parte del plan.

En cambio el **165° Regimiento de Infantería** no tuvo una misión especial ni recibió ningún equipo particular, sino que cada uno de sus tres batallones desembarcó en LCVP¹⁹, las famosas y

versátiles lanchas Higgins.

Para el apoyo mas temprano a las fuerzas de asalto se embarcaron las compañías del Cuartel General, A y C del **193° Batallón de Carros de Combate**. Cada una de estas unidades fue dotada con un material distinto. La compañía del cuartel general con los tractores anfibios LVT (2); la compañía A con carros medios M3 Grant; y la Compañía C con carros ligeros M3A1 Stuart.

Mas adelante llegaría a tierra un nuevo elemento de apoyo, el **105° Batallón de Artillería de campaña**, equipado con piezas de 105mm, cuya misión iba a ser dar apoyo de fuego a las tropas, pero extremando la cautela, como veremos.

No sólo las tropas que combaten directamente ganan la batalla, y en esta monografía intentaremos no olvidar la participación de otras muchas unidades, como los **ingenieros de construcción de los batallones 102° y 152°**, que participaron en la batalla despe-

16. 165 Regimiento de Infantería

- I Batallón (Teniente Coronel G.W. Kelley / Mayor James H. Mahoney)
 - ◊ Compañía A (Capitán Lawrence J. o'Brien)
 - ◊ Compañía B (Capitán Henry Berger)
 - ◊ Compañía C (Capitán Charles E. Coates Junior)
 - ◊ Compañía D (armas pesadas)
- II Batallón (Teniente Coronel John F. McDonough)
 - ◊ Compañía E (Capitán Bernard E. Ryan)
 - ◊ Compañía F (Capitán Francis P. Leonard)
 - ◊ Compañía G (Capitán Paul J. Chascar)
 - ◊ Compañía H (armas pesadas)
- III Batallón (Teniente Coronel Joseph T. Hart)
 - ◊ Compañía I
 - ◊ Compañía K
 - ◊ Compañía L (Capitán Martin E. Nollan)

◊ Compañía M (armas pesadas)

17. Con las siguientes unidades añadidas:

- 105 Batallón de Artillería de Campaña (Coronel H.G. Browne)
- 152 Batallón de Ingenieros
- Equipos de control y enlace con el fuego de apoyo naval y aéreo.

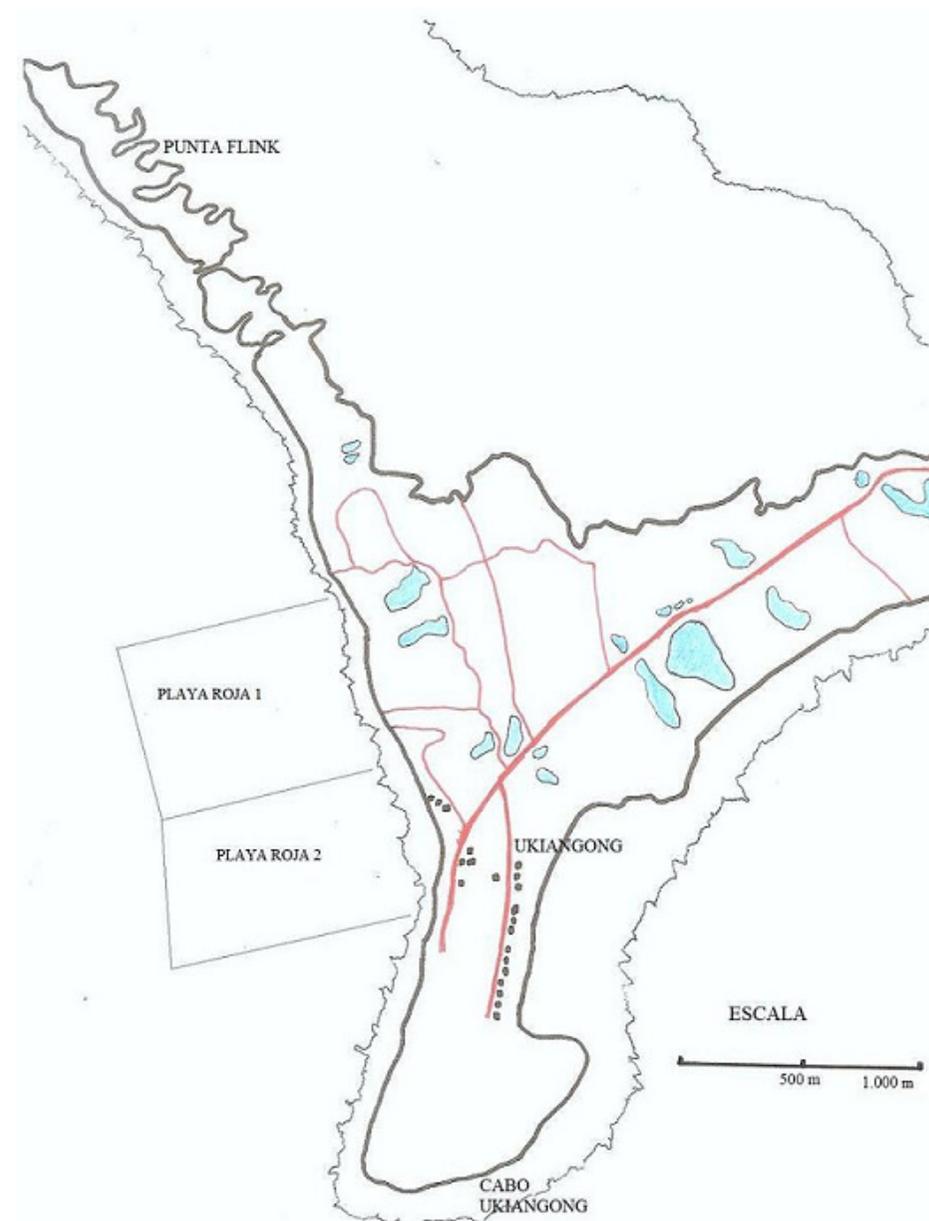
18. III Batallón del 105 Regimiento de Infantería (Compañías I, K y L organizadas en tres destacamentos especiales).

- Destacamento Especial "X"
- Destacamento Especial "Y"
- Destacamento Especial "Z". (Capitán William Ferns)

19. Siglas de Landing Craft Vehicle and Personnel = Lancha de Asalto para Vehículos y Personal.



El acorazado BB-38 Pennsylvania . (Fuente: Navy history.com)



jando algunas posiciones fortificadas y, sobre todo, colaborando en los trabajos logísticos de las playas; o las **unidades de señales**,²⁰ que se encargarán de montar un complejo entramado de comunicaciones que, una vez solventados algunos problemas, mantendrá la comunicación entre las fuerzas en tierra y con la flota, mientras que la misión de guiar el apoyo naval y aéreo recaerá en los equipos de enlace con el fuego de apoyo naval y aéreo, hombres cuya habilidad para observar, pedir y guiar el apoyo de fuerzas a veces alejadas del campo de batalla será muy poco aprovechada, al menos el primer día de las operaciones.

Tampoco se pueden olvidar las **unidades médicas**²¹: la falta de una estación de tratamiento de heridos en los primeros combates de la batalla será un accidente de poca importancia debido a que la resistencia japonesa no será demasiado fuerte; ni las **unidades logísticas**²², que en el mar y en las playas librarán su propia batalla para conseguir que hasta los soldados llegue agua, comida y munición suficiente.

20. Destacamento de la 27ª Compañía de Señales (Teniente Coronel T.J. Murria)
Destacamento de la 75ª Compañía de Señales (Capitán Fred M. Nager Jr.)

21. 102 Batallón Médico (Teniente Coronel Abraham Norman).

III

EL DESEMBARCO EN LA PLAYA ROJA

Navegando hacia la Playa Roja. De 06:00 a 08:30 del 20 de noviembre de 1943.

La isla de Butaritari fue comparada por los planificadores del asalto con una muleta. Ciertamente una observación aérea de la misma puede recordar a dicho artefacto, aunque con el pie un tanto retorcido. Sin embargo su forma recuerda más a una chuleta de cordero, con su cabeza de hueso, orientada al oeste, y su palito apuntando al este.

Pues precisamente en la parte llana orientada al oeste, la superior del hueso de la chuleta, fue donde se seleccionó la playa en que tendría lugar el primer desembarco en la isla. Fue denominada “Playa Roja”, y desde ella debía invadirse y despejar de enemigos la parte occidental de Butaritari hasta una línea imaginaria, denominada “Primera Línea de Cabeza de Playa”, situada a unos 1.200 metros al este de la costa, pasada la orilla oriental de una laguna pantanosa, poco profunda, denominada Lago Jill.

La playa, a su vez fue dividida en dos sectores, norte y sur, donde desembarcarían dos fuerzas específicas.

22. Destacamento de la 727ª Compañía de Abastecimientos (Teniente Coronel Hans S. Bendicen).
Destacamento de la 27ª Compañía de Intendencia (Mayor Eugene F. Cleaver).

En la playa norte, especificada como “**Playa Roja 1**”, debía desembarcar el I^{er} batallón, precedido por el destacamento “Y” del 105° Regimiento de Infantería, y acompañado por blindados ligeros del 193° Batallón de Carros de Combate e ingenieros del 102° Batallón de Ingenieros, amén de las unidades de servicios correspondientes. En la playa sur, con el nombre de “**Playa Roja 2**”, desembarcaría el III^{er} batallón con el destacamento “X” del 105° Regimiento de Infantería y con su acompañamiento de blindados ligeros, ingenieros y otros servicios.

Preparando los buques de transporte.

Son las tres de la mañana a más de siete kilómetros y medio¹ al oeste del atolón de Makin y los grandes buques de transporte, rodeados por su incesantemente vigilante escolta de destructores, viran y se colocan para iniciar, en cuanto llegue la orden, el lanzamiento de las lanchas de asalto que deben llevar a las tropas a la playa.

Hay que destrincarlas, cargar a bordo el material imprescindible y preparar a los hombres –un buen desayuno empieza a ser una tradición antes de soltarlos al mar, por si se marean-. Son mil y una tareas que deben estar listas para que no haya ningún inconveniente, ninguna fricción que vaya desgastando la maquinaria, entorpeciendo los planes.

A las seis de la mañana ya está casi todo listo. El Calvert, que transporta el grupo de asalto del I^{er} Batallón, y el Leonard Wood², que transporta el del III^{er} Batallón, pueden empezar a embarcar hombres en las lanchas en cuanto se de la orden. El problema es que aún no han llegado los LST que transportan el destacamento especial.

El accidentado viaje del destacamento especial.

Ya hemos comentado que la escasez de tractores anfibios había obligado a reservar para estos una misión especial, que pudiera ser suspendida si fuera necesario.

Pues bien, los tractores habían llegado el día 30 y habían zarpado de nuevo en la flotilla de LST n° 1³ el día **5 de noviembre** –antes que el resto de la flota- para llegar a Butaritari el día del desembarco, pues los LST no eran buques ni muy rápidos ni muy marineros.

La lentitud provocada por estas carencias se vio además incrementada por la aviación japonesa, en absoluto numerosa pero si presente en el Pacífico central. Durante el trayecto la flotilla se vio acosada por la aviación japonesa de largo alcance en varias ocasiones. Un “Mavis⁴” fue rechazado **el día 18 al final de la tarde**, y el **19 de noviembre** a las 14:05 pudieron observar un combate aéreo entre un “Betty⁵” y aviones embarcados de la flota. Hasta

1. 4 Millas náuticas.

2. Ambos del Task Group 52.1

3. Task Group 54.4 - 1er Grupo de LST para Makin.

- LST 31
- LST 78
- LST 179

• DD 353 Dale

4. Su nombre técnico es Kawanishi H6K. Se trata de un hidroavión de reconocimiento.

5. Mitsubishi G4M. Un bombardero medio naval.

ahora la flotilla no había sido atacada, pero a primera hora de la noche dos aviones japoneses, un “Nell⁶” y un nuevo “Betty” sobrevolaron la flotilla y el primero de ellos atacó.

Un amplio arco en el aire, un incremento en la velocidad durante el descenso y el gran bimotor, armado con un torpedo, encaró a sus enemigos que de inmediato lo recibieron ladrando fuego antiaéreo por todas las piezas disponibles. Pronto la trayectoria del avión japonés designó la LST 31 como blanco del ataque. La nave viró, para evitar al avión japonés, que ya ardía gracias a los impactos recibidos antes de llegar a la mitad de su trayectoria de ataque. Este viró entonces también pero no hacia la salvación, el maltrecho aparato ya no era capaz de volver a su base y los siete hombres que iban a bordo lo sabían, sino que aprobó hacia la LST 179, que tal vez pensando que no era el blanco elegido y estaba fuera de peligro, no había efectuado maniobras evasivas suficientes. Podría haber sido un desastre pues el avión japonés en llamas pasó justo por encima, rozando la proa del buque estadounidense para ir a estrellarse en el mar no mucho más allá en una explosión que silueteó toda la flotilla contra el cielo nocturno, el sueño de un submarinista si hubiera habido alguno.

El mar se fue serenando y la flotilla retomó su ruta y su an-



Grumman F4F Wildcat, como los que operaron sobre Makin durante la invasión. (Fuente:history.navy.mil)

dar. El avión japonés no había logrado hundir la LST 179, pero sí había retrasado a todo el grupo. Por eso a primera hora del día 20 la flotilla iba con una hora de retraso.

Finalmente las tres LST estarán en posición a las **07:00 de la mañana del día 20**. Un poco después de lo planeado pero a tiempo para desarrollar la misión encomendada en el horario previsto. La fricción, en este caso, no ha tenido consecuencias.

6. Mitsubishi G3M. Un torpedero bombardero naval de gran autonomía.

La misión del destacamento especial

Los dos buques que debían ponerse a la faena de inmediato fueron los LST 78 y 31, pues llevaban a bordo los destacamentos especiales “Y” y “X”, respectivamente. Los tractores anfibios LVT (2) fueron arriados y los hombres embarcaron a bordo, listos para partir hacia su destino. El del **destacamento “Y”** era la “Playa Roja 1”, y el del **destacamento “X”** la “Playa Roja 2”. El destacamento “Z” será empleado más adelante, y hablaremos de él en su momento.

Nada más tocar tierra ambos destacamentos tenían como misión –reiteramos– posicionarse en los flancos de la playa para defenderlos de cualquier contraataque enemigo y ayudar con su flego a evitar que las oleadas siguientes reciban todo el peso de la defensa japonesa. ¿Qué hubiera pasado de no haber llegado estos destacamentos? El proceso de planificación no los consideraba vitales a priori, sino un elemento más del plan, con una misión muy específica pero con escasos efectivos en comparación con toda la fuerza que iba a desplegarse en la playa Roja. Sin embargo lo que sí resultó vital fueron los tractores anfibios que los transportaban, pues antes de llegar a la playa había que sortear el arrecife coralino.

Arriando lanchas, embarcando hombres.

Pasaban tres minutos de las seis cuando en el **Leonard**

Wood, a casi seis kilómetros de la playa, empezaron a ronronear los motores de las grúas y los pescantes que bajaban las lanchas al mar. LCM⁷ para los blindados, LCVP para los demás. En los minutos siguientes la misma operación empezó a ejecutarse en el **Calvert**, y más adelante en los demás buques de asalto.

Pronto una actividad frenética invadió los costados de los grandes transportes. Las lanchas, en el mar, hábilmente pilotadas por los marinos que las servían, debían mantenerse junto a los buques para que los hombres, que descendían como monos por las redes de desembarco, llegaran hasta ellas. 36 hombres por LCVP, un blindado ligero por LCM (estos últimos tuvieron que ser descargados en las lanchas cuando ya estaban en el mar pues las grúas de la época no soportaban el peso combinado de ambos).

El mayor peligro al que se enfrentaban los hombres en aquel momento era el oleaje. Una ola mal prevista podía separar el casco de la lancha del buque de asalto, y ¡hay de los hombres que cayeran al mar entre ambos! Pues la ola siguiente podía juntarlos de nuevo provocando que murieran aprisionados por ambas como bajo un martillo pilón.

Por suerte el día empezó benignamente. Cuando salió el sol a las 06:12 no había oleaje digno de consideración y el viento era bonancible, a 13 nudos, del este-sur-este.

Por ello las lanchas, cargadas, no tardaron más de lo previs-

7. Siglas que significan Landing Craft Mechanized = Lancha de Desembarco para Vehículos Mecanizados.



Acorazado BB-41 Mississippi. (Fuente: World War Two Database)

to en separarse de sus buques nodriza y encarar el mar en dirección a las zonas de concentración, grandes carruseles donde tuvieron

que esperar, girando unas detrás de otras a la espera de que, cuando fuera la hora, les llegara la orden de ponerse en camino hacia la playa, ordenadas en oleadas según el plan.

Mientras las primeras lanchas navegaban hacia su lugar de concentración las radios de los barcos recibieron el mensaje que todo soldado espera con mayor ansiedad. El de la hora de la batalla. Desde el acorazado **Pennsylvania**, buque insignia del Contralmirante Turner, se anunció que la hora H iba a ser, como previsto, las 08:30, y la hora W, si no había cambios, sería a las 10:30 (Sobre esta última hablaremos mas adelante).

El primer ataque aéreo

Un zumbido impresionante llenó el cielo sobre las cabezas de marineros y soldados, embarcados en las lanchas de asalto o aún a bordo de los cargueros. En perfecta formación, los aviones de **las escuadrillas embarcadas en los portaaviones**⁸ se estaban abalanzando sobre la isla de Butaritari.

Según el plan el bombardeo aéreo tenía que haber empezado a las 05:45, sin embargo el sol no ha salido hasta las 06:12⁹ y los aviones no empiezan a atacar hasta las 06:17. ¿A que se debe

8. Del Task Group 50.2. Grupo de Portaaviones Norte. (Sector de Makin). (Contralmirante Arthur W. Radford):

- ◇ CV 6 Enterprise. (6º Grupo aéreo: VF -2, VB -6 y VT -6. Capacidad para más de 90 aviones).
- ◇ CVL 24 Belleau Wood. (Sin grupo aéreo específico. VF -6, VF -24 y VC -22. Mas de 30 aviones).
- ◇ CVL 26 Monterrey. (30º Grupo aéreo: VF -30 y VC -30. Mas de 30 aviones)

Y del Task Group 52.3. Grupo de Apoyo Aéreo (Contralmirante Henry M. Mullinix):

- ◇ CVE 56 Liscome Bay (escuadrilla VC-39. 12 F4F Wildcat y 9 TBF Avenger)
- ◇ CVE 57 Coral Sea (escuadrilla VC-33. 12 F4F Wildcat y 10 TBF Avenger)
- ◇ CVE 58 Corregidor (escuadrilla VC-41. 12 F4F Wildcat y 9 TBF Avenger)

9. Nótese que esta es la hora del orto solar, y que debía de haber luz antes de esa hora. **37**

tal diferencia? Muchas son las razones que pueden explicar el acontecimiento: un simple retraso a la hora de disponer la flota; una mentalidad conservadora de los jefes de vuelo de los portaaviones, que prefieren no poner en el aire las escuadrillas hasta que no haya una visibilidad clara; que tal vez el retraso de la flotilla de LST ha provocado el retraso en el despegue de los aviones o simplemente que no se ha juzgado que hubiera luz suficiente para atacar la isla hasta la hora en que se hizo.

Lo seguro es que, si el inicio del plan estuvo a punto de demorarse a causa del retraso de la flotilla con el destacamento especial, al final fue el ataque aéreo el que se retrasó. Con la llegada de los aviones justo a la hora en que tenían que haberse marchado y la orden expresa contenida en la planificación de que no coincidieran el bombardeo aéreo y el naval, tuvo que retrasarse el inicio de este último, y se acortó su duración. Una nueva fricción en un plan tal vez demasiado elaborado.

Desde las lanchas de asalto los soldados pueden ver como los primeros aviones embarcados llegan a la vertical de la isla y, como tocados por el rayo, quiebran bruscamente su trayectoria para iniciar un picado terrorífico contra las posiciones japonesas, que hasta ese momento no han reaccionado ni lo mas mínimo, como si estuviera desierta, y que entonces tan sólo emiten un ligero fuego antiaéreo.

Rápidos como centellas, los Avenger¹⁰, Dauntless¹¹ y Wildcats¹² de los seis barcos bombardean y ametrallan las playas, las torres de observación –con poco éxito pues varias serán conquistadas intactas durante la batalla- barracones y refugios.

Por si el castigo que está sufriendo ya fuera poco, provenientes del sur otros aparatos están avanzando hacia la vertical de la isla. Son **los B-24**¹³ con base en los atolones al sur de las Gilbert que han llegado sobre Butaritari y van a emplean el poder de sus grandes bodegas cargadas de bombas para atacar las dos barreras anticarro que protegen el sector central de la isla.

En total el ataque duró hasta las 06:40, es decir 23 minutos, siete menos de los previstos; y arrojó sobre la isla 74 toneladas de bombas de tres tipos: de media tonelada, de una tonelada y las llamadas “Daisy Cutters”, que explotaban antes de tocar el suelo regando la zona de impacto de metralla. Una de ellas matará al Teniente Seizo Ishikawa, comandante en jefe japonés en la isla.

La marina toma el relevo.

Los truenos de las últimas bombas aéreas parecieron rebotar, como eco, sobre el horizonte marino. Tal vez las miradas de los hombres a bordo de las lanchas y de los transportes buscaron la pared que devolvía los sonidos. Mas no era tal eco sino los ca-

10. Grumman TBF Avenger. Avión muy versátil, que como sus propias siglas indican podía ser utilizado como torpedero, bombardero o caza. La primera de las tres era su especialidad.

11. Douglas SBD Dauntless. Avión de reconocimiento y bombardeo en picado.

12. No se trata del famoso equipo de baloncesto de la película “High School Musical”, sino del Grumman F4F Wildcat. Avión de caza.

13. Task Group 57.2. Grupo de Ataque (Bombarderos pesados de la 7ª Fuerza Aérea) (Mayor General Willis H. Hale). 90 B-24 Liberator de los grupos de bombardeo 11º y 30º.

ñones de la flota, graves y gruesos, que a las **06:40 en punto**, habían iniciado el bombardeo que debía de acabar por aniquilar completamente a los japoneses de Butaritari.

Un peso artillero muy considerable¹⁴ se abatió sobre las defensas de la isla: refugios; barracones y edificios de todo tipo; posiciones defensivas como trincheras, blocaos, muros de troncos o refugios para cañones. Todas las instalaciones japonesas que habían sido señaladas en los informes de reconocimiento fueron batidas por turno. Algunas de ellas no eran tales, mas adelante veremos que hubo errores graves al considerar las defensas japonesas, y algunas posiciones escaparon al bombardeo porque no habían sido detectadas, pero ciertamente todos los alrededores de “Playa Roja” fueron sacudidos brutalmente por cañones de diferentes calibres, y a diferentes distancias.

A las **07:30**, tras cincuenta minutos de bombardeo intensivo, una inmensa columna negra señalaba la posición de la infortunada isla, de la que un observador con macabro sentido del humor podría haber dicho que estaba a punto de hundirse pues parecía un derrelicto naval envuelta en su negro sudario de humo y polvo, un sudario que enmascaraba ya todos los blancos e impedía la observación aérea, muy activa durante esta fase del ataque, y cuyos informes estaban siendo ambivalentes.

Se había asegurado en el momento de la planificación que el volumen de fuego aplastaría por completo a los japoneses, y así parecía ser viendo la isla desde lejos y a tenor de los informes de reconocimiento; que sin hablar de la precisión del tiro indicaban la presencia de incendios en la zona de la ciudadela –entre las dos barreras anticarro, de las que luego hablaremos- y en la zona del

14. TABLA DE ARTILLERÍA PRINCIPAL DEL GRUPO DE APOYO DE FUEGO (Task Group 52.2)

Clase y nombre del Buque.	Calibre de las piezas			
	14'' (355m m)	8'' (203m m)	5'' (120m m)	3'' (76,2 mm)
BB Pennsylvania	12		14	12
BB Idaho	12		22	8
BB New Mexico	12		22	8
BB Mississippi	12		22	8
CA Minneapolis		9	8	
CA San Francisco		9	8	
CA New Orleans		9	8	
CA Baltimore		9	12	
DD Dewey			5	
DD Hull			5	
DD Gridley			4	
DD Maury			4	
DD McDonough			5	
DD Phelps			5	

Cabo Ukiangong. Sin embargo los informes sobre la “Playa Roja” no estaban siendo buenos. Los impactos no acertaban en la playa misma sino que estaban cayendo mayoritariamente demasiado largos, tierra adentro, o demasiado cortos, sobre el arrecife de coral. La playa parecía ser el lugar mas seguro de la isla en aquel momento.

No fue la única mala noticia de esta parte de la mañana. A bordo del Mississippi se produjo durante esta fase de bombardeo una repentina explosión. Una de las torres artilleras del acorazado reventó causando las primeras bajas navales de la batalla: 43 muertos y 90 heridos. La causa no fue ni un bombardeo por sorpresa ni un sibilino torpedo lanzado por un submarino, sino, como estableció la posterior investigación, un accidente¹⁵.

Pero volvamos a la isla, **son las 07:30 aproximadamente**, y las condiciones climáticas acaban de cambiar drásticamente.

En las lanchas, camino de Butaritari.

Indudablemente la tormenta de fuego que se estaba abatiendo sobre la isla debía de causar cierta tranquilidad en los GI¹⁶.

Estos llevaban en danza desde un poco después de las **06:00** de la mañana, embarcando y teniendo paciencia a bordo de

sus lanchas, girando en carruseles aparentemente interminables, a la espera de la señal de partida. Habían llegado las **06:30** y seguían a un poco menos de seis kilómetros de sus destinos; las **06:45** y mientras los carruseles los acercaban cada vez mas a las playas por fin se habían hecho visibles las LST que traían los tractores anfibios LVT (2) de la primera oleada; las **07:00** y estos ingenios, mitad barco mitad vehículo sobre cadenas, empezaron a navegar, también en círculos cada vez mas cercanos a su punto de destino, a la espera de la hora, de la orden.

Las **07:30**, y repentinamente el cielo, que había ido cubriéndose poco a poco desde el sur, se abrió y dejó caer un imponente aguacero sobre los barcos, sobre los aviones, sobre los hombres, que seguramente maldijeron su suerte, y sobre la isla, empapando y tumbando a tierra el enorme penacho negro que la adornaba.

A las **07:50** empezó por fin el asalto, bajo la lluvia, cuando los tractores anfibios, formados en sendas “V” con las puntas señalando cada una de las dos “Playas Rojas”, se pusieron en marcha. En ese momento estaban a dos kilómetros y medio de su destino en tierra. Tras ellos también adoptaron su formación las oleadas siguientes, y pronto era toda la flotilla de lanchas de asalto anfibio la que estaba en marcha, por oleadas, escoltada por los destructores Phelps y McDonough, hacia las dos “Playas Rojas”.

15. Para la historia de las anécdotas, era la segunda vez que sucedía. El 12 de junio de 1924, en unos ejercicios de práctica cerca de San Pedro el barco había sufrido la explosión repentina de su torreta número 2. En aquella ocasión perecieron 48 marineros.

16. Siglas de Government Issue = Emisión del Gobierno. Nombre con el que se designaba de forma metafórica a los soldados estadounidenses.

La navegación de las lanchas hacia la barrera de coral fue ordenada y se vio facilitada pocos minutos después, a las **08:00**, por el final del chubasco y la reanudación del bombardeo naval, que se había interrumpido a causa de la lluvia y que ya acompañaría la progresión hasta las **08:25**, momento en que volvería a hacer acto de presencia la fuerza aérea.

El segundo ataque aéreo.

Tras una hora y tres cuartos de bombardeo naval, entorpecido durante media hora por el chubasco que había cruzado la zona, volvió a ser el turno de la aviación embarcada¹⁷, cuya actuación debía ser casi quirúrgica. Por este motivo no participaron los bimotores en este bombardeo.

Primero ametrallaron las playas, luego empezaron a disparar a cien metros tierra adentro para finalmente atacar todos los objetivos que encuentren y prohibir cualquier movimiento enemigo, en una franja a entre 450 y 900 metros de la primera línea de asalto.

Se empleó un patrón fácil de reconocer: primero había que mantener agachados a los enemigos en las playas mientras las pri-

meras tropas llegan a tierra; después, mientras las tropas avanzan hasta el límite de la playa hacer otro tanto con los defensores de segunda línea; y finalmente, mientras se consolidaba la cabeza de playa, evitar la llegada de refuerzos o el lanzamiento de contraataques.

El ataque empezó a las **08:15**, cinco minutos antes de la hora prevista de desembarco, y terminaría a las **08:45**, hora a la que la playa Roja debía estar prácticamente consolidada. También a esa misma hora se reinició el bombardeo naval sobre la isla. Principalmente por delante de las tropas que avanzan, pero siempre pendientes de cualquier solicitud concreta.

¿Fue un ataque efectivo? Como veremos, no afectó demasiado a los japoneses. Para entenderlo volvamos a las lanchas, y a los hombres que cabalgaron a bordo de ellas.

¡Desembarco! Playa roja, 08:30 de la mañana y minutos siguientes del 20 de noviembre de 1943.

Los tractores anfibios llegan a la playa Roja.

Uno puede tener una idea un tanto cinematográfica de una isla del Pacífico, influida por películas como “Su Majestad de los

17. Del Task Group 50.2. Grupo de Portaaviones Norte. (Sector de Makin). (Contralmirante Arthur W. Radford):

- ◇ CV 6 Enterprise. (6° Grupo aéreo: VF -2, VB -6 y VT -6. Capacidad para más de 90 aviones).
- ◇ CVL 24 Belleau Wood. (Sin grupo aéreo específico. VF -6, VF -24 y VC -22. Mas de 30 aviones).
- ◇ CVL 26 Monterrey. (30° Grupo aéreo: VF -30 y VC -30. Mas de 30 aviones)

Y del Task Group 52.3. Grupo de Apoyo Aéreo (Contralmirante Henry M. Mullinix):

- ◇ CVE 56 Liscome Bay (escuadrilla VC-39. 12 F4F Wildcat y 9 TBF Avenger)
- ◇ CVE 57 Coral Sea (escuadrilla VC-33. 12 F4F Wildcat y 10 TBF Avenger)
- ◇ CVE 58 Corregidor (escuadrilla VC-41. 12 F4F Wildcat y 9 TBF Avenger)

Mares del Sur”, o por los “Ressort” que las agencias de viaje publicitan en sus escaparates (para los que no hemos tenido la ocasión de viajar tan lejos); en las que ondulantes olas cubiertas de crestas blancas dejan paso a elegantes hileras de palmeras cocoteras que se alzan orgullosas sobre el fulgor coralino de la arena o sobre verdes extensiones de magnífico césped, tal vez interrumpido aquí y allá por algún hermoso macizo de plantas tropicales.

Para los soldados que se atrevieron a echar un vistazo a Butaritari asomando la cabeza sobre las bordas de los ingenios de desembarco la situación no fue exactamente así. Ante ellos se extendía “una tira plana de orilla y cielo de 5.000 yardas [4.500m aprox] de punta a punta”. En ella “la luz se muestra bajo las copas de las palmeras cocoteras en algunos puntos, pero en el resto la vegetación no muestra claros libres de maleza. Los accidentes del terreno no son destacables. Huecos en la línea de árboles, maleza creciendo en macizos cerca del agua, chozas junto a la playa y parches de oscuras rocas que interrumpen el blanco brillante de la playa ofrecen algunos puntos de referencia”¹⁸. No es precisamente el Caribe, no.

A las **08:15** empezó la última carrera hacia la “Playa Roja”,



Tropas desembarcando de un LVT – 2 Water Buffalo.

(Fuente. www.Military.Sakura.ne.jp)

enmarcada por los cañonazos del Phelps y el McDonough¹⁹, los dos destructores que mas se habían acercado a la costa, para atacar maleza en la linde de las playas con sus cañones de 120mm.

La primera oleada estaba formada por los tractores anfibios que llevaban los **destacamentos “Y”**²⁰, a “Playa Roja 1”, y **“X”**²¹, a “Playa Roja 2”. Los motores de siete cilindros, capaces de propulsarlos a más de ocho kilómetros por hora, hicieron girar las ca-

18. Todos los textos acotados han sido obtenidos en “The Capture of Makin 20 – 24 november 1943”, publicado por el Center of Military History, United States Army. 1990. Pag 37. La traducción es del autor.

19. Componentes de la Task Unit 52.2.3. 3ª Unidad de Apoyo Artillero Naval, al mando del Capitán R.E. Libby.

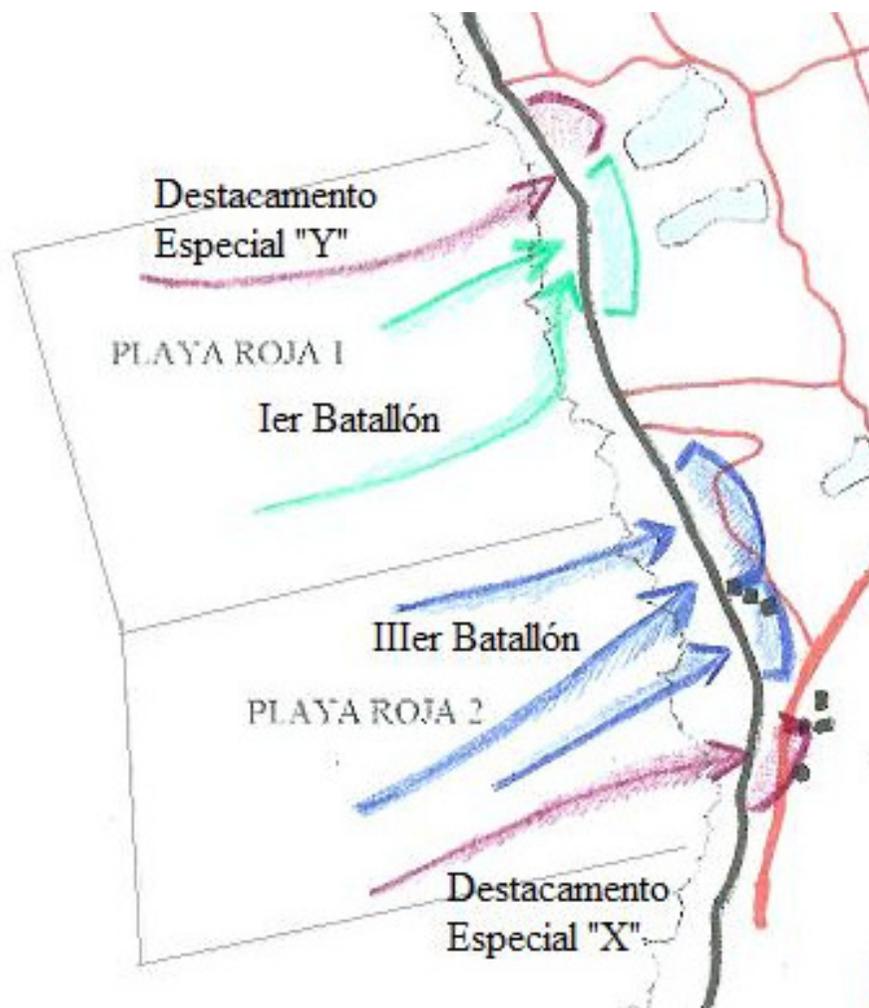
20. III Batallón del 105 Regimiento de Infantería (Compañías I, K y L organizadas en tres destacamentos especiales).

◇ Destacamento Especial “X”

◇ Destacamento Especial “Y”

◇ Destacamento Especial “Z”. (Capitán William Ferns)

21. Northern Assault Force.



denas en el agua camino de la costa. En algún punto del trayecto, cuando la distancia fue suficiente, dispararon –sin detenerse– las

baterías de cohetes montadas a bordo, un apoyo mas al bombardeo intensivo que ya están sufriendo los eventuales defensores. A 900 metros entraron en juego las ametralladoras de 12,7mm²² y a 730m las de 7,62mm²³, una de cada tipo por cada vehículo, regando la arena de balas de un modo tal vez absurdo pues los japoneses apenas estaban respondiendo al fuego, o tal vez muy eficaz precisamente por eso. Durante el avance tan sólo sufrieron dos bajas, un marino muerto y otro herido.

A una distancia de entre 90 y 40 metros del litoral, según los lugares, los LVT (2) se detuvieron brevemente, tras haber chocado con el arrecife, pero de inmediato las cadenas mordieron el coral. Con un gesto brusco los vehículos se elevaron sobre el obstáculo y el avance prosiguió, ahora como si fuera por tierra, con las cadenas firmemente aposentadas sobre el coral, las rocas y las múltiples irregularidades del terreno por el que los anfibios, literalmente, reptaron, sacudiendo a los hombres hasta llegar a tierra firme. Eran las **08:29**. En el arrecife no se habían encontrado ni alambradas, ni minas ni ningún otro obstáculo militar, y de los cañones de menor calibre que se pensaba que estaban desplegados en tierra, ni fuego ni rastro.

Nada mas tocar tierra los dos destacamentos especiales empezaron con su tarea. Primero los hombres desembarcaron de los

22. Es el calibre .50, es decir, media pulgada.

23. Es el calibre .30.

24. Los textos estadounidenses utilizan muy a menudo la palabra “Sniper”, que se traduce como “Francotirador”. Sin embargo no creemos que en Makin hubiera tantos francotiradores como citan las fuentes, por mucho que emplearan tácticas

similares: escondites preparados, posiciones en lo alto de los árboles, reservas de comida y bebida para aguantar largas esperas, etc. En realidad lo que sucedió en Makin fue que muchos soldados japoneses fueron empleados en acciones de hostigamiento, paqueo, como si fueran francotiradores, sin tener dicho entrenamiento ni, por supuesto, su puntería. Por eso hemos preferido los términos tirador, o tirador emboscado, según las circunstancias.

vehículos que los habían llevado hasta allí, buscando ponerse a cubierto algunos, permaneciendo en pie a la espera de que algo sucediera los otros.

Si en la “Playa Roja 1 no se enfrentaron a ninguna defensa japonesa y de inmediato los hombres del **destacamento “Y”** pudieron correr a posicionarse en su extremo norte, en “Playa Roja 2 si encontraron defensores. Uno o varios tiradores²⁴ obligaron a esos indecisos que se habían quedado de pie a buscar refugio mientras los más arrojados se encargaban de neutralizarlos. Fueron cinco minutos de retraso, pero finalmente, ya fuera por el éxito de los atacantes que habían ido a eliminarlos o ante la llegada de las oleadas siguientes, el fuego defensivo cesó y pronto los hombres del **destacamento “X”** se posicionaron en el extremo sur de la playa.

La segunda oleada cruzó la línea de salida hacia la playa a las **18:16**, tres minutos por detrás de los LVT (2), e inició con decisión, en parte gracias al escaso fuego japonés, el avance de 14 minutos que había de llevarlos a la playa.

Playa Roja 1.

Para los hombres del **I^{er} Batallón²⁵** la “Playa Roja 1”, a la



“Playa Roja 1” vista de norte a sur. En esta foto puede verse el lamentable estado de la misma. (Fuente: CMH)

que los llevaron las lanchas de asalto, se fue definiendo como una broma a medida que se iban acercando. Su mitad norte era una rampa corta y rocosa, cubierta por amontonamientos de piedras. Su mitad sur ni tan siquiera era playa, sino un saliente de tierra en el océano, generosamente salpicado de rocas.

25. I Batallón (Teniente Coronel G.W. Kelley / Mayor James H. Mahoney)

- ◇ Compañía A (Capitán Lawrence J. o'Brien)
- ◇ Compañía B (Capitán Henry Berger)
- ◇ Compañía C (Capitán Charles E. Coates Junior)
- ◇ Compañía D (armas pesadas)

26. Del 193 Batallón de Carros de Combate (incompleto) (Teniente Coronel H.L. Edmondson)

- ◇ Compañía C (Equipada con carros de combate ligeros M3A1 “Stuart”) (Capitán Wayne C. Sikes).

Según el plan **la oleada siguiente a los LVT (2)** debía trasladar a tierra a 233 hombres y cuatro carros²⁶ de combate repartidos en siete lanchas dispuestas como un triángulo truncado. Las cuatro de delante iban a ser LCM²⁷, las tres de atrás LCVP²⁸. De estas últimas en la de en medio llegaría a tierra el jefe del batallón, Teniente Coronel Gerhard Kelley, con el jefe de la **compañía D**, el personal de comunicaciones del batallón y los imprescindibles grupos de enlace con las fuerzas aéreas y la marina.

Tras ella seguirían **las siguientes cuatro oleadas**, que debían llegar navegando a intervalos de cinco minutos, e iban a ser de tan sólo seis lanchas en formación triangular. En ellas llegarían el resto del batallón y, poco a poco, los múltiples servicios necesarios en tierra.

Pero el plan empezó a fallar casi de inmediato. En primer lugar porque ante el lamentable aspecto de la mitad sur de la playa las lanchas de asalto derivaron hacia la izquierda en busca de un lugar mejor para tomar tierra, aunque sin perder de vista el punto de referencia que señalaba cual era la zona prevista: cuatro altísimas palmeras cocoteras situadas en la linde de la arena con el interior, un poco a la izquierda de un inmenso arbusto que llegaba hasta el mar.

En segundo lugar porque a pesar de que en la fase de planificación se tenía la seguridad de que habría profundidad suficiente para que pudieran pasar las embarcaciones no fue así. El arrecife, que con tanta facilidad habían escalado los tractores anfibios, resultó ser una barrera insuperable para la mayoría de las lanchas de asalto, y las que consiguieron pasar la barrera inicial lo hicieron a costa de una ardua labor de sorteo de grandes rocas. De ellas la más osada consiguió llegar hasta a 10 metros de la playa antes de embarrancar definitivamente. No hubo ninguna que lograra acercarse más.

Como los carros de combate habían sido impermeabilizados las LCM bajaron las rampas y los blindados descendieron sobre el arrecife, sumergiéndose en parte, para avanzar con la ayuda de sus cadenas hasta tierra. Los siguieron los hombres, impermeables por diseño, que tuvieron que vadear sobre el coral con el agua hasta el pecho y los brazos, cargados como mulas, tratando de evitar que se mojaran las armas y la impedimenta llevándolos en alto donde el agua era más profunda. Y todo ello trepando, resbalando, agarrándose o cayendo en los embudos submarinos causados en el coral por los bombardeos. Finalmente llegaron agotados, cubiertos de rasguños, empapados de agua o de sudor, con los brazos destrozados y buena parte del equipo mojado.

27. Cada LCM transporta:

- ◇ Un carro ligero M3A1 Stuart con su dotación.
- ◇ Una escuadra de infantería con una ametralladora ligera.
- ◇ Dos escuadras de fusileros de infantería.
- ◇ Varios suboficiales, mensajeros y un asistente.

A pesar del plan en esta oleada sólo llegaron a tierra tres carros de combate, porque se averió la grúa del Calvert y una de las LCM llegó sin carro a bordo.

28. En cada LCVP viajan 33 hombres, divididos en:

- ◇ Una escuadra con un mortero de 60mm.
- ◇ Dos escuadras de fusileros.
- ◇ Guías, jefes de pelotón y sección y especialistas.

La dificultad de acceso de las lanchas a tierra no sólo provocó que las fuerzas tuvieran que desembarcar en el agua. Mucho peor, descabaloó por completo el plan de oleadas previsto para el asalto. Si ya había sido difícil para las primeras lanchas llegar a tierra las siguientes debieron hacerlo intentando no chocar con las que habían llegado por delante y ahora, viniendo en dirección contraria, trataban desesperadamente de volver a mar libre. En la “Playa Roja 1” se comprobó que había sitio para no más de tres lanchas varadas en la arena a la vez pero para llegar hasta allí fue necesario volar un canal tan estrecho que sólo podían pasar de una en una. Este desbarajuste retrasará por completo el plan de desembarco y, por ejemplo, **la 5ª oleada** que hubiera debido llegar a tierra a las **08:57**, no lo hará hasta las **10:03**.

Entre tanta dificultad fue una suerte que los planificadores erraran al suponer que los japoneses iban a defender férreamente el lugar. No encontraron a nadie y con el tiempo pudo desplegarse en tierra una fuerza suficiente para acometer la fase de avance, a la que nos referiremos en un capítulo posterior.

Playa Roja 2.

Para el **III^{er} Batallón**²⁹ la organización de las lanchas y las oleadas de asalto fue la misma que para el I^o y también llegaron



“Playa Roja 2” vista desde el sur. Compárese esta fotografía con la de la “Playa Roja 1” mas arriba. (Fuente: CMH)

tras las LVT (2) cuatro LCM con carros de combate³⁰, salvo que en la segunda oleada, de siete lanchas, quien viajaba en la LCVP del centro de la segunda fila fue el Teniente Coronel Joseph T. Hart en su calidad de comandante del batallón.

29. III Batallón (Teniente Coronel Joseph T. Hart)

- ◇ Compañía I
- ◇ Compañía K
- ◇ Compañía L (Capitán Martin E. Nollan)
- ◇ Compañía M (armas pesadas)

30. Del 193 Batallón de Carros de Combate (incompleto) (Teniente Coronel H.L. Edmondson)

- ◇ Compañía C (Equipada con carros de combate medios M3A1 “Stuart”)
- (Capitán Wayne C. Sikes).

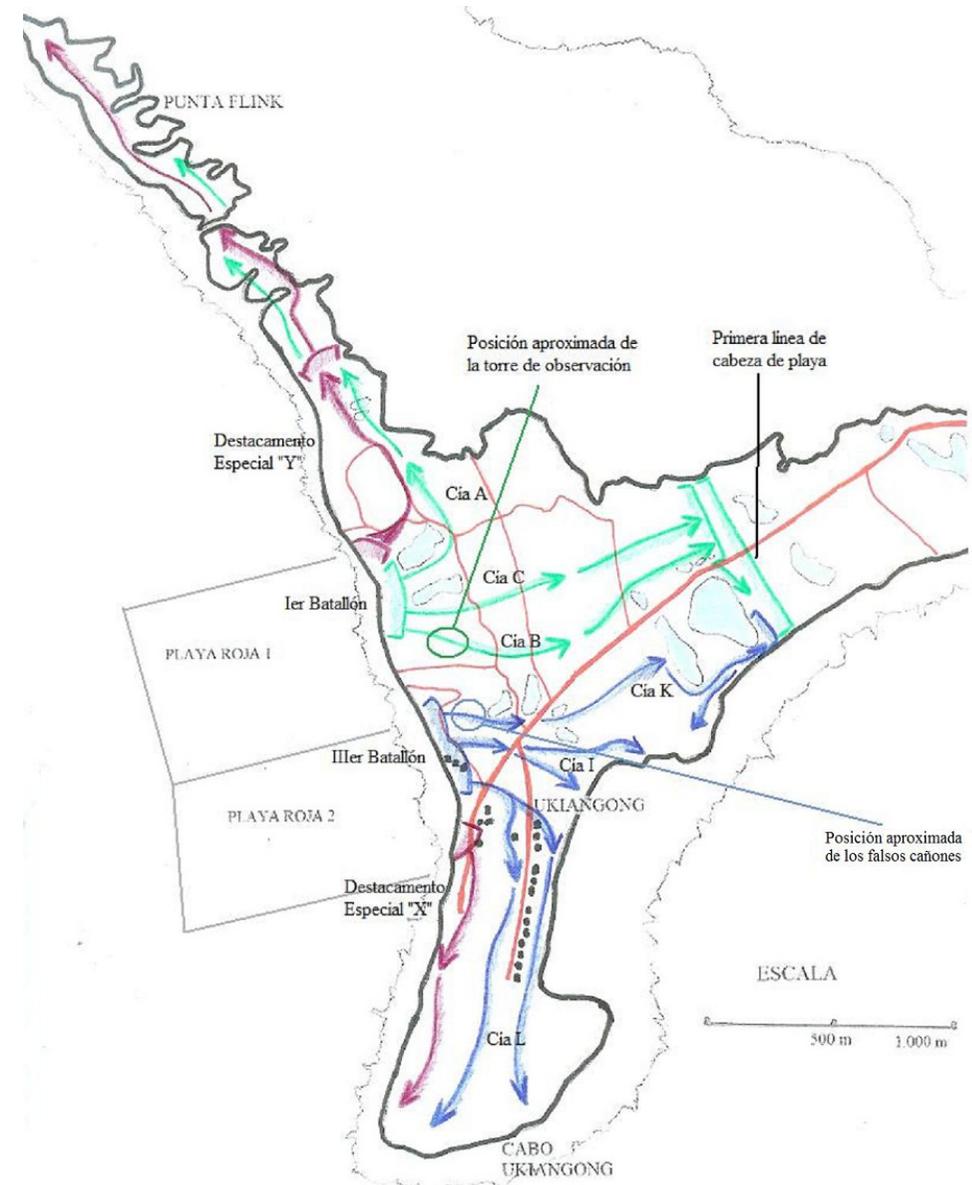
Sin embargo si fue distinto el punto de referencia, dado que su destino era una playa distinta, al sur de la anterior. Para ello se eligió la más septentrional de las chozas que conformaban un pequeño poblado situado a la sombra de los cocoteros, justo en el límite de la playa, a un kilómetro del extremo norte de la playa Roja 1.

La “Playa Roja 2” resultó ser un poco mas fácil que su hermana del norte pues salvando alguna roca dispersa la barrera coralina resultó ser un poco mas profunda, y la playa propiamente dicha mas despejada, con una inclinación suave y un suelo firme.

Sin embargo también hubo fallos en el plan. En vez de a las **08:32** la **primera oleada** llegó a tierra a las **08:40**, y fue la suma de las tres primeras, que se habían alcanzado y mezclado en la barrera de arrecife. Sin embargo, finalmente, allí estuvieron, listos para enfrentarse a un enemigo con poco mordiente, pues aparte de los tiradores que habían mantenido a cubierto durante cinco minutos al destacamento “X”, sólo se informó de un escaso fuego de ametralladora ligera que además resultó ser inefectivo.

A las **10:22** llegó a tierra la **última de las siete oleadas**, pero el avance hacia el interior había empezado mucho antes.

El avance hacia el interior desde la playa Roja. De las 08:30 pasadas a las 11:00 del 20 de noviembre de 1943



31. I Batallón (Teniente Coronel G.W. Kelley / Mayor James H. Mahoney)

- Compañía A (Capitán Lawrence J. o'Brien)
- Compañía B (Capitán Henry Berger)
- Compañía C (Capitán Charles E. Coates Junior)
- Compañía D (armas pesadas)

El avance desde “Playa Roja 1”.

El plan preveía un avance coordinado de las tres compañías de combate, apoyados por la de armas pesadas³¹ y acompañados por algunos ingenieros³², hacia la “Primera Línea de Cabeza de Playa”. Un plan que se cumplió con tal precisión que fueron los jefes de compañía quienes se encargaron de todo y el Coronel Conroy (al mando del regimiento) junto con los jefes de batallón y sus oficiales de campo pudieron encargarse de supervisar y acelerar las tareas de suministro, comunicaciones e inteligencia.

La línea de avance se dispuso de la siguiente manera:

- A la izquierda del despliegue, en el extremo norte, el **destacamento especial “Y”**.
- En el centro se colocó la **Compañía C**, que debía recibir el apoyo del **segundo pelotón de la D**, equipado con ametralladoras pesadas.
- Y a la derecha se posicionó la **Compañía B**, con el **primer pelotón de la D**, también equipado con ametralladoras pesadas.
- La **Compañía A** y el **resto de la D** se colocaron detrás, en formación dispersa, para dar apoyo a cualquiera de los sectores que se viera en dificultades.

El **destacamento especial “Y”** debía enfrentarse a la misión de despejar Punta Flink, un largo promontorio que desde el extremo oeste de la isla se adentra hacia el norte. La primera dificultad con que se encontraron fue el terreno: manglares, lagos de poco calado y pantanos cubiertos de maleza eran las características fundamentales de la zona, cruzada por muy pocos caminos.

Debido a ello el avance en vez de seguir la costa como estaba previsto, tuvo que empezar hacia el interior de las tierras para luego girar hacia el norte y avanzar hasta el extremo del cabo. Para evitar que algún grupo de japoneses eventualmente emboscado en ese terreno impracticable atacara la playa siguiendo la costa se dejó un pelotón para que siguiera asegurando el flanco.

Mas tarde se les uniría buena parte de la **Compañía A**, que los apoyó hasta que llegaron al final, cosa que sucedió pasadas las **10:30**. Mientras avanzaban, cruzando pantanales y canales de agua salada, pudieron observar los primeros compases del desembarco en la costa norte de la isla.

La **Compañía C** se puso en movimiento poco después de llegar a tierra, sin esperar a que los empapados ametralladores de la D llegaran a la playa con su material y se organizaran. El avance se llevó a cabo en medio de un terreno también muy difícil, pero más seco. Allí los problemas mas graves fueron debidos al bombardeo aeronaval previo, que roturó el terreno creando cráteres – algunos llenos de agua- y montículos, rompiendo y enmarañando

32. 102 Batallón de Ingenieros (incompleto) (Teniente Coronel Harald F. Gormsen).



El alegre y turístico paisaje de Makin..(Fuente: CMH)

la maleza, enredando las raíces y haciendo desaparecer los caminos. Fue un avance muy lento en el que resultó muy difícil mantener el contacto entre pelotones y con las compañías a derecha e izquierda.

Por su parte la **Compañía B**, a la derecha del despliegue del batallón, tuvo que cubrir el sector más amplio, empezando por el ataque a la única posición enemiga digna de ese nombre del sector.

Se trataba de una torre de observación de madera que había resistido a todos los bombardeos, una construcción rodeada por alambre de espino y defendida por una barricada de troncos que resultará ser la única defensa, aunque finalmente resultará estar vacía.

La **Compañía A**, mientras tanto, esperó un rato en reserva y a las 09:00, visto que la progresión estaba encontrando poca respuesta, se puso en marcha a su vez hacia el interior, manteniéndose lo más cerca posible de primera línea para finalmente reorientar su avance hacia el norte con el fin de ayudar al destacamento especial a despejar Punta Flink.

Ciertamente en esta fase de la batalla no se encontró la resistencia esperada. Los planificadores habían previsto que los japoneses defenderían con ahínco este sector de la isla, protegiéndolo con posiciones artilleras y de ametralladora bien camufladas. Pero hasta ese momento no estaba siendo así y los únicos enemigos encontrados habían sido tiradores aislados con más ganas de causar daño que efectividad a la hora de hacerlo.

Para ser la primera experiencia de combate del batallón tal vez fue decepcionante para los mandos, y seguramente una bonita sorpresa para los soldados. A las **10:30** aproximadamente se había alcanzado la “Primera Línea de Cabeza de Playa”, a unos 1.200 metros del punto de partida.

El avance desde “Playa Roja 2”

Igual que hemos hecho anteriormente, empezaremos detallando el despliegue de las compañías del III^{er} Batallón³³, que también avanzará con su acompañamiento de ingenieros³⁴.

- En el flanco izquierdo, en contacto con la **Compañía B** del I^{er} Batallón se desplegó la **Compañía K**.
- A continuación, en el centro, la **Compañía I**.
- Y en el flanco derecho del batallón la **Compañía L**.
- La **Compañía M** se desplegó por detrás para apoyar las operaciones con sus armas.
- Y más allá se posicionó el **destacamento especial “X”**, en el extremo sur de la playa.

La **Compañía K** recibió instrucciones de avanzar, en paralelo con la **Compañía B**, hacia su primer objetivo: una batería artillera que había sido detectada por la aviación. Tras reunirse en la playa los soldados emprendieron de inmediato el avance, entre la maleza, hasta llegar a la posición de la batería avanzando por saltos, cubriéndose unos a otros antes de lanzar un asalto brutal contra la posición artillera, que resultó ser falsa.

Esta compañía fue la única que avanzó francamente hacia el este, para establecerse sobre la mitad sur de la “Primera Línea de Cabeza de Playa”. A un ritmo de avance de unos 20 metros por minuto³⁵ llegaron a una carretera cuando la 5^a oleada estaba desembarcando en la playa, y al extremo oeste del Lago Rita en torno a las **10:00**. Ya se encontraban muy cerca de su objetivo final, al este del lago. Sin embargo aún debían despejar el tramo de carretera que cruzaba un lago mas alargado, anterior a Rita, y la zona arbolada que había entre ambos. Fue en esta fase de la operación, en torno a las **10:30**, cuando tuvo lugar el primer encuentro serio con los japoneses.

Las balas silbaron desde la espesura en una cantidad que no había sido experimentada hasta entonces, ni tan siquiera en las playas cuando el destacamento “X” tuvo que protegerse. La respuesta de los estadounidenses provocó un largo tiroteo en el que finalmente que cayeron cinco japoneses y los demás se retiraron hacia el este.

A las **10:55** la compañía llegó a la “Primera Línea de Cabeza de Playa”.

Mientras tanto la **Compañía I** también progresó con buen ritmo, abriéndose en abanico por un sector algo más grande que el de su compañera, al norte, pero sin encontrar oposición alguna.

33. III Batallón (Teniente Coronel Joseph T. Hart)

- Compañía I
- Compañía K
- Compañía L (Capitán Martin E. Nollan)
- Compañía M (armas pesadas)

34. Fuerza Operativa 54.

35. Una velocidad extraordinaria para lo que sería el resto de la batalla.

Llegó al otro lado de la isla, a la orilla oceánica, sin problemas.

Tal vez la labor mas ardua correspondió, en la planificación, a la **Compañía L**, que iba a tener que enfrentarse a tres de las cuatro posiciones enemigas identificadas cerca de la playa, además de conquistar el poblado de Ukiangong y tomar las instalaciones defensivas enemigas mas al sur, en el Cabo Ukiangong.

Sin embarco tampoco fue difícil. Manteniendo un pelotón avanzando tierra adentro paralelo a la playa oeste, el resto de la compañía se encargó de despejar el poblado, formado por casi medio centenar de chozas y que no estaba defendido por la decena de ametralladas previstas, y un bosquecillo de cocoteros y toda una serie de pozos de bobai³⁶ sitios a la izquierda del poblado, que tampoco lo estaban.

Una vez cruzado el pueblo los estadounidenses fueron asaltando una tras otra las posiciones japonesas que habían sido identificadas y que resultaron ser una planta de pulverización de piedra coralina, dos grandes cañones falsos, algunas pilas de roca coralina bien escuadrada y algunos refugios antibombardeos. En ninguna de ellas hallaron defensores y la zona quedó definitivamente despejada a las **10:40**.

La **Compañía M**, que tenía la misión de apoyar este avance con sus armas pesadas, no llegó a actuar por falta de defensores contra los que hacerlo.

Finalmente, el **destacamento especial “X”**, una vez superado el susto inicial en la playa, avanzó hacia el sur siguiendo la costa sin novedad.

Elementos de la compañía C del 193 Batallón de Carros de Combate.

Todas las acciones que acabamos de narrar debían, según el plan, llevarse a cabo con el apoyo de los siete carros de combate³⁷ desembarcados con la primera oleada, pero en realidad no fue así por dos motivos:

- En primer lugar porque una vez aseguradas las playas, hubo una gran reticencia por parte de los carristas a obedecer órdenes de los oficiales de infantería en ausencia de sus propios oficiales de blindados. Para que la situación se entienda mejor debemos explicar que en la “Playa Roja” sólo desembarcaron dos pelotones de la compañía, y como el tercero aún estaba en el mar los oficiales al mando de la compañía, y del batallón, se quedaron a bordo. Esto significó que no hubo un oficial de las fuerzas acorizadas del mismo nivel que los oficiales de infantería que ya estaban en tierra y, consecuentemente, no hubo posibilidad de coordinación entre las dos armas. Realmente debió ser una situación extraña la que se dio en la playa cuando los comandantes de las compañías intentaron dar órdenes a unos vehículos cu-

36. El bobai es una raíz comestible, parecida al Taro, que se plantaba en el fondo de embudos de tierra.

37. Un pelotón de cuatro carros de combate en la “Playa Roja 2” y otro de tres, por avería de una grúa, en la “Playa Roja 1”.

yos jefes, de menor rango militar, pero pertenecientes a una jerarquía diferente, se negaron a actuar sin órdenes de sus propios oficiales a pesar de que su apoyo podía resultar muy necesario en cualquier momento.

- La segunda dificultad surgió cuando, finalmente, a las 09:00, se pusieron en marcha los carros, y fue el terreno. El amasijo de vegetación, pantanos, lagunas y cráteres que venimos describiendo resultó ser totalmente impracticable para los carros de combate, que se vieron abocados a avanzar exclusivamente por caminos y carreteras. En el sector norte no pudieron avanzar por la carretera principal porque un cráter de obús naval había creado un inmenso embudo en un tramo que cruzaba un pantano, de tal modo que resultaba imposible rodearlo. En el sector sur, en cambio, si apoyaron el ataque a las “posiciones defensivas” japonesas en Cabo Ukiangong, pero sin éxito dado que no hubo enemigos a los que derrotar.

Mas adelante, cuando quedaron resueltos estos problemas, surgió la necesidad de una mejor coordinación entre carros e infantería, pero de eso hablaremos en su momento.

Destino y relevo.

La “Primera Línea de Cabeza de Playa”, que antes hemos

situado, fue completamente ocupada y quedó asegurada a las **11:00**. En ese momento, siguiendo las órdenes recibidas, el **I^{er} Batallón** se encargó de defender toda la línea, relevando a la **Compañía K** del **III^{er} Batallón** de su posición en la mitad sur de la misma.

Una vez concluido el relevo, y con toda la zona oeste de la isla asegurada, el **III^{er} Batallón** se concentró al norte del pueblo de Ukiangong, pasando a convertirse en reserva de regimiento, una reserva que permanecería inactiva durante 36 horas.

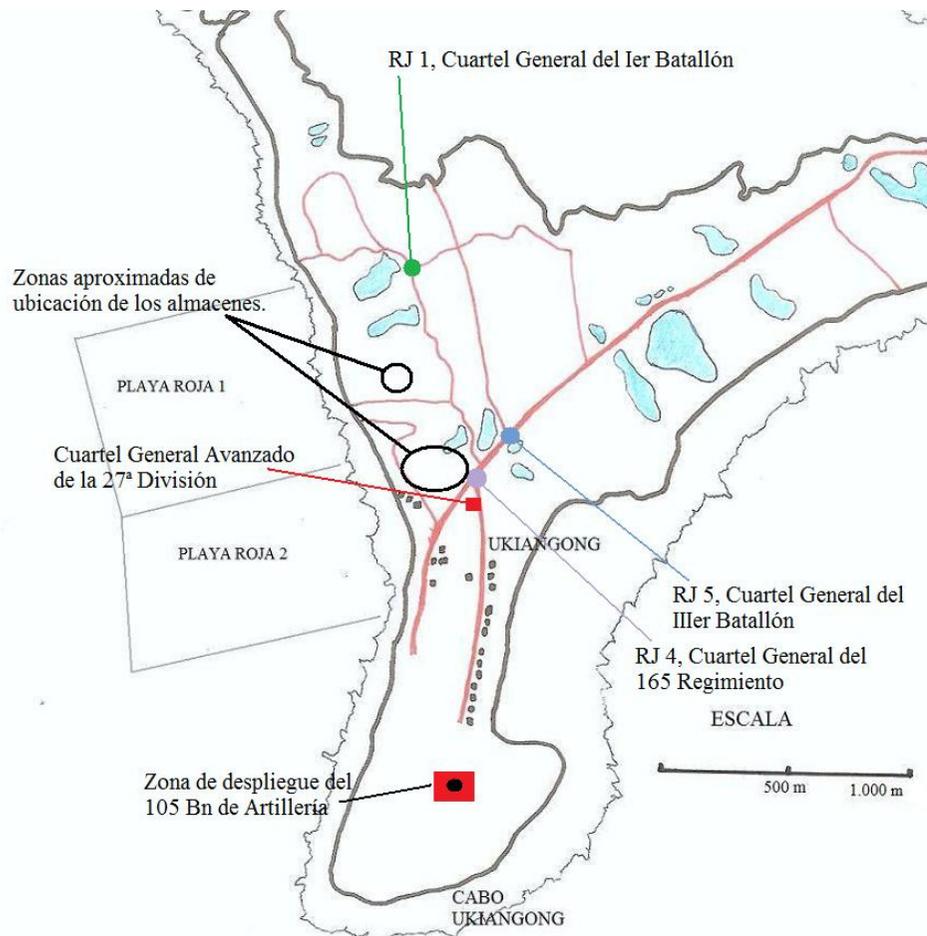
Para esa misma hora también se había despejado la zona del Cabo Ukiangong, donde estaba empezando a desplegarse el **105 Batallón de Artillería**.

Precisamente de la artillería, y de otros muchos servicios vitales que fueron necesarios en la batalla, hablaremos ahora.

La llegada a Playa Roja de las unidades de apoyo.

Las vibrantes escenas de combate que nos ofrece Hollywood y que describe la literatura suelen olvidar que tras el combatiente de primera fila hay muchos mas soldados cuya labor es mucho menos vistosa, algo menos heroica, se comenta sólo en algunas ocasiones y sin embargo es totalmente imprescindible para la victoria.

A este personal dedicaremos el presente apartado, a las mi-



siones que cumplieron y a las dificultades que tuvieron que superar para ello.

El cuartel general y los puestos de mando.

Los regimientos, los batallones y las compañías acuden al combate bajo el mando de sus jefes, hombres que luego aparecen en las crónicas ordenando o ejecutando tal y cual acción heroica, que a veces incluso define la batalla. Sin embargo detrás de estos jefes hay un grupo de técnicos que rara vez está presente en las crónicas. Hombres que se encargan de que la voluntad de sus jefes sea posible (que no necesariamente cumplida). Estos hombres, oficiales y soldados, que componen el personal del puesto de mando o del cuartel general de un jefe, se encargan de tareas tan oscuras y necesarias como saber lo más posible del enemigo, planificar los movimientos y los ataques, mantener comunicados los diferentes elementos propios y comunicarse con otras unidades, suministrar munición, alimentos y sobre todo agua a los combatientes, etc.... Todas estas son misiones imprescindibles para la supervivencia y la operatividad de la unidad, y consecuentemente también lo son estas personas que se encargan de organizarlas y supervisarlas.

Para ello una de las prioridades del desembarco en Butaritari, como lo fue y lo es de cualquier desembarco anfibio, fue desplegar los puestos de mando en los lugares apropiados para que pudieran cumplir su labor con la máxima eficacia, posible.

Así, un poco antes de las 11:00 quedó desplegado cerca del punto RJ1³⁸ el cuartel general del **I^{er} Batallón**, más o menos a la

38. RJ son las siglas de "Road Junction": cruce de carreteras. Para identificar cada una ver el croquis de esta página.

misma hora en que el **III**° desplegaba el suyo cerca de RJ5.

Tras abandonar el Pierce a las 09:00 fue también en torno a las 11:00 cuando el coronel Conroy, del que ya hemos dicho que pudo dedicarse a supervisar las tareas de apoyo mientras las tropas avanzaban sin incidencia hacia sus objetivos, vio desplegado por fin su propio cuartel general (el del **165 Equipo de Combate Regimental**) junto al punto RJ4, desde el que empezó a asumir, en parte, la dirección de las operaciones en tierra.

Estos tres cuarteles generales quedaron bajo la defensa de sus respectivas unidades de protección. Un asunto a priori importante pues, como mas adelante veremos, los japoneses fueron maestros en el arte de ocultarse para disparar desde lugares imprevisos.

Finalmente, en torno a las 12:00 se estableció, a 45 metros de la playa, 90 metros al sur de RJ4, el puesto de mando avanzado de la **27ª División de Infantería**, al que se integraría el Mayor General Ralph C. Smith a las 18:30, una vez asegurado el éxito de la jornada.

Una de las características del plan de desembarco en Makin es que se decidió que fuera el ya citado Mayor General Smith quien asumiera el mando en tierra de toda la operación, mientras el Contralmirante Richmond K. Turner mantenía el mando supremo

y el mando en el mar y el Coronel Eareckson dirigía el apoyo aéreo sobre la isla.

Esto dejaba, recordemos, en una posición un tanto dudosa al Mayor General de Marines **Holland M. Smith**, comandante en jefe del V° Cuerpo Anfibio, del que dependían en teoría tanto la 27ª División de Infantería en Makin, como la 2ª División de Marines en Tarawa -otro atolón mas al sur que estaba siendo atacado el mismo día- y que consecuentemente era el superior de Ralph C. Smith. Por un lado es evidente que el Mayor General de Marines no podía tomar el mando en tierra en ambas islas, demasiado separadas para que tal actuación resultara operativa. Sin embargo, en vez de concedérsele el mando en tierra en una de las dos, no se le concedió ninguna. El plan de asalto a Makin y Tarawa, con el nombre en clave: “Galvanic”, estableció que mientras el Contralmirante Turner mandaría toda la expedición y directamente la sub-fuerza expedicionaria norte³⁹, los jefes de división se encargarían del mando en tierra.

Por ello fue el Mayor General Ralph C. Smith quien desembarcó para asumir el mando en tierra a pesar de que su teórico superior estaba en el lugar de la batalla. Sin embargo nos queda comentar brevemente porqué la división envió tan solo un puesto de mando avanzado y ahora vamos a hacerlo.

39. La Task Force 52, desplegada en torno a Makin. La sub-fuerza expedicionaria sur, o Task Force 53, que operó en y en torno a Tarawa, quedó bajo el mando del contralmirante Harry W. Hill, aunque bajo la autoridad del contralmirante Turner en su calidad de comandante en jefe de la Task Force 54, que englobó ambas.



El General Ralph C. Smith, que comandaba la 27ª Div inf.. Falleció, a la edad de 104 años, el 21 de enero de 1998. (Fuente: Wikipedia).

Las unidades de transmisiones.

Con la fuerza de desembarco viajaron dos unidades de transmisiones: un destacamento de la **27ª Compañía de Señales**⁴⁰ y otro de la **75ª Compañía de Señales**⁴¹.

La **27ª** debía encargarse de las comunicaciones tierra-buques a nivel general, y fue la **75ª** la que recibió la misión de suministrar equipo de comunicaciones a los batallones de asalto, tanto al **I^{er}** y **III^{er}** Batallones en las playas Rojas como al **II^o Batallón** en la amarilla (de la que hablaremos en breve).

Ambas fueron llevadas a la playa con las primeras oleadas, pero sus equipos sufrieron muchos fallos debido a que se mojaron durante el trayecto. En primer lugar a causa de los rociones de mar durante la espera y el avance hacia tierra de las lanchas que los transportaban. En segundo lugar debido al chubasco que se abatió sobre toda la zona entre las 07:30 y las 08:00. Y en tercer lugar el fallo a la hora de calcular las mareas que impidió que las lanchas cruzaran el arrecife obligó a los hombres a vadear hasta tierra cargando, mal que bien, con sus pesados y delicados equipos.

Así les resultó muy difícil cumplir sus misiones durante esta fase de la batalla. En su honor hay que decir que a pesar de todo consiguieron comunicar por radio los puestos de mando de cada batallón con los puestos de mando divisionario y regimental mientras estos estuvieron a bordo de los buques. Sin embargo di-

40. 27th Signal company (Teniente Coronel T.J. Murria)

41. 75th Signal Company (Capitán Fred M. Nager Jr.)

cha comunicación fue poco fiable, se interrumpió a menudo y cuando no se cortó, no siempre fue suficientemente clara como para ser comprensible.

Por muy malas que fueran las condiciones, empeoraron aún más cuando los puestos de mando llegaron a tierra. De los dos sistemas previstos para comunicar el puesto de mando del **165 Equipo de Combate Regimental** con los de los tres batallones, cada uno de estos entre sí y cada uno de ellos con sus compañías subordinadas, ninguno funcionó:

- La comunicación por radio en tierra fue nula a lo largo de todo el día, a pesar de que se previó una frecuencia específica.
- La comunicación mediante teléfonos de campaña también fracasó. Nada más llegar a tierra los hombres se pusieron a tender las líneas desde sus centros de comunicaciones, instalados en la linde de la playa, bajo bosquecillos de cocoteros, hasta los diferentes batallones y compañías. Sin embargo lo hicieron tendiendo los cables en tierra, lo que los sometió a constantes roturas provocadas por las cadenas de los tractores anfibios y los carros de combate. La solución, evidente, fue tender los cables sobre los árboles, y así se fue haciendo a lo largo del día.

El único sistema que funcionó aunque medianamente mal fue el empleo de mensajeros. El problema con los mensajeros fue que cuando conseguían encontrar su destino a menudo sus mensajes habían caducado ya.

Esta última solución, sin embargo, no sirvió para la comunicación entre la infantería y los **carros de combate del 193 Batallón**. El origen del problema fue el mismo equipamiento de los blindados, dotados de radios incapacitadas para operar en las redes de la infantería y la artillería. Esto se había asumido ya antes de salir de Hawaii y por consiguiente el **165 Equipo de Combate Regimental** disponía de un equipo de la **27ª Tropa de Reconocimiento de Caballería**, única unidad divisionaria capaz de conectar con los carros de combate. Este equipo fue distribuido por los cuarteles generales de batallón, pero no pudo ayudar a las unidades menores, las que se hallaban a pie de obra, que se quedaron sin poder conectar con los carros de combate.

Por todos estos problemas de comunicaciones, y teniendo en cuenta que siempre se consiguió –aunque a veces mal– conectar con los barcos, se decidió que la división sólo enviara a tierra un cuartel general avanzado –el resto desembarcó el día 21-. De haberse trasladado a tierra todo el cuartel general se hubiera visto sometido a los mismos problemas de comunicación que estaban sufriendo el puesto de mando del **165 Equipo de Combate Regimental** y los batallones. Sin embargo situado en su mayoría a bor-

do del Leonard Wood el cuartel general divisionario pudo beneficiarse de las comunicaciones tierra-buque para hacer llegar las decisiones del Mayor General Smith a las demás unidades.

Por otro lado, si parece que funcionaron sin excesivos problemas los equipos de control terrestre de fuego naval⁴² -dos para cada batallón-, y los equipos de enlace aéreo⁴³. De los segundos, el **ALP U-11**⁴⁴ fue asignado al **I°** y quedó desplegado y listo para actuar a las 11:10. **ALP U-13**, asignado al **III°**, fue aún más rápido y estuvo listo desde las 09:10⁴⁵. Sin embargo una vez instalados no tuvieron nada que hacer ni los encargados de solicitar y dirigir el fuego naval ni los encargados de hacerlo con el aéreo ya que el plan de desembarcos hizo poco recomendable este tipo de apoyo, igual que hizo que no se empleara el apoyo de la artillería sita en tierra, como analizaremos en más adelante. Ahora vamos a centrarnos en el desembarco de la artillería.

La artillería llega a tierra.

Los primeros elementos del **105 Batallón de Artillería de Campaña** en llegar a Butaritari fueron los equipos de reconocimiento con la misión de localizar una zona idónea donde posicionar las baterías y demás instalaciones artilleras. Lo hicieron con la 4ª oleada de asalto. De inmediato se dirigieron a la zona al sur del poblado de Ukiangong, donde el reconocimiento fotográfico había localizado una zona que podía servir para la artillería, y tras reconocer el lugar dieron el visto bueno.

El batallón empezó a desembarcar las piezas de artillería (todas excepto la batería B), a las 11:00. Con ellas llegaron a tierra los tractores que habrían de tirar de ellas hasta sus emplazamientos, y los camiones pesados para cargar la munición.

Todo el regimiento (excepto, ya lo hemos dicho, la batería B) quedó listo para entrar en acción a las 14:30.

Otras unidades artilleras, esta vez antiaéreas, destinadas a desembarcar en la playa Roja fueron las **baterías K y L del 93 Regimiento de Artillería Costera**⁴⁶ (menos el 2º pelotón de ambas baterías). Los hombres desembarcaron puntualmente y se dirigieron a los extremos norte y sur de la playa. Allí prepararon las posiciones que permitirían a sus cañones asumir la defensa antiaérea de la zona, sin embargo las piezas no llegaron hasta el día siguiente.

La gestión de las playas.

Desembarcar unidades, tanto de asalto como de apoyo, supone una labor compleja que tiene que ser dirigida y ejecutada con la máxima diligencia y mas en las condiciones que se dieron en las “Playas Rojas”.

La gestión de las playas quedó bajo la dirección de un **Jefe de Playa**⁴⁷, con su equipo de la marina, cuya misión fue encargarse de mantener la vía de comunicación naval entre los barcos y la

42. Shore Fire Control Party

43. Air Liaison Party

44. Son las siglas de Air Liaison Party, Unit 11. (11 Equipo de Enlace Aéreo)

45. Veremos luego que el ALP U-12 fue asignado al II° Batallón

46. 93rd Coastal Artillery Regiment.

47 Beachmaster.

playa. Para ello fue primordial gestionar los arribes a la orilla cartografiando los mismos de modo que las lanchas pudieran ser guiadas sin problemas hasta tierra y, una vez descargadas, pudieran volver al mar, hacia la flota.

Aparte de esta función la segunda tarea del jefe de playa y su equipo fue encargarse de reparar las lanchas averiadas y desencallar las que se hubieran enganchado en el arrecife con la ayuda de tractores anfibios y bulldozers, pues en principio cuantas mas lanchas estuvieran operativas mas fácil sería mantener el flujo de hombres y material desde los barcos hasta tierra.

Sin embargo, a pesar de la diligencia con la que actuaron estos hombres hubo un problema que los superó, fue la escasez de capacidad de las playas para dar cabida a las lanchas en cantidad suficiente para mantener el ritmo de desembarco previsto en los planes.

Desde el inicio de la operación se comprobó que la **“Playa Roja 1”** era poco idónea para las tareas de desembarco. Desde las 10:30 tan sólo una lancha por turno era capaz de llegar a la playa, y eso después de despejar un camino a golpe de explosivos a través del arrecife de coral. Este ritmo tan lento obligó a muchas de las lanchas con destino a esa playa a quedarse en el mar esperando pacientemente su turno durante horas. Hubiera sido una buena solución contar con los tractores anfibios para que se encargaran de actuar como enlaces entre las lanchas, al borde del arreci-

fe, y tierra. Esto hubiera evitado muchas dificultades, sin embargo el oficial de tierra al mando de la unidad que los manejaba no quiso distraer dichos ingenios de su misión tierra adentro y sólo uno, tripulado por gente de la marina, fue adjudicado y pudo dedicarse a las tareas de descarga de material. Para solucionar la cuestión a las 13:00 el jefe de playa empezó a desviar hacia la **“Playa Roja 2”**, que hasta ahora funcionaba más satisfactoriamente, algunas de las lanchas destinadas a la **“Playa Roja 1”**. Sin embargo entrando la tarde, con el descenso de la marea, los problemas empezaron a afectar también a la **“Playa Roja 2”** y pronto fueron decenas de lanchas destinadas a ambas playas las que se quedaron dando vueltas en el mar a la espera de su turno. Hasta que a las 17:00 se detuvieron las maniobras de desembarco y las lanchas fueron enviadas al interior de la laguna a esperar el día siguiente. Aquella noche muchos marinos tuvieron que dormir al timón de sus pequeñas embarcaciones y muchos soldados tuvieron que acomodarse de cualquier modo en el fondo de sus sucios cascos metálicos.

La solución al problema pudo venir de la mano del Coronel Charles B. Ferris, oficial de logística divisionario, que reconoció una playa de unos 300 metros de ancho en el lado oeste de **Punta Flink**. Sin embargo la necesidad de practicar la voladura de algunos pináculos coralinos y rocas y la distancia de esta playa con respecto a las otras hicieron que se desestimara la sugerencia.

Al final del día, por lo tanto, un porcentaje importante de

los abastecimientos y el equipo seguían en el mar. Del Calvert, por ejemplo, sólo había llegado a desembarcarse la décima parte de lo previsto.

No podemos terminar este apartado sin citar otra más, y muy importante, función a cargo del jefe de playa: asegurar el transporte de los heridos hacia los barcos. Se trataba de una función a contracorriente pues la misión habitual de las lanchas era ir cargadas hasta la playa para volver de vacío, por ello resultaba más prudente asignársela a él antes que a los equipos de descarga, de los que vamos a hablar ahora.

Las labores de descarga y almacenamiento.

Fue el **152 Batallón de Ingenieros de Construcción** el destinado a encargarse de las tareas de descarga de las lanchas en las playas. Una tarea que consistiría no sólo en vaciar de contenido dichas lanchas sino también en clasificar la carga para que pudiera ser distribuida hacia los diferentes depósitos por la unidad de **intendencia**⁴⁸, para que desde ellos las tropas de **abastecimiento**⁴⁹ hicieran llegar todo lo necesario a las tropas.

No fue la única misión asignada al batallón de ingenieros. Su destacamento de seguridad se encargó de proteger de proteger de los japoneses tanto a aquellos que se afanaban en las playas como los depósitos y demás instalaciones.

Dichos depósitos e instalaciones fueron ubicados en diferentes lugares:

- Cerca de la “Playa Roja 2” se almacenaron los suministros, la munición, los bidones de agua, los abastecimientos médicos y el material de transmisiones. También en esa zona se instalaron los talleres de reparación de vehículos y de artillería.
- Cerca de la “Playa Roja 1” la actividad fue menor, y sólo se dispuso allí el almacén con las raciones.

Las instalaciones médicas

Si como hemos dicho fue el jefe de playa el encargado de reenviar a los barcos a los heridos que no podían ser tratados en tierra, la función de selección y tratamiento en tierra era competencia de las unidades médicas. Sin embargo la estación de selección⁵⁰, con sus tres camiones de dos toneladas y media, no pudo llegar a tierra el primer día con lo cual las dos estaciones médicas, una en cada playa, que fueron montadas durante la mañana, tuvieron que limitarse a aplicar pequeñas curas y enviar a todos los heridos a bordo de los barcos, sin distinción de si podían ser tratados en tierra o no. Más adelante se desplegarían tanto las instalaciones médicas básicas como las de cirugía y se racionalizará el tratamiento de los heridos de forma que pudieran ser reenviados al frente los aptos para seguir cumpliendo su servicio. Pero no será el

48. Destacamento de la 27ª Compañía de Intendencia (Mayor Eugene F. Cleaver).

49. Destacamento de la 727ª Compañía de Abastecimientos (Teniente Coronel

Hans S. Bendixen).

50. Del 102 Batallón Médico (Teniente Coronel Abraham Norman).

20 de noviembre.

Civiles. Los Nativos de Butaritari.

Siempre son los civiles los más afectados por las guerras que se desarrollan en un territorio determinado, y esto fue especialmente cierto durante la segunda guerra mundial dada la impresionante potencia de fuego que se desplegó durante las batallas.

En el caso del atolón de Makin hay que añadir que al principio de la guerra **los nativos**, por mucho que hubieran sido parte de la colonia inglesa, tenían pocos motivos para sentir interés por uno u otro bando, pues la guerra que vino a desarrollarse en su pequeño paraíso de enmarañada vegetación quedaba a años luz de sus inquietudes diarias.

En noviembre de 1943, sin embargo, los nativos de Makin conocían a ambos bandos. Los japoneses habían ocupado el atolón tras la marcha de los representantes de la metrópoli y habían sido desalojados el 17 de agosto de 1942 por un asalto de los raiders de los marines. En aquella ocasión los estadounidenses les habían permitido quedarse con el contenido de los almacenes japoneses con lo cual probablemente aprendieron que de los dos grupos de invasores de ultramar, los más generosos habían de ser estos y no los nipones.

Dicha información se vio seguramente confirmada a la vuel-

ta de las fuerzas japonesas, esta vez en fuerza. La nueva guarnición, mucho más numerosa que la anterior, debió causar bastantes sufrimientos a los nativos, no sólo por la propia mentalidad de los ocupantes sino también porque el aumento de gente limitó algunos de los recursos de la isla para todos, como el agua, cuyas fuentes pasaron a ser controladas por los ocupantes con la intención de ser los primeros en servirse hasta cubrir sus necesidades. Esto provocaría, por ejemplo, que denegaran el acceso de los nativos al agua durante los tres días previos al desembarco del veinte de noviembre de 1943.

Probablemente por estos motivos los primeros nativos que llegaron a las playas desde sus escondites en la maleza el día del desembarco resultaron ser amistosos con los norteamericanos. Y eso a pesar de que muchos de ellos se hallaban bajo el shock causado por el violento bombardeo aéreo y naval que había sufrido la isla (o tal vez gracias a ello), y unos cuantos deploraban pérdidas familiares, de las que no parecieron querer culpar a los recién llegados.

Enseguida, intrigados por el material bélico, **uno de los jefes** hizo acto de presencia en la playa y se comenzaron a implementar las medidas necesarias para la protección de aquellos civiles, que no podían quedarse en la zona de guerra y necesitaban un sitio para asentarse mientras durara la batalla.

Este lugar fue encontrado en Punta Flink, cerca de un ma-

nantial de agua dulce que les permitiría abastecerse en función de sus necesidades. Allí fueron trasladados todos los nativos residentes en el poblado de la playa, que no había sido evacuado por los japoneses, a los que pronto se unieron los nativos del poblado de Ukiangong, que si había sido evacuado y llevaban varios días vagando por la maleza. En total fueron 480 nativos los asentados allí, vigilados por la Policía Militar, mientras los que se ofrecieron a ayudar a los estadounidenses en labores varias fueron acuartelados allí donde fueron empleados.

En correspondencia con el buen trato recibido los nativos no dudaron, por su parte, en ofrecer a los atacantes información bastante razonable sobre los defensores. Un reporte enviado al cuartel general divisionario en el Leonard Wood a las 10:40 informaba de que según los nativos había en la isla 400 defensores, con dos carros de combate y 450 trabajadores. Otra fuente posterior interrogada en la "Playa Roja 2" informó de 500 soldados y seis grandes cañones.

Finalmente los nativos fueron relativamente respetados por la batalla y durante la misma y posteriormente parecieron estar encantados con la llegada de los nuevos ocupantes, a pesar de que la guarnición estadounidenses, que en los meses por venir iba a ascender a 5.500 hombres, debió ser una considerable molestia para su ritmo de vida tradicional.

A modo de conclusión.

Puede decirse sin lugar a dudas que, a pesar de las dificultades a la hora de hacer cruzar el arrecife coralino a las oleadas de asalto primero y a las lanchas con material y suministro después, **el desembarco en la playa Roja fue un éxito.**

Sin embargo gran parte de ese éxito tuvo más que ver con la escasez de defensa japonesa que con la propia planificación de la operación. Se cometió un **error gravísimo** a la hora de evaluar la capacidad de las playas para recibir las fuerzas que fueron enviadas a ellas, y en concreto a la hora de calcular la altitud del mar sobre el coral a la hora del desembarco.

Ciertamente el estudio de las mareas fue muy difícil debido a la escasez de información disponible sobre las mismas antes del ataque, pero los datos que fueron recogidos por medio del submarino Nautilus, que llevó a cabo un viaje de reconocimiento a la isla, no fueron debidamente entendidos por los planificadores de la 27ª División de Infantería.

Hay que decir en descargo de estos planificadores que casi toda la información disponible sobre el arrecife sito al oeste de la isla indicaba que con marea alta habría suficiente agua para permitir que las lanchas de asalto, de poco calado, llegaran hasta la playa. Esta información se dedujo tanto de los datos preexistentes que

se localizaron, como de las mediciones del Nautilus y del interrogatorio de algunas personas que conocían la isla. Sin embargo no se tuvo en cuenta la advertencia hecha por el Estado Mayor del Contralmirante Turner en el sentido de que la fecha del desembarco coincidía con una marea muerta⁵¹, con una altura máxima de la marea alta mas baja de lo normal. El resultado fue que las lanchas de asalto no consiguieron llegar a la playa.

Esto hubiera podido terminar en una catástrofe sangrienta de haber pretendido los japoneses defender el extremo oeste de la isla. Sin embargo el plan defensivo japonés, que en breve analizaremos, concentró las defensas en el centro de la isla, entre dos barreras anticarro que la cruzaban de norte a sur, sitas al este y al oeste del poblado mas importante: Butaritari, y entre las cuales habían construido todas las instalaciones.

La historia del desembarco en el centro de esta ciudadela es la que nos proponemos narrar ahora.

IV

EL DESEMBARCO EN LA PLAYA AMARILLA

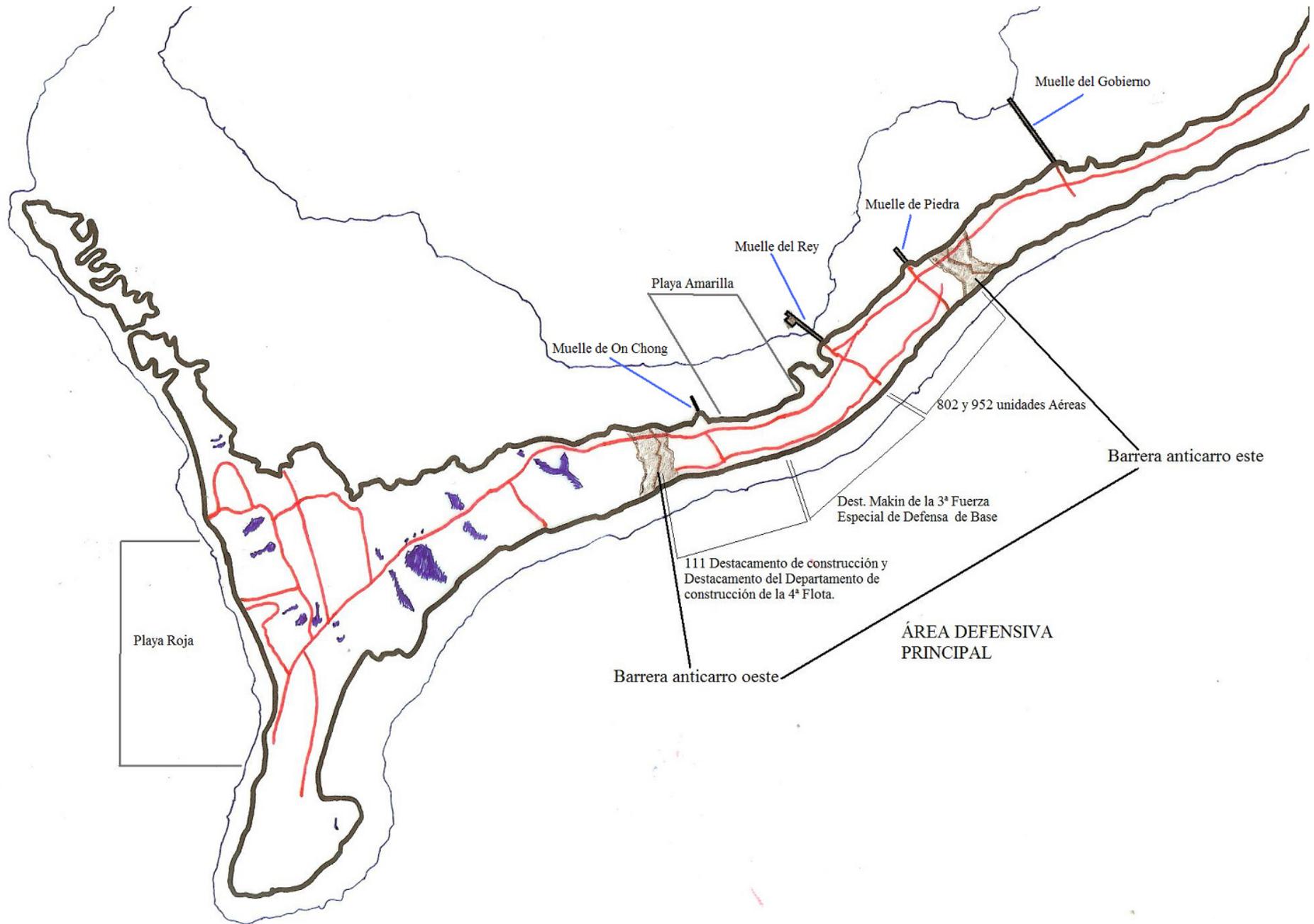
Al principio de esta historia nos lanzamos a describir el desembarco en la playa Roja, y a lo largo de la narración del mismo hemos hecho frecuentes referencias a lo que habría de acontecer en la playa Amarilla y a los planes de desembarco de la 27ª División de Infantería.

Esperamos que haya sido, estimado lector, una forma interesante de empezar a contar los acontecimientos que se iniciaron en el atolón de Makin el 20 de noviembre. Sin embargo ha llegado el momento de detenerse brevemente en el plan de invasión, y antes de ello, en el plan defensivo japonés que debía ser derrotado por dicho plan de invasión.

El plan defensivo japonés en la isla de Butaritari.

A diferencia de la defensa que fue preparada en la isla de Betio, la mejor defendida del atolón de Tarawa, también en las islas Gilbert; el **Teniente Seizo Ishikawa**, comandante en jefe de la guarnición de Butaritari, organizó una defensa que no incluía todo el perímetro de la isla, demasiado largo para su escasa guarnición. En lugar de ello preparó unas defensas concentradas en el sector

51. Es aquella en que es menor la diferencia entre marea baja y marea alta. Es decir, cuando la marea alta es menos alta. Tiene que ver con las fases de la luna y se da cuando esta está en cuarto creciente o menguante.



central de la isla, en el interior de una gran zona fortificada desde la que con la ayuda de líneas interiores, esperaba poder concentrar sus fuerzas contra la zona atacada por el enemigo y rechazar los ataques que los estadounidenses pudieran lanzar desde uno u otro extremo de la isla, o desde ambos, durante los 3 a 7 días que debía tardar en llegar la flota para aniquilar a los invasores desde el mar.

Dicho sector central quedó definido por dos barreras anticarro, una situada al oeste que cortaba la isla un poco más al oeste del Muelle de On Chong, y otra situada al este, más allá del Muelle de Piedra. Los asaltantes le dieron el nombre de “la Ciudadela”.

Dentro de esta ciudadela se situaban las instalaciones más importantes de la base: cuartel general, almacenes, barracones, depósitos, refugios subterráneos, rampa para hidroaviones, muelles de descarga... etc. Su parte oeste fue destinada al alojamiento de las unidades de trabajadores, mientras que el centro fue adjudicado a las tropas de guarnición y tercio este al personal de las fuerzas aéreas. Fuera de ella tan sólo dos lugares de cierta importancia restaban en la isla. Hacia su extremo este el poblado de Tanimaiaki. En el extremo oeste, cerca de las playas Rojas, el poblado de Ukiangong y las instalaciones de procesamiento de piedra coralina situadas en el cabo del mismo nombre. Ninguno de estos dos extremos recibió defensas reales, aunque en el extremo oeste se montaron algunas posiciones y cañones falsos, así como una torre de observación.

Del perímetro defensivo que acabamos de explicar muy sucintamente destacaban especialmente las dos barreras antitanque. Ambas cortaban la isla desde la orilla de la laguna (norte) a la orilla oceánica (sur), y constaban de una serie de obstáculos dominados por fuertes posiciones defensivas.

Dichos obstáculos consistieron, en ambas barreras, en una ancha zona despejada en el centro de la cual se había cavado una fosa antitanque que desde la costa norte llegaba hasta dos tercios de la isla, a partir de donde una empalizada de troncos de palmera tomaba el relevo hasta la costa sur (la barrera este tenía además una segunda empalizada que doblaba parte de la zanja anticarro en el tercio norte de la posición). Además de estas barreras todo el sector estaba cubierto por alambre de espino y defendido por pozos de tirador, trincheras, nidos de ametralladora y algún blocao.

Ambas barreras fueron diseñadas para ser la línea defensiva principal, y fueron flanqueadas por más posiciones de artillería, trincheras, pozos de tirador y un buen número de posiciones de ametralladora en la costa oceánica, y por una serie de defensas similares, aunque menos densas, en la orilla de la laguna, la parte menos defendida.

Toda cadena es tan fuerte como el más débil de sus eslabones y en noviembre de 1943 el eslabón menos fuerte de las defensas de Butaritari era la orilla norte. El reconocimiento previo a la planificación localizó dicha debilidad y por eso fue allí donde los

planificadores del ataque decidieron situar la “Playa Amarilla”, donde se llevaría a cabo el segundo desembarco. Pero antes de adentrarnos en el plan de asalto vamos a describir las unidades que se encargaron de la defensa.

Bajo el mando del Teniente Seizo Ishikawa se desplegaron tres tipos de tropas bien distintas, y de muy diferente valor combativo:

- La fuerza de guarnición la componía el **Destacamento de Makin de la 3ª Fuerza Especial de Defensa de Base**¹, compuesto por un total de 284 oficiales y soldados bien armados, entrenados y perfectamente aptos para el combate. Esta unidad, como hemos dicho, tenía sus barracones en el sector central de la ciudadela.
- Además, en el sector oriental, se alojaban un centenar aproximado de oficiales y soldados pertenecientes a la **802** y a la **952 unidades aéreas**². La mayoría eran personal de tierra: mecánicos, expertos en transmisiones, armeros, etc.... junto con unos cuantos pilotos abandonados en tierra cuando los hidroaviones de la base escaparon ante la llegada de la flota de invasión. Se desconoce hasta que punto estaban bien armados y si llegaron a ser tropas de combate efectivas. Probablemente dependió de cada individuo en concreto. Por ejemplo, algunos oficiales se suicidaron sin llegar, aparentemente, a com-

batir.

- Y en tercer lugar había elementos de dos unidades de trabajadores:
 - ◊ La **111ª unidad de construcción**³, con 183 hombres.
 - ◊ Y un **destacamento del Departamento de Construcción de la 4ª Flota**⁴, con 276 hombres

Entre ambas estas unidades sumaban alrededor de doscientos trabajadores de origen coreano, y los demás eran de origen japonés pero habían sido considerados “no aptos” para rendir servicio en las fuerzas armadas regulares. De esta tropa sabemos que ninguno dispuso de armas y que no tenían puestos de combate asignados, aunque es posible que a algunos de los japoneses se les suministraran armas en el último momento.

En números totales las fuerzas armadas japonesas habían desplegado 843 hombres en la isla, de los cuales no más de 384 resultaron verdaderamente aptos para el combate. Si la comparamos con la información dada por los nativos que hemos comentado en el apartado anterior, andaban menos desencaminados quienes hablaban de 400 defensores y 450 trabajadores, que quienes hablaron de 500 hombres y seis cañones. Aunque es posible que los segundos no contaran a los coreanos, y desde luego los cañones

1. Tokusetsu Konkyuchitai. Esta unidad fue creada a partir de la 6ª Fuerza Especial de Desembarco Naval (Kaigun Tokubetsu Rikusentai) de Sasebo. Estas unidades especiales de desembarco eran el equivalente japonés de los Marines estadounidenses.

2. Kokutai

3. Setsueitai

4. Kaigun Kenchiki Shisetsu Butai

si que estaban, aunque no fueran de gran calibre.

El Plan de Asalto a Butaritari.

El reconocimiento aéreo y naval llevado a cabo durante los meses previos al asalto sirvió para que las fuerzas asaltantes se hicieran una idea bastante cabal de la disposición de las defensas de la isla. Las defensas anticarro, como dos inmensas cicatrices, eran perfectamente visibles y fueron bien evaluadas gracias a fotografías verticales y oblicuas, aunque estas últimas fueron de peor calidad. También los edificios fueron perfectamente identificados, aunque no sucedió lo mismo con las defensas más pequeñas, muchas de ellas perfectamente camufladas, de las que quedaron muchas por detectar y algunas de las detectadas resultaron ser falsas.

Información evaluó la defensa de la isla en unos 500 a 800 hombres⁵, acertando con bastante precisión con respecto a la cantidad, pero sin tanto tino a la hora de evaluar la calidad de dichas tropas ya que contaron con mucho más personal de infantería y artillería, y menos trabajadores que los que realmente había.

De todas las que detectaron las barreras anticarro fueron la instalación defensiva que más preocupó a los atacantes. El peor escenario era, por supuesto, un desembarco fallido, pero más allá de esto la posibilidad de quedarse atascados por estas barreras defensivas, o que su conquista se saldara con unas bajas inaceptables, fue la principal preocupación de los planificadores de la **27ª Divi-**

sión de Infantería.

Por ello se decidió que se llevaría a cabo un envolvimiento anfibio con dos puntos de desembarco. El primero debía ser en el oeste de la isla (es el que ya hemos narrado en las “Playas Rojas”). El segundo debía ser más al este, en la orilla norte y en el mismísimo centro de la “ciudadela”.

Este plan tenía como primer objetivo conseguir sacar a los japoneses de sus defensas. Se esperaba que los japoneses reaccionaran al desembarco en el extremo oeste de la isla movilizándolo a sus tropas hacia allí para expulsar a los atacantes. El desembarco en la parte norte, en la “Playa Amarilla, entre el Muelle de On Chong y el Muelle del Rey, pretendía atrapar a los defensores cuando estuvieran posicionados frente al extremo oeste de la isla para contraatacar. De ese modo se esperaba tomar una de las barreras anticarro sin enfrentarse a la fuerza defensora, que luego sería presionada a la vez por el frente y por la retaguardia.

Por otro lado si los japoneses dejaban a sus tropas en las posiciones defensivas de la barrera anticarro oeste fracasaba el plan original, pero siempre quedaba la posibilidad de atacarla a la vez desde el frente y la retaguardia para tomarla con rapidez.

Indudablemente fue una decisión bastante osada, principalmente por dos motivos:

5. Uno de los trucos más fiables para conocer el tamaño de una guarnición era contar las letrinas.

- En primer lugar porque dejaba a la fuerza de desembarco sin reservas.
- Y en segundo lugar porque dividía el riesgo y la fuerza.

Con respecto a la primera consideración debe decirse que podría parecer que no porque siempre se dispuso de un **batallón en posición de reserva**. Así mientras se llevaban a cabo las operaciones en la Playa Roja con el I° y el III°, la reserva debía ser el II°. Y a partir de las 10:30, hora en que debía desembarcar en la “Playa Amarilla” el II° Batallón, dejando consecuentemente de ser la reserva del Equipo de Combate Regimental, era el III°, tras haber despejado la zona desde el Cabo Ukiangong hasta la “Primera Línea de Cabeza de Playa” al sur de Rita Lake, quien pasaba a convertirse en la unidad de reserva.

Sin embargo las reservas, para maximizar su utilidad, deben estar disponibles en el periodo de tiempo más breve posible. Cosa que no podía suceder con el plan elaborado por la 27ª División de Infantería.

Antes de las 10:30 porque a partir del momento en que el II° Batallón iniciara las maniobras para su propio desembarco iba a resultar obligatoriamente largo cancelar toda la operación para enviarlo a socorrer a los otros dos batallones, en caso de que fuera necesario.

Después de las 10:30 porque si las reservas llegaban a ser necesarias en el sector de la Playa Amarilla la maniobra para llevar hasta ella al III° Batallón, en ese momento el batallón de reserva, implicaban reembarcarlo en la playa roja, dar la vuelta a Punta Flink por la laguna y llevarlo hasta la otra playa. Un tiempo que podía ser demasiado largo.

Esto según el plan porque en la realidad, además, el relevo del III° Batallón por el I° en la “Primera Línea de Cabeza de Playa” no se produjo hasta las 11:00, con lo cual durante la media hora crucial del desembarco en la Playa Amarilla no hubo unidad de reserva alguna.

A esto hay que añadir el riesgo que implicó llevar a cabo dos **desembarcos en dos zonas separadas** por una fuerte barrera defensiva. Sobre todo teniendo en cuenta que la segunda de ellas, compuesta por un solo batallón, debía desembarcar en el centro de la ciudadela enemiga. Si dicho batallón se encontraba con una defensa inspirada las posibilidades de éxito iban a quedar comprometidas y las bajas iban a ser numerosas.

Fue un riesgo que los planificadores consideraron bajo y asumieron conscientemente, pues las estimaciones de inteligencia indicaban que los japoneses tenían la intención de defender la zona de Ukiangong y las playas rojas con fuerza.

En el caso de que las presunciones estadounidenses se

cumplieran la batalla en el extremo oeste de la isla debía atraer, sin ninguna duda, a las fuerzas japonesas hacia allí, de modo que el desembarco anfibio en la costa de la laguna de su ciudadela debía poder efectuarse contra una defensa escasa y facilitar la toma posterior de la barrera anticarro oeste, atacada desde ambos lados, rompiendo el perímetro defensivo japonés y facilitando la eliminación completa de las defensas al permitir atacar la otra barrera, la este, también desde la retaguardia⁶.

No fue un plan mal pensado, aunque no gustó demasiado al Mayor General Holland Smith, comandante en jefe del V Cuerpo Anfibio. Tanto por los detalles ya comentados como porque resultó ser un plan extraordinariamente detallado, que dejó poca capacidad de iniciativa a los comandantes de las unidades menores, además de implicar complejos giros y cambios de orientación de las tropas.

Ahora que vamos a sumergirnos en los acontecimientos acaecidos en la Playa Amarilla y en las operaciones posteriores, veremos si funcionó, pero antes nos detendremos en otro lugar.

Una isla llamada Kotabu⁷.

Antes de explicar los desembarcos acaecidos en la Playa Amarilla vamos a narrar, volviendo un poco atrás en el tiempo, el que fue el primer desembarco de la jornada. Una acción cuya explicación incluimos aquí porque fue previo a las operaciones en la

laguna y nada tiene que ver con los acontecimientos, ya narrados, acaecidos en la Playa Roja.

Kotabu es una islita insignificante que se halla justo al norte, a unos dos kilómetros, de Punta Flink; y cuya importancia táctica en noviembre de 1943 radicaba en que se hallaba justo al sur del canal que permitía el acceso de los grandes buques al interior de la laguna del atolón y desde ella era posible ofender a cuantos barcos cruzaran el paso.

Dado que para las 10:30 el plan preveía un segundo desembarco sobre la costa norte de Butaritari, y que para llegar allí había que entrar en la laguna por el paso que vigilaba la isla, resultaba imprescindible denegar su uso al enemigo, y la mejor manera de hacerlo era ocuparla físicamente.

La expedición destinada a tomar la isla, compuesta por **un pelotón de infantería⁷ y 19 marines⁸**, abandonó el costado del **Neville** a las 06:43 a bordo de **dos LCVP**.

Las dos lanchas llegaron a la isla tras casi una hora de travesía, a las 07:42, durante la cual el objetivo había recibido la generosa pero incómoda atención del fuego artillero naval. Fue un trayecto sin incidentes aunque bien pudo acabar en tragedia cuando un hidroavión amigo decidió confundir ambas lanchas y ametrallarlas cual si se tratara de embarcaciones japonesas. Sin éxito.

6. Es decir, desde el interior del perímetro en vez de desde el exterior.

7. 2º pelotón, compañía G del II/165 BLT. (2º Teniente Earl W. Montgomery).

8. Del 4º pelotón de la compañía de reconocimiento del Vº Cuerpo Anfibio. (1er Teniente Harvey C. Weeks).

Tras el susto y el desembarco poco más hubo que contar. No habiendo japoneses en la isla esta quedó asegurada a las 08:00 sin novedad. A esa misma hora la LST 179 iniciaba el paso hacia el interior de la laguna.

Navegando hacia la Playa Amarilla. De 08:56 a 10:42 del 20 de noviembre de 1943

Los bombardeos.

La playa amarilla recibió, como toda la isla de Butaritari, la atención del bombardeo aéreo que se efectuó de 06:17 a 06:40, y luego la del bombardeo naval hasta las 08:25. Sin embargo los hombres que iban a desembarcar en la “Playa Amarilla”, a bordo de los buques de la fuerza naval que los transportaba⁹, no disfrutaron del espectáculo desde el patio de butacas, como los de los otros dos batallones, sino desde el gallinero, pues aún se hallaban embarcados, en camino hacia la segunda zona de transporte.

Los transportes se ponen en posición.

Eran exactamente las 08:56 cuando el **Neville** y el **Belle Grove** se detuvieron en dicha zona de transporte, sita exactamente

al oeste de la poco tiempo antes conquistada isla de Kotabu, mientras un tercero, el **LST 179**¹⁰, que había cruzado el canal de acceso a la laguna en torno a las 08:00 se dirigía hacia la tercera zona de transporte, en la que se detuvo a las 09:10.

Desde el LST 179 iniciaron su trayecto a la playa los LVT (2) que transportaban a los hombres del **destacamento especial “Z”**¹¹ destinados a formar la 1ª oleada para cumplir una misión muy similar a la que habían cumplido los destacamentos “Y” y “X” en la “Playa Roja”, asegurar los flancos. En las oleadas posteriores esta misma nave envió a tierra algunos carros de combate y artillería antiaérea.

Pero la mayor parte de las oleadas 2ª a 8ª partieron del exterior de la laguna, cruzaron el estrecho al norte de Kotabu y viraron hacia el sur para llegar a su destino. En las lanchas del **Neville** iban a viajar las cuatro compañías del IIº Batallón¹², fuerzas de ingenieros¹³, unidades de transmisiones¹⁴, un pelotón de carros de combate¹⁵ y un destacamento médico¹⁶. En las del **Belle Grove** tenían que llegar a tierra una compañía de Carros de Combate¹⁷ y elementos de artillería antiaérea¹⁸. Todo ello siguiendo un estricto horario. Pero no adelantemos acontecimientos.

9. Task Unit 52.1.2 Transporte de Reserva (Comandante O.R. Swigart)

- ◇ APA 9 Neville
- ◇ LSD 2 Belle Grove.

10. Que formaba parte Task Group 54.4 - 1er Grupo de LST para Makin, junto con las LST 31 y 78. A bordo viajaba uno de los tres destacamentos especiales.

11. Al mando del Capitán William Ferns, formaba parte del III Batallón del 105

Regimiento de Infantería.

12. II Batallón (Teniente Coronel John F. McDonough)

- ◇ Compañía E (Capitán Bernard E. Ryan)
- ◇ Compañía F (Capitán Francis P. Leonard)
- ◇ Compañía G (Capitán Paul J. Chascar)
- ◇ Compañía H (armas pesadas)

Las oleadas destinadas a la Playa Amarilla

El proceso de puesta a flote de la fuerza se puso en marcha de inmediato y del mismo modo que anteriormente. Pronto la actividad en torno a los grandes barcos de transporte se hizo frenética. Las lanchas de asalto se adosaron a los cascos de los grandes buques para recoger la carga correspondiente a sus capacidades y funciones. Los hombres descendieron por las redes de abordaje mientras las grúas trataban de acertar con sus cargas en las exiguas cubiertas de las pequeñas embarcaciones, que una vez cargadas fueron a girar en carrusel en torno a sus puntos de concentración.

A las **09:15** las **oleadas 2ª a 8ª** estaban en el mar, embarcadas en sus lanchas y listas para partir hacia la playa. Faltaba **la 1ª**, que dado que debía partir desde la laguna, mas cerca de su destino, no necesitaba estar lista tan pronto.

Esta fue la forma en que quedaron organizadas:

- **1ª oleada.** Debe llegar a tierra a las **10:30**. Se compone de 16 LVT (2) Water Buffalo, para llevar a tierra el destacamento Z.
- **2ª oleada.** Llegará un minuto mas tarde. Se compone de 8 LCM con carros medios M3
- **3ª oleada.** Dos minutos más tarde. Siete LCM con carros me-

dios M3

- **4ª oleada.** Dos minutos después de la anterior. Se compuso de 2 LCVP con tropas y 4 LCM con carros ligeros M3A1
- Las **oleadas 5ª a 8ª** llevarán a tierra el resto de las tropas, mas un bulldozer que hará el trayecto con la **7ª oleada**.

Eran las **09:30**, aproximadamente, cuando se dio la señal para que se iniciara el avance hacia la playa de las lanchas de asalto que transportaban las oleadas 2ª a 8ª. Veinte minutos mas tarde empezaron a entrar en la laguna por el canal entre la Punta Flink y la isla de Kotabu. Allí las están esperando los LVT (2) de la primera oleada, que acorde al plan no cruzaron la línea de salida hasta las **10:10**.

Mientras, la zona de desembarco estaba siendo sometida a un intenso bombardeo.

El Bombardeo del McDonough y el Phelps¹⁹

A partir de las **08:25** el bombardeo naval sobre la isla dio paso a los ataques aéreos sobre las “Playas Rojas”, que duraron hasta las **08:45**. Una vez retirada la aviación, como hemos visto, la marina reinició sus funciones de bombardeo, de barrera y a demanda, salvo en el sector de la Playa Amarilla.

13. La Compañía C del 152 y un pelotón de la Compañía C del 102, Batallones de Ingenieros

14. De la 75ª Compañía de Señales

15. Carros ligeros de la Compañía C del 193 Batallón de Carros de Combate.

16. Del 102 Batallón Médico.

17. La Compañía A del 193 Batallón de Carros de Combate, equipada con carros medios.

18. Cuartel General y elementos de la batería A del 98º Regimiento de Artillería de Defensa de Costa (Antiaérea) y de la batería L del 93º

19. Task Unit 52.2.3. 3ª Unidad de Apoyo Artillero Naval (Capitán R.E. Libby)

◇ DD 360 Phelps

◇ DD 351 McDonough

¿Por qué? Si recordamos lo sucedido en el primer desembarco el fuego de bombardeo naval acompañó a los asaltantes hasta cinco minutos antes de que llegaran a tierra. Lo mismo debía suceder en la zona del segundo desembarco, y de ello se van a encargar, nuevamente, los destructores Phelps y McDonough.

Mientras las lanchas de desembarco progresaban hacia su destino un breve pero intenso huracán de fuego, emitido por los cañones de 120mm de los dos destructores, se abatió sobre las posiciones japonesas en torno a la “Playa Amarilla”. Durante veinte minutos (**de 10:05 a 10:25**) 720 proyectiles²⁰ cayeron sobre diferentes objetivos: el Muelle de On Chong (Cuya base seccionaron separándolo del resto de la isla) y los edificios cercanos, sobre el Muelle del Rey, sobre la playa que se extendía entre ambos muelles; y finalmente sobre el tramo de carretera que discurría detrás de la playa y sobre la torre de señales sita la este del Muelle del Rey.

El avance hacia la playa de la fuerza de desembarco.

Como en el extremo oeste de la isla aquí también fueron los **LVT (2)** y los hombres que iban a bordo los encargados de abrir camino. A las **10:10** cruzaron la línea de salida hacia la playa, a cinco kilómetros y medio de su destino. Empezaba la carrera.

Los tripulantes de los tractores anfibios recibieron la orden de avanzar y de inmediato accionaron los aceleradores para sacar

el mejor rendimiento posible de sus máquinas. Diez minutos después habían recorrido la mitad del camino y se hallaban a algo más de dos kilómetros de tierra. Tras ellos venían las demás oleadas. La **segunda** formaba una línea irregular de 180m de ancho. La **tercera** venía a 800m por detrás de la segunda, seguida por la **cuarta** en la que viajan los dos primeros pelotones de infantería²¹, pertenecientes a las compañías E y F. Tras ellas, 800m mas atrás, llegaba la **quinta** oleada con el resto de dichas compañías, seguida por la **sexta**, que acaba de cruzar la entrada a la laguna con casi toda la compañía G a bordo²². Al final de la cola venían las dos últimas oleadas con la compañía H. La **séptima** estaba entrando en el canal y la **octava** aún estaba en mar abierto en ese preciso momento.

La visión de tierra que se desplegó ante los hombres a bordo de las lanchas fue un poco distinta a la que tuvieron los desembarcados en la “Playa Roja”. Aunque ciertamente no mas agradable. Si en las “Playas Rojas” la naturaleza era reina, no fue así en la “Playa Amarilla”, que daba acceso a una zona mas poblada. A su izquierda se extendía el Muelle del Rey, y a su derecha el de On Chong, con una pequeña patrullera amarrada, y con los cascos de dos barcos rotos, dos derrelictos sin utilidad aparente alguna, posados sobre el arrecife junto a su extremo.

Al fondo se extendía la playa, salpicada en algunos sitios por edificios e instalaciones, especialmente en la base de los muelles. Allí, como en el oeste, también se alzaban numerosos cocote-

20. 720 cañonazos en veinte minutos, teniendo en cuenta que cada destructor tiene 5 piezas artilleras de 120mm (10 en total), da un ritmo de fuego de 3,6 disparos por minuto.

21. En la LCVP que navega a la derecha viaja un pelotón de la Compañía F, mientras que en la de la izquierda viaja uno de la Compañía E.

22. Excepto el 2º pelotón, que se hallaba en Kotabu.

ros mas allá de la playa, pero la maleza parecía menos densa y se filtraba más luz bajo las frondas de palmas que empenachan los altos troncos.

Por encima de este paisaje se alzaban ominosas y oscuras columnas de humo que manaban de las instalaciones destruidas por los bombardeos, especialmente hacia el este donde un depósito de combustible ardía alegremente emitiendo una nube especialmente negra, grasa y desagradable que se arrastra hacia el norte empujada por un viento flojito.

Como vemos el panorama no era muy distinto, y en un aspecto concreto era idéntico, al que habían tenido los hombres de los otros dos batallones. A 450 metros de la costa empezaba el arrecife.

La primera oleada, la de los LVT (2), llegó a un kilómetro de la playa a las **10:25** aproximadamente, y lanzó sus cohetes con más éxito del obtenido en la “Playa Roja”. Los centenares de artefactos despegaron de sus rampas con un ruido como de arrastre, se alzaron dejando una estela de humo y formaron una elegante pará-

bola sobre el tramo de agua que quedaba por delante para ir a caer sobre la playa, sobre los muelles, sobre la maleza, añadiendo un tono mas a la violenta cacofonía que reinaba en la laguna.

Otro ataque aéreo.

Eran ya las **10:25** y el cañoneo de los dos destructores²³ cesó por fin, justo para ceder el paso a las escuadrillas embarcadas²⁴ que, como habían hecho en la playa Roja, se encargaron de obligar a los defensores a agachar las cabezas justo antes de que las tropas llegaran a tierra.

Las lanchas, a 550m de la costa, vieron pasar sobre ellas las águilas metálicas que tenían por misión asegurar a los hombres que transportan un desembarco lo mas seguro posible. Algunos hombres incluso eligieron ese momento para despertarse, lo cual no pasa de ser una anécdota pero da una idea cabal de la tranquilidad con la que algunos soldados se tomaron el desembarco.

Los aviones picaron hacia tierra, los pilotos apretaron los gatillos y las ametralladoras Browning de 12,7 y 7,6mm²⁵ ladraron

23. El Phelps y el McDonough.

24. Del Task Group 50.2. Grupo de Portaaviones Norte. (Sector de Makin). (Contralmirante Arthur W. Radford):

- ◇ CV 6 Enterprise. (6º Grupo aéreo: VF -2, VB -6 y VT -6. Capacidad para más de 90 aviones).
- ◇ CVL 24 Belleau Wood. (Sin grupo aéreo específico. VF -6, VF -24 y VC -22. Mas de 30 aviones).
- ◇ CVL 26 Monterrey. (30º Grupo aéreo: VF -30 y VC -30. Mas de 30 aviones)

Y del Task Group 52.3. Grupo de Apoyo Aéreo (Contralmirante Henry M. Mullinix):

- ◇ CVE 56 Liscome Bay (escuadrilla VC-39. 12 F4F Wildcat y 9 TBF Avenger)
- ◇ CVE 57 Coral Sea (escuadrilla VC-33. 12 F4F Wildcat y 10 TBF Avenger)
- ◇ CVE 58 Corregidor (escuadrilla VC-41. 12 F4F Wildcat y 9 TBF Avenger)

25. 0.5 y 0.3 pulgadas.

sus cintas de balas sobre la arena primero y sobre los árboles y la maleza después, y así una pasada tras otra, mientras las lanchas se acercaban mas y mas, hasta que tuvieron que detenerse.

En teoría el ataque aéreo debía cesar en cuanto las lanchas llegaran a 90m de la playa, pero indudablemente debía de resultar difícil efectuar piruetas y atacar a tierra mientras se vigilaba la distancia a la que venían navegando unas lanchas de asalto. Lo que sucedió fue que la aviación no detuvo sus ataques cuando las pequeñas embarcaciones cargadas de tropas llegaron a la distancia convenida, y antes que entrar en la zona que estaba siendo atacada por la aviación, los navegantes decidieron detenerse y esperar a que los aviones terminaran.

Fue una parada de doce minutos que retrasó toda la operación, aunque por suerte la maniobra estuvo lo suficientemente bien coordinada como para que las oleadas no se entremezclaran. Aunque este no va a ser el mayor problema de los atacantes.

¡Japoneses!

El **Destacamento Especial “Z”** y el **IIº Batallón de Infantería** fueron enviados a desembarcar en medio de la ciudadela japonesa, y a diferencia de lo sucedido en la playa Roja el fuego defensivo no se limitó a un par de cintas de ametralladora y un ligero paqueo.

El inicio del fuego japonés contra las **LVT (2)** de cabeza tuvo que ver con dos acontecimientos muy concretos:

- En primer lugar el cese del bombardeo naval a cargo del Phelps y el McDonough. Ambos barcos dejaron de disparar sus cañones cuando las lanchas se hallaban a 550 metros de la playa.
- En segundo lugar la llegada de los tractores anfibios a la línea del arrecife de coral.
- En tercer lugar con el ataque aéreo concentrado mas al interior de la isla, tras haber batido la playa.

Estas circunstancias coincidieron cuando los primeros atacantes llegaron a 450 metros de la costa. Con los LVT (2) empezando a remontar el coral, la artillería naval en silencio y la aviación enfrascada en ametrallar el interior de la isla, se desató la defensa japonesa, bien planteada y con campos de fuego cruzados diseñados para formar una red que acabara con los atacantes mientras estaban sobre el arrecife, o que al menos entorpeciera su avance todo lo posible.

De inmediato cundió la preocupación entre los asaltantes. No hace falta que un fuego sea mortífero para deshacer un ataque, muchas veces basta con que lo parezca, y para ello es importante que tenga diferentes puntos de origen y que no existan lugares resguar-

dados de él, para así crear la sensación de que todo el campo de batalla está controlado por el enemigo.

Dichos puntos de origen fueron localizados en tres zonas concretas, aunque no con seguridad:

- Por la derecha se informó de fuego proveniente del **Muelle de On Chong**, desde la **patrullera** y muy especialmente se informó de un denso fuego enemigo proveniente de **los dos barcos semihundidos** que estaban en el extremo norte del muelle.
- Por la izquierda se identificó también fuego procedente del **Muelle del Rey**, en especial dos ametralladoras a la mitad de su recorrido.
- Y al frente se detectó que el fuego japonés provenía de una **protuberancia²⁶ de arena** que emergía en medio de la playa. Se informó de que allí había dos ametralladoras más batiendo el arrecife y flanqueando los dos tramos de playa a derecha e izquierda.

El desembarco en la Playa Amarilla. De 10:40 a 13:00 del 20 de noviembre de 1943.

Son las 10:40 pasadas del 20 de noviembre. Las tropas que

han desembarcado al oeste de Butaritari, en la “Playa Roja”, están a punto de instalarse sobre la “Primera Línea de Cabeza de Playa”. Los objetivos en dicho sector se han cumplido casi todos y en breve el III^{er} Batallón pasará a la reserva. Sólo queda acabar de despejar la zona del Cabo Ukiangong y la de Punta Flink.

Asta entonces todo ha ido bien, pero en la “Playa Amarilla” la batalla acaba de empezar.

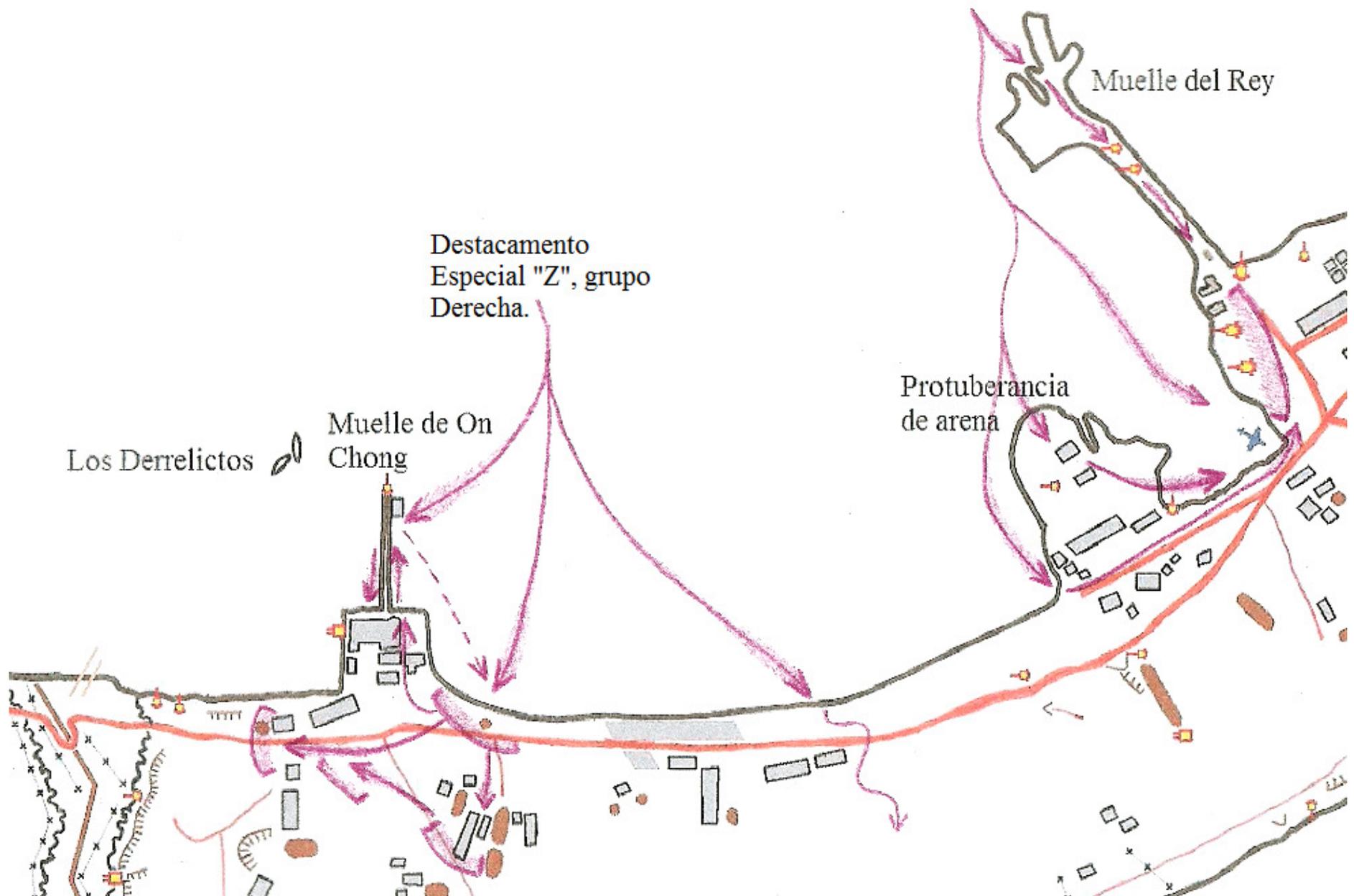
La cabalgata en tierra del Destacamento Especial “Z”²⁷.

El objetivo del destacamento fue, como lo había sido el de sus semejantes en el desembarco anterior, asegurar los flancos de la zona de desembarco. Sin embargo las circunstancias aquí fueron distintas. No bastaba con que las tropas se atrincheraran en ambos extremos de la playa. La existencia de la carretera principal que recorría la isla de oeste a este, al sur de la zona de desembarco, y la presencia de los muelles, en ambos extremos, van obligaron a esta unidad a esforzarse bastante para despejar ambos malecones y extender sus líneas hacia el sur mas allá de la carretera. Cada una de estas misiones sufrirá sus propias vicisitudes.

Para cumplir con sus dos cometidos, paralelos pero en opuestas direcciones, el destacamento fue dividido en dos **subdestacamentos: izquierdo y derecho.**

26. Según algunas fuentes este lugar recibió el nombre de “zona X”, sin embargo dado que ya se emplean las letras “X”, “Y” y “Z” para nombrar los destacamentos especiales del 105 Regimiento de Infantería, preferimos seguir hablando de protuberancia de arena para evitar confusiones.

27. Tropas del III^{er} Batallón del 105 Regimiento de Infantería.



En el extremo izquierdo el primer LVT (2) que llegó a su destino lo hizo en el **extremo norte del muelle del rey**, donde se hallaba la rampa para bajar y subir los hidroaviones del agua. La máquina hizo rugir sus motores y las cadenas la alzaron sobre la estructura de hormigón. De inmediato los hombres que iban a bordo saltaron a tierra y se tiraron al suelo. Allí, bien pegados sobre el cemento, lo más cerca posible del borde oeste del malecón, pudieron progresar a salvo del fuego japonés cuyas bocas de fuego, mas bajas, tenían que disparar con una ligera inclinación hacia arriba de forma que el borde del muelle servía de parapeto para los atacantes. Con las balas silbando sobre sus cabezas los primeros hombres del Destacamento Especial “Z” en abandonar su transporte empezaron a reptar hacia tierra.

Paralelamente, pero en el extremo derecho del frente de ataque, otro LVT (2) fue a parar al otro muelle, el de **On Chong**, pero en este caso no se trató de una maniobra deliberada sino de una avería en el timón que obligó al ingenio a detenerse junto al atracadero. De inmediato los hombres que iban a bordo desembarcaron sobre el arrecife y volvieron caminando por el agua hacia su izquierda, en dirección al centro de la playa, donde se había planeado que desembarcarían.

En el centro el primer LVT (2) que llegó **a la playa** lo hizo, según los registros, a las **10:41**. En los minutos siguientes lo hicieron muchos más.

En el lado izquierdo **tres llegaron en la caleta** que se abre entre la protuberancia arenosa y el muelle del rey, cerca de un hidroavión abandonado, mientras un cuarto lo hacía **en la misma protuberancia** para vagar un rato entre los árboles y los edificios en ruinas antes de ir hacia el este a reunirse con los otros tres, y un quinto llegaba a tierra **justo al oeste de la protuberancia**, para cruzar su base e ir a reunirse con los demás.

En el **sector central** de la “Playa Amarilla” un sexto tractor anfibio salió del agua fuera de control y siguió avanzando en línea recta hacia la otra orilla de la isla hasta que su avance se vio detenido por un enorme cráter, causado por la artillería naval, en el que cayó y se encajó. De los hombres que iban a bordo dos resultaron muertos por el fuego japonés mientras los demás consiguieron bajarse del vehículo y esconderse en la maleza.

No fueron las únicas víctimas. La primera oleada perdió un total de cuatro tractores anfibios, contando los dos que ya hemos mencionado: el que se averió y el que acabó dentro de un cráter. A bordo de ellos se fueron baja cinco muertos en acción y una docena de heridos.

La destrucción de los **otros dos ingenios** ha dado pie a algunas controversias. Según una de las versiones el premio se lo llevó un cañón japonés escondido en algún lugar de la playa. Ciertamente había posiciones artilleras en la base del muelle del Rey pero estas tenían sus propios problemas para defenderse de los ata-

cantes que habían llegado a tierra en esa zona. Por otro lado otra versión habla de la destrucción de uno de estos tractores anfibios por medio de una granada que fue arrojada al interior. Se trata de una posibilidad mucho más real, sobre todo teniendo en cuenta el hecho de que en Butaritari los japoneses dispararon a menudo desde posiciones escondidas en lo alto de los árboles. Pero según esta misma versión el segundo LVT (2) no fue destruido por un cañonazo japonés sino por uno de los carros de combate propios que, recién desembarcados, se dedicaron a regar los alrededores con sus piezas principales, sin coordinarse con la infantería. En resumen, la versión más plausible es también la menos agradable.

Hemos narrado las vicisitudes sufridas por once de los ingenios anfibios de la primera oleada. **Los otros cinco** llegaron a tierra sin novedad entre el centro de la playa Amarilla y el muelle de On Chong, justo en la zona en que estaban a punto de desembarcar las siguientes oleadas.

A consecuencia de este despliegue la mayoría de los hombres y los tractores anfibios del **subdestacamento de la izquierda** acabaron aislados más allá de la protuberancia arenosa, en la base del Muelle del Rey, y sin conexión por tierra con el resto de las fuerzas de invasión, que llegaron a la isla mas al oeste y no pudieron avanzar inmediatamente para unir las posiciones.

De todos modos la toma de este muelle, en el extremo este del asalto, fue relativamente fácil y pronto hubo un perímetro for-

mado en torno a su base. Más difícil fue asegurar el Muelle de On Chong debido a la resistencia japonesa: en el mismo embarcadero y tierra adentro.

Y es que **la mitad derecha del Destacamento Especial "Z"** se organizó con rapidez nada mas llegar a tierra y pronto alcanzaron la base del muelle, desde donde una escuadra ascendió por él para despejarlo mientras otra avanzaba hacia el oeste y la tercera avanzaba unos 140m hacia el interior antes de pivotar hacia el oeste también.

La primera, avanzando por el muelle para despejarlo, se encontró con la defensa japonesa mas dura hasta el momento, aunque poco a poco conseguirían eliminarla.

La segunda progresó hacia el oeste desde la base del muelle y a lo largo de la costa otros 140m para ir a darse de bruces con varias posiciones japonesas, incluyendo alguna ametralladora. Una inspección cercana aclaró que sus ocupantes habían muerto bajo el fuego naval sin embargo el avance se detuvo allí.

Y la tercera se internó hacia el interior de la isla donde se encontró con varios edificios y algunos grandes refugios semi-subterráneos revestidos con gruesos troncos de palmera. La forma de acabar con ellos fue lanzar algunas granadas por los respiraderos provocando la salida masiva de los trabajadores coreanos que se escondían en su interior. En esta acción fueron capturados 30

trabajadores y muertos otros 20 de aquellos inocentes cuyo único delito fue ser reclutados a la fuerza para servir como mano de obra semiesclava.

Los estadounidenses debieron conformarse con estas capturas pues abandonaron los refugios sin molestarse en revisar su interior. Tal vez fue por temor, tal vez por despreocupación o tal vez por asco ante la carnicería que esperaban encontrar allí dentro. Pero fue un error de novatos del que se arrepentirían en cuanto empezara a caer sobre su retaguardia el fuego de algunos soldados nipones que se habían quedado escondidos dentro.

En todo caso estas acciones consiguieron asegurar el sector derecho, mientras los carros de combate llegaban a la playa.

Llegan los blindados.

Los carros de combate asignados a la playa amarilla estaban incluidos en las tres oleadas siguientes: los carros medios en la 2ª y la 3ª²⁸, y los ligeros en la 4ª²⁹, con los primeros elementos de la infantería.

La **2ª oleada** llegó al borde del arrecife a 90 metros por detrás de los tractores anfibios, seguida a su vez por **la 3ª**, a dos minutos de distancia. Los quince carros medios que componían ambas tandas vivieron diferentes vicisitudes, pero la primera, que fue común a todos, resultó ser el arrecife.

Cuando las LCM llegaron al linde de este se toparon contra él y tuvieron que detenerse. Todos los cálculos optimistas habían fallado también en la Playa Amarilla y no había profundidad suficiente en el arrecife para el paso de las lanchas, ni siquiera con la marea alta. Sin embargo si era posible que los carros de combate vadearan los 0,76 a 0,9 metros de profundidad que cubrían la mayoría del coral, y así se intentó.

Nada más varar en el borde las LCM abatieron sus rampas, y los carros iniciaron su aventura en dirección a la isla. Una aventura complicada que iba a provocar las dos primeras bajas en el contingente. Pues la profundidad de la que hemos hablado antes fue una media lo suficientemente extendida para prohibir el paso de las lanchas de asalto, pero no una seguridad para los tripulantes de los carros que, regados en el exterior por el fuego japonés, tuvieron que avanzar guiándose a través de la mirilla del conductor para sortear los pináculos de coral y los montones de roca que aquí y allá interrumpían el paso. Fue una carrera de obstáculos en la que el más letal de todos fueron los cráteres cavados por el propio fuego artillero durante el bombardeo previo de la isla. En dos de dichos cráteres cuyo fondo quedaba diseminado por una capa de lodo flotando entre dos aguas cayeron sendos carros de combate, con la mala suerte de que en uno de ellos, medio inundado, quedó atrapado el **Capitán Robert S. Brown**, al mando de la compañía.

Mientras avanzaban hacia la playa los carros de combate

28. De la compañía A, recordemos.

29. De la C.

devolvieron tanto fuego como el que recibieron, principalmente empleando el cañón de 37mm sito en la torreta y la ametralladora coaxial, pues el cañón pesado de 75mm no siempre estuvo a suficiente altura sobre el agua.

A partir de las **10:45** empezaron a llegar sobre la arena. Su misión era apoyar a las tropas en tierra, tanto a las del destacamento especial que les había precedido como a las compañías del IIº Batallón que seguirían después, sin embargo desde el principio se experimentó una radical falta de colaboración entre los carros y la infantería, provocada en parte por la ausencia de su jefe.

Por esto la primera decisión de los carristas, nada mas llegar a tierra, fue concentrarse en la playa a la espera de órdenes. No llegarán. La radio del Capitán Brown está muda a causa de la inundación de su blindado, y no puede ni comunicarse con los demás ni bajar a la playa a causa del fuego japonés³⁰. Mientras tanto empezó a llegar a tierra la reina de las batallas.

La infantería desembarca³¹.

Eran las **10:50** pasadas cuando llegó el turno de las LCVF de la **cuarta oleada** de topar con el arrecife. Las LCM cargadas con carros ligeros que formaban parte de la tanda bajaron sus rampas y los blindados empezaron su lenta progresión, pero los infantes se quedaron parados. Nadie les había informado de que tendrían



La "Playa Amarilla" vista desde el aire. La columna de humo que nace en el centro de la foto corresponde al depósito de bidones ardiendo en la playa. (Fuente: CMH)

an que tirarse al agua, y menos bajo el fuego, algo mas esporádico ya pero sin embargo aún bastante sonoro, de las ametralladoras

30. Ciertamente hay que decir que ese fuego no impidió que la infantería llegara a tierra. Pero es posible que el carro se viera especialmente atacado, lo que debió dificultar su evacuación.

31. II Batallón (Teniente Coronel John F. McDonough)
 ◇ Compañía E (Capitán Bernard E. Ryan)
 ◇ Compañía F (Capitán Francis P. Leonard)
 ◇ Compañía G (Capitán Paul J. Chascar)

japonesas.

Sin embargo el momento de duda fue corto, si las balas niponas rebotaban inofensivamente sobre los pesados cascos de la LCM y las blindadas carcasas de los carros ligeros no era así con las lanchas de asalto de la infantería, sin blindaje. En cuanto las primeras balas empezaron a atravesar los cascos de sus transportes los soldados se echaron al agua sin pensarlo más.

Como patos en tierra, entorpecidos por el equipo que llevan en los brazos o cargado en la espalda y tratando de mantener secas al menos sus armas, los soldados empezaron a progresar –algunos agachados, otros tratando de correr, los mas asegurando poderosas zancadas- hacia la línea amarilla de arena que a mas de 230 metros de su posición les esperaba con una falsa promesa de seguridad.

Tambaleándose, a veces sintiéndose exageradamente visibles con el agua hasta los tobillos, otras enterrados hasta la barbilla en el líquido elemento, a menudo tirados bajo el agua tras haber pisado una roca irregular o haber hundido el pie en un traicionero agujero, los hombres fueron avanzando hacia la costa, perdiendo sus equipos pesados bajo el agua. Radios, lanzallamas, bazookas y muchos otros elementos del equipo acabaron reposando sobre el coral, o irremediablemente empapados.

Y mientras tanto el fuego japonés, incesante, estuvo marcando su “stacatto” sobre la revuelta superficie de la laguna, pun-

teando el camino por delante o por detrás de los hombres y silbando sobre sus cabezas, aturullándolos y asustándolos mas que otra cosa pues resultó ser extraordinariamente impreciso, causando tan sólo tres muertos en el total de la oleada, además de algunos heridos.

Finalmente consiguieron llegar a tierra firme, ya no hay agua, sólo arena, restos de equipo, un LVT (2) reventado y una pila de bidones de gasolina que arde furiosamente. Los hombres de **las compañías E y F** de la oleada miraron hacia atrás y vieron como sus compañeros de las oleadas siguientes –unos minutos por detrás- estaban sufriendo su misma ordaía.

Poco a poco las compañías empezaron a reunirse, la **E a la izquierda y la F a la derecha**, en el tramo de playa entre la protuberancia arenosa y la base del muelle de On Chong. Entonces estallaron los bidones de gasolina.

Era una situación que sólo podía demorarse. El fuego rabioso había ido concentrando los gases en el interior de los bidones y acabó por reventarlos. Miles de esquirlas de metal rasgaron la playa hiriendo a cuantos alcanzaron y obligando a los demás a buscar cobertura más allá de la misma, en la maleza, donde se atrincheraron a la espera de que los carros de combate y los LVT (2) acabaran de reducir el fuego enemigo que batía la arena.

Sin embargo hubo quienes no podían cubrirse. Como en la

playa Roja los **equipos de playa** ciertamente menos numerosos, se pusieron manos a la obra nada más poner pie en tierra. Tenían que desplegar granadas de humo rojo y grandes paneles que mostraran a los observadores a bordo de los barcos y los aviones el lugar preciso en que se hallaban las tropas para evitar que fueran bombardeadas.

En torno a las **11:00** los pelotones de ambas compañías estaban más o menos organizados. Mientras, la **compañía G** (menos el 2º pelotón, enviado a Kotabu), desembarcaba con la **sexta oleada**. Y tras ellos estaba llegando la **compañía de armas pesadas** pero todo el proceso de desembarco va a detenerse de repente. Los que venían detrás tuvieron que esperar a que se terminara con una amenaza que pesaba sobre el flanco oeste de la ruta a la playa.

La batalla de los derrelictos.

Nos referimos, evidentemente, a los dos barcos posados sobre el coral que se hallan, totalmente inutilizados, al norte ligeramente al oeste del extremo del muelle de On Chong.

Eran las **11:00** aproximadamente cuando a bordo de la **lancha de asalto n° 17 del Neville** un hombre hizo un gesto brusco hacia el oeste. Se trataba del contramaestre Joseph V. Kaspar, oficial de salvamento y piloto de la lancha que ha liderado la segunda oleada. Otro hombre se acercó a él, el alférez de marina Andrew P. McConnell Jr. Los dos hombres hablaron a voces en medio del

estruendo de la batalla, y la lancha viró hacia los dos derrelictos que adornaban el extremo del muelle de On Chong.

Cualquiera que extrañado se fijara en la lancha debió ver cómo desplazaban las ametralladoras de abordo para posicionarlas a estribor. ¿Qué estaba sucediendo?

Sucedía que el contramaestre Kaspar había descubierto, por fin, el origen del fuego que estaba segando el aire sobre la zona de desembarco. Eran los derrelictos. Con toda seguridad los japoneses habían establecido una posición de fuego en el interior de uno o de ambos barcos. Mientras las tropas caminaban lentamente hacia la playa la lancha empezó a descargar sus tres armas sobre los cascos de los barcos, levantando esquirlas de metal, madera y pintura. La prueba de que tenían razón cayó sobre ellos poco después en forma de denso fuego de ametralladora que hirió a Kaspar mortalmente.

Sin desanimarse el alférez ordenó nuevos ataques, hasta que una de las armas se atascó. Entonces se retiraron. Justo a tiempo porque el aviso dado de que en aquellos dos barcos se escondían las armas niponas había sido escuchado y poderosas medidas se estaban acercando para eliminar la amenaza.

Nada menos que los aviones embarcados de cuatro portaaviones: el **Liscome Bay**, el **Coral Sea**, el **Corregidor** y el mismísimo **Enterprise**³² se estaban acercando a ambos barcos. El ataque

32. Los tres primeros del Task Group 52.3. Grupo de Apoyo Aéreo; y el último del Task Group 50.2. Grupo de Portaaviones Norte

aéreo se prolongó entre las **11:25** y las **12:57**, tiempo durante el cual, para evitar riesgos, se suspendieron todas las operaciones de desembarco en la “Playa Amarilla”. Es el parón del que hemos hablado antes. Bombas y ametralladoras cayeron sobre los dos blancos, con escaso éxito. No se trataba de grandes buques y un bombardeo preciso resultaba difícil. La profundidad era demasiado escasa y un torpedeo era totalmente imposible. Se intentó un bombardeo de rebote³³ en cinco ocasiones, pero las bombas se limitaron a pasar por encima de los dos derrelictos.

Todo esto no quiere decir que no se lograra nada. Los impactos cercanos agujerearon los cascos, las balas de ametralladora cruzaron las cubiertas y a las **11:50** se unió a la fiesta el destructor **Dewey**³⁴ con sus cañones de 120mm. En teoría esa hubiera debido ser la mejor solución, fuego naval contra un blanco naval fijo, pero en esta ocasión el enemigo fue la distancia. Posicionado a cuatro kilómetros y medio la precisión del Dewey se resintió y aunque logró algunos blancos y se apreciaron daños en los dos cascos semihundidos parte de su artillería pasó por encima y fue a caer en tierra, en la zona donde estaban moviéndose los soldados. A consecuencia de ello el Capitán William Ferns, al mando del **Destacamento Especial “Z”**, ordenó a aquellos de sus hombres que se hallaban un poco más allá del muelle de On Chong que se retiraran algo menos de 100 metros hacia el este y solicitó el cese del fuego

naval y aéreo. Según algunas fuentes tuvo éxito y el fuego naval cesó a las **12:07**, aunque no el aéreo. Según otras el fuego naval siguió hasta las **12:57**³⁵.

Sin embargo los ataques aéreos continuaron pasadas las 12:07, apoyados ahora por fuego desde tierra. Y es que a todas luces los japoneses que debían estar posicionados a bordo de los derrelictos estaban dirigiendo el fuego de sus armas hacia ellos, dedujeron los hombres del destacamento especial “Z” cuando empezaron a caer sobre sus posiciones largas ráfagas de ametralladora. Por supuesto devolvieron los disparos con sus propias armas.

El engranaje que pondría fin a aquel brutal ataque se puso en marcha a las **12:39**, cuando desde la playa se solicitó por radio que cesaran los ataques aéreos. Fue el **Mayor Dennis D. Claire** quien lo hizo. Se trataba del hombre que más adelante iba a comandar las fuerzas que avanzarían hacia la barrera anticarro este. Sin embargo en ese momento estaba en la playa organizando a sus hombres y se sentía especialmente preocupado por los heridos. La interrupción de los desembarcos estaba impidiendo que llegaran a tierra los sanitarios y que se pudiera evacuar a las bajas más graves.

La primera solicitud, sin embargo, no fue atendida y el fuego no cesó hasta que a las **12:57** el mayor envió un nuevo men-

33. Consiste en que el avión lance su bomba en un ángulo que provoque que esta, al tocar la superficie del mar, rebote sin estallar, avanzando a ras del agua hasta su objetivo. Algo así como hacer “ranas” en el río con una piedra plana.

34. DD 349, Que formaba parte de la Task Unit 52.2.1. 1ª Unidad de Apoyo Artillero Naval.

35. No parece una cuestión importante cuando cesara el fuego naval ya que se mantuvo el fuego aéreo. Es posible que simplemente el primero se redujera, a partir de las 12:07, a un cañoneo más esporádico, lo suficiente para que a bordo del Dewey consideraran el ataque terminado y así lo consignaran en el diario de a bordo mientras en tierra seguían sufriendo sus consecuencias. O simplemente se trató de un error de alguna de las dos partes.

saje, tal vez añadiendo la palabra “inmediatamente” como dice la historia oficial, o tal vez explicando la situación que se vivía en la playa. Entonces si se acabó aquel furibundo ataque. Poco después pudieron reiniciarse los desembarcos y curiosamente la primera unidad que llegó a la playa fue la unidad de enlace aéreo **ALP U-12**, destinada al **II° Batallón**, una unidad que hubiera sido mucho más práctica antes para detener los ataques aéreos.

Finalizaba así, temporalmente, la batalla de los cascos, que había durado casi dos horas. Dos horas durante las cuales las operaciones en tierra se habían ido desarrollando como vamos a narrar ahora.

El avance hacia el interior desde la playa Amarilla. Estableciendo el frente al este y al oeste. De 11:00 a 12:30 (aproximadamente) del 20 de noviembre de 1943.

Como ya hemos indicado la Compañía F³⁶ desembarcó en el lado derecho de la playa y la E en el izquierdo. Cada una de ellas tenía una misión bien delimitada.

La **Compañía F** debía avanzar hacia el sur hasta la orilla oceánica despejando un ancho pasillo de tierra para luego girar y

posicionarse mirando al oeste desde el extremo meridional de las posiciones ocupadas por el destacamento “Z” en la base del Muelle de On Chong, hasta el océano.

Por su lado la **Compañía E** debía posicionarse de norte a sur, mirando al este, desde la base de la protuberancia de arena hasta el océano. Para ello envió un pelotón hacia el sur en paralelo por la izquierda con la Compañía F mientras los restantes se desplegaban directamente en las posiciones que debían ocupar.

Mientras tanto las otras dos compañías del batallón debían servir como unidades de apoyo, la **G** enviando pelotones de refuerzo donde fuera necesario y la **H** disparando donde se le pidiera con sus armas pesadas. A los carros de combate, si llegaban a ponerse en marcha, se les confió la misma misión de apoyo. Debían aparecer allí donde fueran necesarios.

El avance hacia el sur de la compañía F³⁷

Hemos visto anteriormente cómo el grupo derecho del **Destacamento Especial “Z”** pivotaba hacia el oeste, enviando un pelotón hacia el extremo del muelle de On Chong, otro más allá de su base y un tercero hacia el interior, al otro lado de la carretera.

36. II Batallón (Teniente Coronel John F. McDonough)

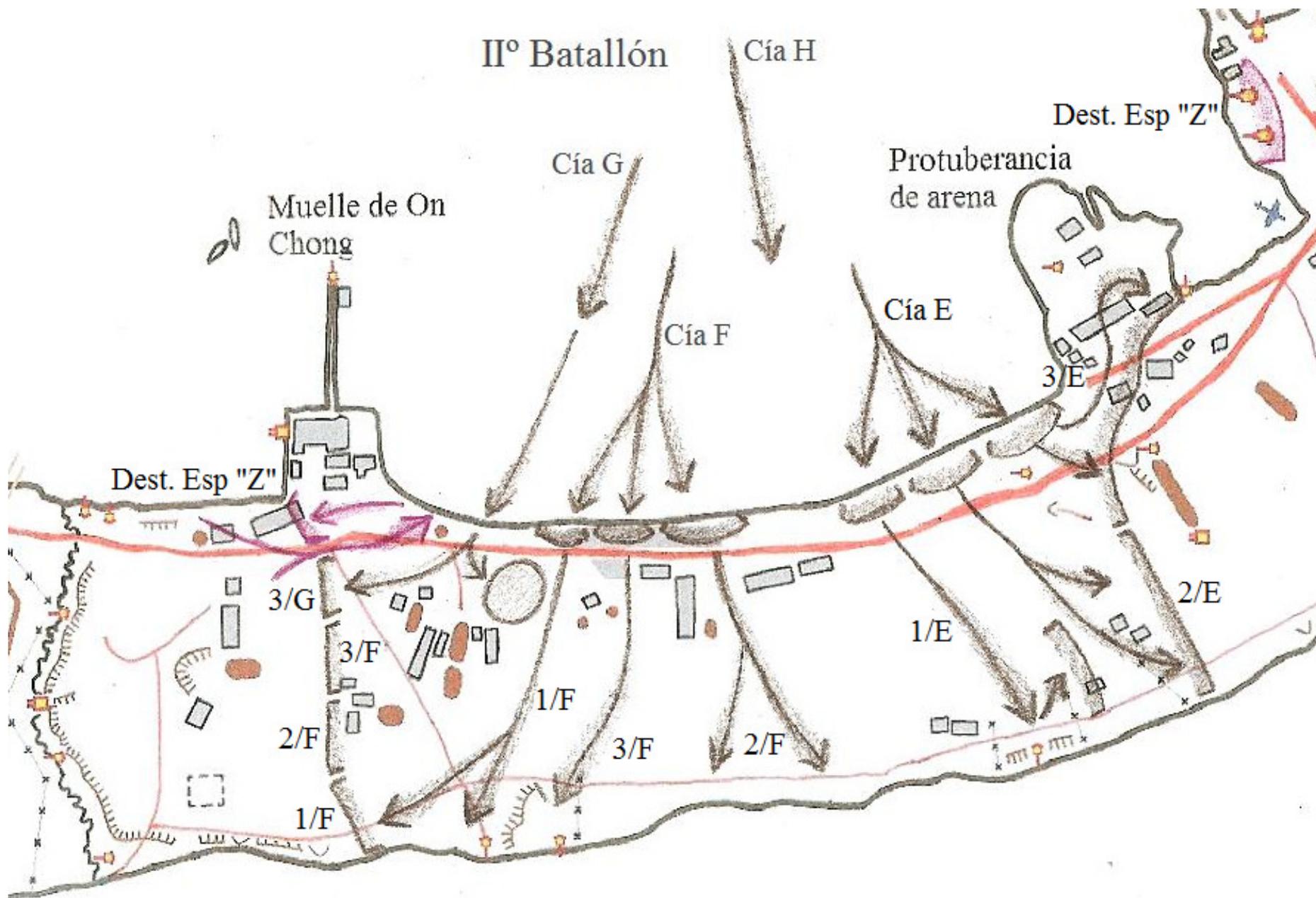
- Compañía E (Capitán Bernard E. Ryan)
- Compañía F (Capitán Francis P. Leonard)
- Compañía G (Capitán Paul J. Chascar)
- Compañía H (armas pesadas)

37. En este apartado se citan:

- Mitad derecha del Destacamento Especial “Z”

- del II° Batallón (Teniente Coronel John F. McDonough)

- Compañía F (Capitán Francis P. Leonard)
 - ◊ Pelotones 1º, 2º y 3º y pelotón de armas.
- Compañía G (Capitán Paul J. Chascar)
 - ◊ 1er Pelotón y morteros de 60mm
- Compañía H (armas pesadas)
 - ◊ Tropa de infantería



El avance de estos pelotones hacia el sur abrió camino para que la recién desembarcada **Compañía F** se posicionara para su avance hacia el sur. El **1er pelotón** se colocó a la derecha y el **2º pelotón** a la izquierda³⁸, con **dos equipos de ametralladora** entre ellos. El **3er pelotón** se colocó detrás de los dos anteriores, en reserva de compañía, listo para dar apoyo donde fuera necesario³⁹.

Eran pasadas las **10:30** cuando el dispositivo se puso en marcha bajo las palmeras, sorteando la maleza y los pozos de bobai. La lucha fue esporádica. Entre los restos del bombardeo, arrastrándose sobre el sucio suelo, los hombres llegaron mas allá de la carretera principal que recorre la isla de este a oeste sin encontrar a ningún enemigo. El fuego japonés recibido en la playa parecía haberse desvanecido. En realidad los japoneses se estaban retirando hacia lo más profundo de la maleza, dejando algunos tiradores ocultos en lo alto de los árboles, esperando que la línea de avance los rebasara para hostigar a los estadounidenses.

El ritmo de avance fue desigual. Allí donde el terreno clareaba el avance fue mas rápido ya que se apagaba un tanto la paranoia causada por la presencia del enemigo, que fue falsamente detectado en multitud de árboles y zonas de maleza densa; mientras que en terreno mas poblado de árboles y maleza sucedió a la inversa. Fue el **2º pelotón** (por la izquierda) el que mas disfrutó de este terreno despejado, y pronto empezó a abrirse un hueco entre él y el

1º (a su derecha).

Que se abriera un hueco entre las unidades que avanzaban era una circunstancia peligrosa ya que se corría el riesgo de que quedaran rebasadas algunas posiciones o grupos de tropas japonesas, que luego estarían en posición de hostigar la retaguardia matando soldados y oficiales e interrumpiendo el fluir de los suministros. Además era precisamente lo que los japoneses pretendían. Por otro lado no es extraño que las unidades atacantes acabaran separándose. En primer lugar porque con las radios mojadas e inservibles el único medio que pudieron emplear los jefes de pelotón para comunicarse entre si y con su jefe de compañía fue enviar mensajeros. Fue un sistema que no funcionó demasiado dado que era necesario que estos mensajeros conocieran perfectamente las rutas que debían tomar por la maleza y que se atrevieran a recorrerlas con suficiente diligencia, aún a riesgo de topar con algún francotirador.

En segundo lugar, la facilidad de avance de uno de los pelotones con respecto al otro provocó que este hueco se abriera no sólo lateralmente, sino también de delante atrás (es decir, el 2º pelotón se adelantó al 1º). Finalmente se decidió que el **3er pelotón**, en reserva, se insertara entre los dos de cabeza, uniendo su flanco izquierdo al 2º y el derecho al 1º. De la retaguardia pasarían a ocuparse otras tropas.

38. Con el 1er pelotón de la compañía E a su izquierda, como luego veremos.

39. Para aclarar la cuestión de las reservas explicaremos que una fuerza nunca avanzaba con la totalidad de sus combatientes en primera línea pues eso reducía mucho la maniobrabilidad y la capacidad de elegir dónde desplegar más o menos fuerza. Así cada compañía podía avanzar con un pelotón de frente y dos en reser-

va o, como sucedió en este caso, con dos en línea y uno en reserva. En este caso el 3er pelotón era la reserva exclusiva de la Compañía F. Algo parecido sucede con unidades mayores. Así un Batallón puede avanzar dejando una compañía en reserva. En nuestro caso se trató de la G, que estuvo a disposición de todo el batallón y no exclusivamente de una compañía.

Fue una buena idea, pues poco después de cruzar la carretera principal los tiradores nipones que se habían quedado atrás empezaron a disparar sus fusiles contra los prevenidos soldados. No resultaron ser demasiado precisos, pero si consiguieron obligar a que se emplearan mas tropas, y que se retrasara el avance.

Estas tropas fueron:

- De la **Compañía G**:
- el 1er pelotón.
- Soldados de la sección de morteros de 60mm de la compañía.
- De la **Compañía H**: sirvientes de armas pesadas que dejaron estas para armarse con fusiles.

Uno de ellos, el sargento Pasquale J. Fusco, dejó un interesante relato de la operación de limpieza: “Eliminar a los francotiradores que estaban en los árboles fue lo peor de todo. No podíamos verlos ni con anteojos y eso hizo nuestro avance muy lento. Cuando avanzamos fue en línea de escaramuza, con cada hombre siendo cubierto mientras corría de posición cubierta a posición cubierta. Eso significó que cada hombre pasó una gran parte de su tiempo en el suelo. Mientras estábamos boca abajo estudiábamos con cuidado los árboles y el terreno. Si uno de los nuestros empezaba a

disparar rápidamente a un árbol o a algún lugar en tierra, sabíamos que había visto un francotirador, y los que podían ver el árbol se sumaban al fuego. Cuando no veíamos a ningún enemigo, disparábamos ocasionalmente a los árboles que parecían probables.

Pasadas las **12:00** los hombres del **2º pelotón** (izquierda) llegaron a la costa sin haber encontrado posiciones japonesas. Poco después lo hicieron los del **3º**, encontrándose con una posición para dos ametralladoras defendida por una trinchera, pozos de tirador y alambre de espino. Era una posición defensiva diseñada para detener un eventual desembarco en la costa sur aunque hubiera podido servir perfectamente para atacar a los invasores que venían desde el norte. Sin embargo no se encontraron defensores dentro.

El **1er pelotón**, por su parte, llegó a la orilla más al oeste, pero sólo un extremo, ya que el otro debía desplegarse hacia el interior.

Una vez despejada la franja de tierra entre la “Playa Amarilla” y la orilla oceánica se procedió, entre las **12:00** y las **12:30**, a desplegar el nuevo frente, que debía quedar, de sur a norte, de la siguiente manera:

- 1er pelotón.
- 2º pelotón.

- 3er pelotón⁴⁰.

Además, mas al norte se desplegó el **3er pelotón** de la **Compañía G**, sobre la carretera, y la mitad oeste del **destacamento especial “Z”**. Ahora mismo nos referiremos a estas unidades.

En la base del muelle de On Chong⁴¹.

Dejamos al **sub-destacamento de la derecha** empeñado en despejar el muelle y la zona alrededor de la base del mismo, habiendo logrado avanzar hasta 140 metros hacia el oeste y el suroeste. En la primera dirección no habían recibido oposición, y en la segunda se estaban enfrentando a un denso grupo de refugios subterráneos, de los que, a fuerza de granada, habían salido unos cuantos prisioneros.

Sin embargo todo tuvo que cancelarse a partir de las **11:00** aproximadamente, cuando un denso fuego de ametralladora proveniente del norte empezó a caer sobre los atacantes.

Seguramente debieron cruzarse miradas de nerviosismo entre los oficiales, pues un nuevo enemigo parecía entrar en liza desde un flanco totalmente imprevisto. Finalmente se descubrió cual era el origen del fuego: los dos barcos semihundidos en el extremo del muelle de On Chong. Desde ellos estaba partiendo un fuego

potencialmente muy peligroso que obligó a los oficiales a reagrupar a sus hombres y retirarse a la base del muelle, seguramente para ponerse a cubierto en los edificios que allí se hallaban.

Fue allí donde, a las **11:45**, los encontró la unidad que debía relevarlos: el **3er pelotón de la compañía G**, apoyado por un equipo de ametralladora ligera. Las unidades intercambiaron posiciones, y pronto el **grupo oeste del destacamento “Z”** volvió a la playa. Seguido de cerca por los hombres que acababan de relevarlos.

La razón de esta retirada masiva es simple. A las **11:50** el destructor **Dewey** había empezado a cañonear los dos cascos hundidos con un fuego poco preciso que, pasando a menudo por encima de sus objetivos, empezó a caer en la zona donde acababa reproducirse el relevo. El lugar permaneció vacío hasta que cesó el fuego del destructor, y también todos los demás ataques contra los derrelictos. A partir de entonces los hombres del **3er pelotón** volvieron a ocupar una posición que iba desde la orilla de la laguna hasta un punto situado 70 metros tierra adentro, con los del **grupo derecho del destacamento “Z”** a su derecha, en la base del Muelle de On Chong.

Ahora podemos desplegar completa la línea de frente que a

40. En muchos despliegues no citaremos el pelotón de armas de las compañías. Esto se debe a que o bien permanecía en retaguardia para dar apoyo o bien sus elementos eran distribuidos entre los tres pelotones de fusileros, y se posicionaban con ellos.

41. En este apartado se citan:

- Mitad derecha del Destacamento Especial “Z”

- del IIº Batallón (Teniente Coronel John F. McDonough)
 - ◇ Compañía F
 - * 1º, 2º y 3er pelotones y pelotón de armas.
 - ◇ Compañía G (Capitán Paul J. Chascar)
 - * 3er Pelotón.

las **12:30** se alineó hacia el oeste en el sector la playa Amarilla. De norte a sur:

- El grupo oeste del Destacamento Especial “Z”.
- El 3er Pelotón de la Compañía G
- El 3er Pelotón de la Compañía F
- El 2º Pelotón de la Compañía F y
- El 1er Pelotón de la Compañía F.

El Posicionamiento hacia el Este de la Compañía E⁴².

Mientras la compañía F avanzaba hacia el sur y giraba para posicionarse mirando al oeste, como hemos visto, la compañía E tuvo que cumplir una doble misión similar. La de ayudar a despejar el camino hacia la orilla oceánica, y la de establecer un frente orientado al este desde el que debía partir la ofensiva posterior.

Vamos a detallar brevemente la función de cada pelotón.

El **1er pelotón** se situó en el extremo derecho del dispositivo, y avanzando en paralelo a la izquierda del 2º pelotón de la compañía F debía llegar a la playa y detenerse. Allí pasaría a convertirse en la reserva de la compañía.

El **2º pelotón**, avanzando detrás del primero, iría avanzando hacia el sureste y desplegándose hacia el este formando un frente desde un punto situado a 45 metros al sur de la carretera principal este – oeste hasta la orilla oceánica. Este frente debía quedar mas al este que el 1er pelotón de modo que este quedara detrás de las líneas en el momento de llegar a la orilla sur y pasar a la reserva.

El **3er pelotón**, por su lado, recibió en primer lugar la misión de despejar por completo de enemigos la protuberancia de arena situada en el lado izquierdo de la “Playa Amarilla”, misión de la que se encargaría una escuadra reforzada⁴³. Mientras el resto del pelotón recibió la misión de posicionarse sobre la carretera general, a la izquierda del 2º.

Elementos de la compañía H servirían como reserva en caso de necesidad.

El avance se inició a las **11:00** y en el sector del **primer pelotón** no se encontraron dificultades hasta ganados los 100 primeros metros, que fueron recorridos a una velocidad media de unos doce metros cada cinco minutos. No encontraron edificios y la única instalación defensiva que encontraron contaba con una posición de ametralladora abandonada y un cañón anticarro de 37mm roto. Tan sólo un ligero paqueo a cargo de tiradores embos-

42. En este apartado se citan:

- Mitad izquierda del Destacamento Especial “Z”
- del IIº Batallón (Teniente Coronel John F. McDonough)
 - ◊ Compañía E

- * 1º, 2º y 3er pelotones mas el pelotón de armas.
- ◊ Compañía H
 - * Elementos varios, en reserva.

43. Alrededor de 15 hombres.

cados molestó a los hombres, que dispusieron de estos defensores sin demasiados problemas.

El terreno comenzó a animarse al llegar al centro de la isla. Allí, en medio de su trayectoria, encontraron un amplio campo de pozos de Bobai seguido de un denso bosque de cocoteros que tuvieron que cruzar para llegar a la orilla sur. Los hombres progresaron a saltos de pozo en pozo hasta alcanzar las palmeras, entre las que empezaron a deslizarse lentamente. Como llevaba sucediendo desde la mañana, de vez en cuando restallaban algunos disparos a los que se contestaba con uno o dos tacos y una oleada de fuego aproximadamente orientado. Los japoneses no estaban consiguiendo causar muchas bajas –sólo 3 muertes y un herido en el pelotón entre las **11:00** y las **12:00**- pero si estaban siendo sumamente molestos, física y sobre todo psicológicamente, para los soldados que, no lo olvidemos, estaban viviendo su primera experiencia en combate.

La posición mas dura que se enfrentó al pelotón estaba en la costa sur. Un emplazamiento de ametralladora rodeado de pozos de tirador y de alambre de espino. Un emplazamiento en el que había defensores. Un emplazamiento que fue destruido por un tiro directo del cañón principal de uno de los carros medios M3, matando a diez japoneses. Los blindados empezaban a ser activos en el campo de batalla, cuestión de la que hablaremos dentro de un momento.

Por su parte el **2º pelotón** no experimentó dificultades para ocupar sus posiciones ante la ausencia de defensas niponas y gracias a la cercanía de su destino. Tan sólo sufrieron 3 heridos antes de detenerse para esperar a que el 3er pelotón ocupara a su vez sus posiciones.

Al **3er pelotón** le tocó sin duda bailar con la más fea. Y eso que la cosa no empezó mal. La escuadra reforzada de la izquierda se internó con decisión por la protuberancia arenosa. El panorama al que se enfrentaron allí fue de total destrucción. El lugar, que tanto daño podría haber hecho a los desembarcos con fuego de enfilada, había sido concienzudamente machacado por los LVT (2) y el bombardeo aéreo y naval. Aún lo estaba siendo, como atestiguaron los 3 muertos y varios heridos que causó a los atacantes un obús naval propio.

Los soldados progresaron entre los restos de las instalaciones: grandes barracones, un puesto de mando, dos emplazamientos de radio, pequeños almacenes, una central telefónica, un refugio antibombardeos con una posición de ametralladora instalada encima... Todos estos lugares fueron asegurados y sobrepasados uno a uno y pronto quedó despejada la zona. Como hemos dicho, por ahora la cosa no iba mal.

Al sur de la carretera general este-oeste los atacantes también progresaron bien al principio. Cerca de la carretera sobrepasaron dos defensas de troncos de palmera diseñadas para refugio de

sendas tanquetas, encuadradas por cinco pozos de tirador. Pero más allá tuvieron que enfrentarse a una de las posiciones mejor defendidas y más desconcertantes de todo el despliegue japonés en Butaritari.

En aquel momento eran las **12:00** aproximadamente y el frente orientado al este consistía, de norte a sur, en:

- Mitad este del destacamento “Z”, en la base del muelle del Rey.
- 3er Pelotón de la Compañía E, en la zona de la protuberancia de arena y a caballo sobre la carretera principal hasta 45 metros al sur de la misma.
- 2º Pelotón de la Compañía E, a la derecha del 3º, hasta la costa.
- 1er Pelotón de la Compañía E, en reserva detrás del 2º.

¿Y los carros del 193 Batallón?

Dejamos a los carristas en la playa, recién desembarcados y sin instrucciones claras de que tenían que hacer, mientras el jefe de la compañía A⁴⁴ —el **Capitán Brown**—, que sí sabía que debía hacerse, se hallaba atascado en el arrecife a bordo de un carro medio inundado y sin contacto por radio con el exterior.

Cada jefe de carro tomó sus propias decisiones. Algunos se pusieron en marcha motu proprio, mientras otros se quedaron esperando. Lo único que tuvieron en común todas las decisiones individuales tomadas fue que se hicieron sin tener en cuenta para nada a la infantería. La coordinación fue nula.

Uno de los carros de combate se puso en marcha incluso antes de que llegara a tierra la infantería. Pasó justo a la izquierda del apilamiento de bidones de combustible en llamas que estallarían poco después (ya lo hemos contado), para internarse en la isla. Apenas habían progresado un poco cuando una explosión potente y seca sacudió todo el blindado. Sin saberlo acababan de librarse por centímetros de una de las pocas minas anticarro colocadas en defensa de Butaritari. El carro de combate siguió avanzando hacia el sur pero de pronto la caja del vehículo se inclinó. Acababan de caer en un pozo de Bobai, donde se quedaron encajados entre la tierra suelta y un grueso tocón de palmera, que les impidió seguir adelante. Desde allí se encargarían de hostigar a los japoneses que recorrían la costa sur, no muy lejana ya, con su ametralladora de 7,62mm. No fue el único carro que sufrió este tipo de vicisitud. Otro incluso la sufrió dos veces pues cayó en uno de estos pozos para conseguir salir y caer en otro a continuación, donde quedó definitivamente atascado. El bobai empezaba a resultar un problema, sin duda.

El jefe de otro carro de combate movió su blindado hacia

44. Del 193 Batallón de Carros de Combate.

el este, al poblado de Butaritari, donde se detuvo mientras uno de sus compañeros, siguiendo mas allá, participó en el ataque llevado a cabo por elementos del destacamento “Z” a uno de los nidos de ametralladora sítos en la base del muelle del Rey.

Sin tener en cuenta el caso del carro que acabó metido en el Bobai, la mayoría de las posiciones japonesas atacadas por carros de combate al principio de la batalla lo fueron en la zona cercana a las playas. Uno de los refugios subterráneos japoneses, por ejemplo, fue atacado mediante la táctica de hacer pasar por encima el carro hasta que los ocupantes, alarmados, decidieron abandonarlo corriendo. Doce de ellos cayeron bajo el fuego de las ametralladoras del blindado.

Esta situación de descoordinación terminó antes de las **12:00**, cuando el Coronel McDonough –jefe del IIº Batallón-, en persona, fue a hablar con los carristas que aún se concentraban en la playa para obligarlos a ponerse en marcha. Poco después los blindados abandonaban la playa hacia el sur, rumbo a los destinos que les habían sido asignados en la línea este o en la oeste.

El **Capitán Wayne C. Sikes**⁴⁵ fue despachado al sector central de la línea de la Compañía F, orientada al oeste, para hacerse cargo de mandar los carros que fueran enviados allí mientras el **Teniente Coronel Edmonson**, jefe de todo el batallón de carros, marchó al sur entre las **12:00** y las **12:30** para apoyar la batalla en aquel sector con dos carros medios. A los que se añadieron cinco

mas después.

A modo de conclusión.

Tal y como sucedió en la playa Roja el desembarco en la playa Amarilla resultó un éxito. Sin embargo deben ser tenidas en cuenta algunas diferencias.

Para empezar la defensa japonesa. Al contrario de las playas invadidas al oeste, las que acogieron el desembarco del IIº Batallón se hallaban dentro del perímetro defensivo japonés y por ello las tropas estadounidenses recibieron un fuego mucho mas nutrido que el que había defendido el otro extremo de la isla. Sin embargo dicho fuego no fue suficiente para frenar a los asaltantes primero, y para impedir que se organizaran, después.

En lugares como la protuberancia de arena o las bases de los muelles los japoneses habían acumulado varias posiciones de armas automáticas que crearon inquietud en los hombres, aunque no fueron efectivas en cuanto a hacer blanco se refiere ya que causaron más nervios que bajas. Debemos hacer notar que esta falta de eficacia efectiva del fuego defensivo fue una de las características del combate en Makin, y una sorpresa si tenemos en cuenta que el que este mismo día se sufrió en Tarawa, otro atolón mas al sur, resultó en una hecatombe entre las fuerzas atacantes. Y se trataba de las mismas unidades, pues los defensores de Makin eran un destacamento de algunas de las unidades sítas en el otro atolón.

45. Jefe de la compañía C del 193 Batallón de Carros de Combate.

Probablemente la explicación sea que los japoneses dispusieron de menos defensas costeras, proporcionalmente, en Makin que en Tarawa.

En todo caso el desembarco funcionó de un modo muy similar al de primera hora de la mañana. Se siguió el mismo patrón de alternancia de ataque aéreo-bombardeo naval-ataque aéreo, para luego pasar a la llegada a tierra del destacamento especial y finalmente del resto de la fuerza. Los atacantes sufrieron los mismos problemas con el arrecife, y la llegada a tierra de los carros de combate fue de escasa utilidad mas allá de la playa pues no hubo coordinación con la infantería. Sin embargo en esta ocasión los japoneses estaban allí y estos fallos fueron la causa de algunas de las bajas que se sufrieron.

Finalmente hay que recalcar que la maniobra prevista para el IIº Batallón era algo mas compleja que la de los otros dos. Este debía asegurar la playa, cruzarla y luego desplegar dos líneas de frente, una orientada al este y otra al oeste. Luego cada una de ellas tenía que avanzar hacia objetivos divergentes, que es de lo que vamos a hablar a continuación.

V

LOS COMBATES DEL DIA 20 EN EL INTERIOR DE BUTARITARI

Despejando la barrera anticarro oeste. De 11:30 a 17:55 del 20 de noviembre de 1943.

En los primeros capítulos de esta monografía hemos detallado los desembarcos en la “Playa Roja”, incluido el avance hacia el este de las tropas desembarcadas, primero y los de la “Playa Amarilla”, incluida la penetración hacia el sur y el establecimiento de las dos líneas de frente, después. Dentro de una misma franja horaria hemos desplazado el objeto de la narración de oeste a este. Ahora vamos a volver a empezar desde el oeste para detallar las maniobras que se llevaron a cabo desde la “Playa Roja” y desde la “Playa Amarilla” para romper la barrera anticarro oeste, que se interponía entre ambas. Empezaremos por el I^{er} Batallón, a occidente, para luego centrarnos en el avance de la compañía F del II^o Batallón, proveniente de oriente. Interesante desproporción de fuerzas – un batallón completo frente a una compañía- entre los dos grupos de atacantes, que sin embargo tal vez se vio compensada por el hecho de que los menos numerosos se enfrentaron a una defensa orientada específicamente hacia el lugar del que vinieron los mas numerosos.

Después nos centraremos en el frente del este y los duros combates por ese reducto especial del que hemos hablado antes.

El avance del I^{er} Batallón hasta la “Segunda Línea de Cabeza de Playa”.

Se trata de una posición que se hallaba a la altura del “Lago Joan”, a un poco mas de un kilómetro de distancia hacia el este de la “Primera Línea de Cabeza de Playa”, y que debía servir para reordenar las unidades antes del ataque definitivo a la barrera anticarro, una reorganización que se preveía necesaria dado que el terreno a cruzar estaba cubierto de pequeñas lagunas, pantanos y manglares que iban a obligar a las tropas a avanzar a trompicones, despejando los pasos entre los accidentes del terreno mas intrasitables primero para centrarse después en reducir las bolsas de resistencia que quedaran en medio de la maleza.

Para avanzar se aprovechó el mismo despliegue con que se había llegado a la primera línea de playa, con:

- **La Compañía B** a la derecha y,
- **La Compañía C** a la izquierda.
- La **Compañía D** recibió la misión de apoyar a la primera línea, cosa que hizo enviando un pelotón de ametralladoras a cada una de las otras dos compañías, y po-

niendo el pelotón de morteros a disposición del Coronel Kelley, comandante en jefe del batallón.

- Finalmente la **Compañía A** seguía despejando Punta Flink, un trabajo que terminará a las **12:40**. Entonces volverá hasta donde está combatiendo el batallón para ponerse en reserva¹.

Como unidades de apoyo se previó que avanzarían también:

- **Un pelotón de ingenieros**². Estas tropas, equipadas con cargas de TNT enganchadas al extremo de largas pértigas, debían servir para atacar los blocaos enemigos. No fueron empleadas en esta fase de la batalla.
- Y varios **carros de combate ligeros**³.

El avance se inició puntualmente a las **11:30**, nada más terminarse el relevo de tropas que enviaba al **III^{er} Batallón** a la reserva y que hemos narrado antes.

Las primeras posiciones japonesas con las que se encontraron los hombres que se afanaban y peleaban por cruzar aquella zona de terreno, el más intrincado de toda la isla, fueron dos nidos de ametralladora y un escondite para cañón de 37mm, además de trincheras y otras posiciones que dominaban la orilla de la laguna. To-

das ellas, como empezaba a ser costumbre, abandonadas.

Y habando de costumbres, para no perderlas los japoneses basaron su defensa de este sector de la isla en el despliegue de tiradores ocultos más que en establecer líneas de frente fijas. No fue la primera vez que los soldados estadounidenses se encontraron con una defensa de este tipo, sin embargo en este sector fueron especialmente numerosos.

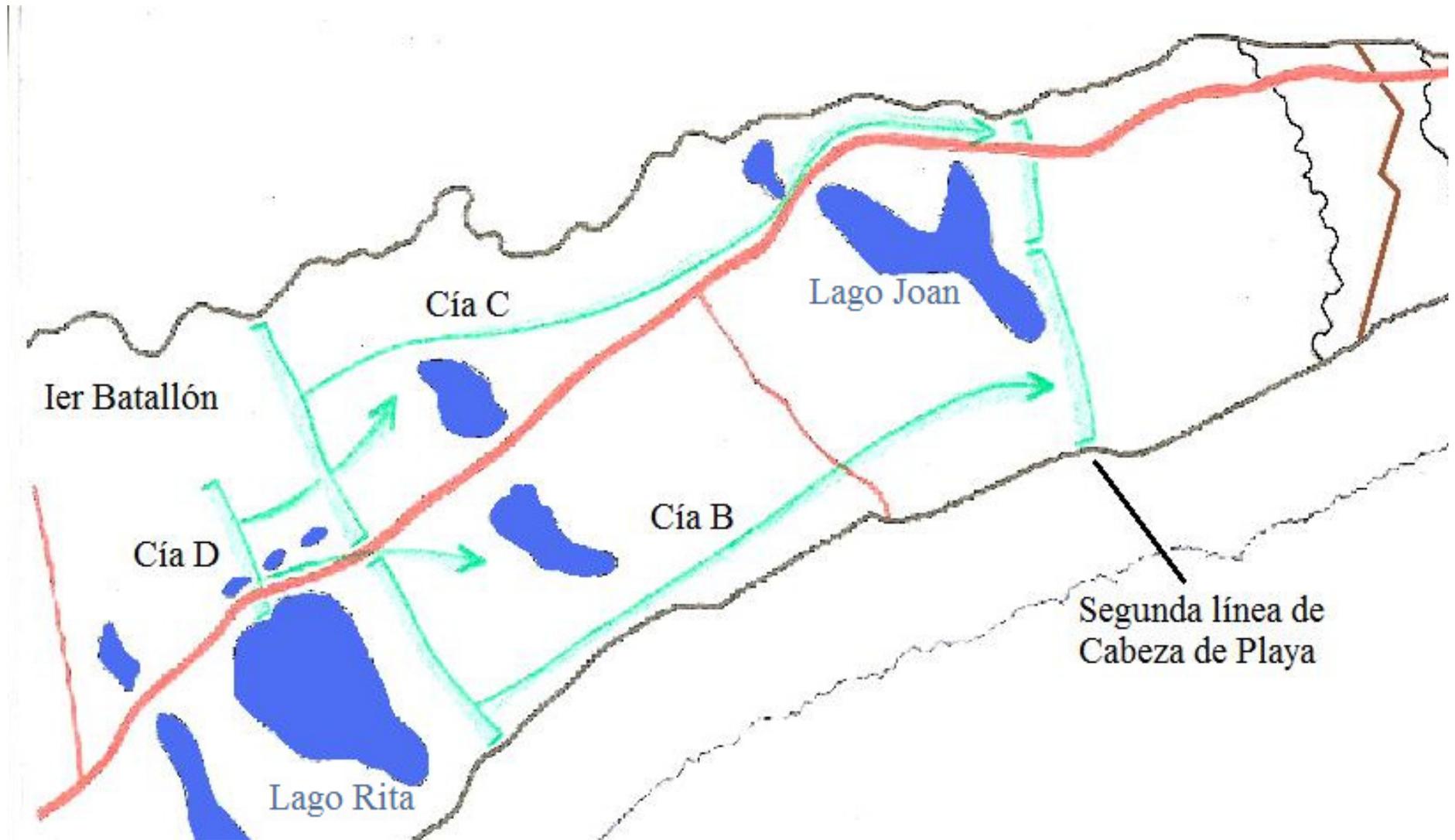
Las tácticas que emplearon estos tiradores, no sólo en este sector concreto sino en toda la isla, fueron a menudo las propias de los francotiradores. Actuaron a escondidas, ocultos entre los matojos de maleza, los troncos caídos y desde las copas de los árboles; en una proporción de tres hombres a ras de tierra por cada uno que se dispuso en lo alto de un árbol. Estos últimos puestos, los de los árboles, fueron de lejos los mejor preparados. Cada tirador llegó a disponer de varios escondites en diferentes árboles que estaban marcados por un atado de hojas pegado al tronco a algo más de un metro de altura. Cuando los soldados japoneses querían cambiar de árbol lo hacían a toda prisa, habitualmente descalzos para trepar con mas facilidad, y en unos segundos se plantaban arriba. Allí en lo alto solían tener un lugar para apoyarse y un escondite con un rifle y su munición, agua y sake. Esto les daba la ventaja de no tener que desplazarse de un sitio a otro con sus armas y su impedi-

1. Detallamos aquí el orden de batalla del batallón, perteneciente al 165 Regimiento de Infantería

- I Batallón (Teniente Coronel G.W. Kelley / Mayor James H. Mahoney)
 - ◇ Compañía A (Capitán Lawrence J. O'Brien)
 - ◇ Compañía B (Capitán Henry Berger)
 - ◇ Compañía C (Capitán Charles E. Coates Junior)

◇ Compañía D (armas pesadas)

2. 1^{er} Pelotón de la Compañía C/102 Batallón de Ingenieros
3. De la Compañía C/193 Batallón de Carros de Combate.



menta a cuestras. Una vez en el nuevo escondite esperaban bien camuflados -algunos incluso se pintaron la cara de verde- a que sus enemigos se pusieran a tiro para disparar. Sin embargo, como ya hemos ido comentando, a pesar de tanta preparación fueron poco eficaces pues normalmente no hacían blanco en sus objetivos, motivo por el cual a pesar de que las fuentes emplean a menudo la palabra “sniper” (francotirador), nos hemos resistido a calificarlos como tales, ya que la puntería es una característica básica de este tipo de combatiente.

Los atacantes progresaron a través de este terreno ametrallando cualquier posible escondite y sorprendiéndose a veces de que lugares que hubieran podido prestarse a una defensa numantina no tuvieran ni tan siquiera instalaciones para ello. Este avance fácil fue una suerte pues dos de los medios con que se contaba al principio no pudieron ser empleados.

Nos referimos en primer lugar a los morteros, de cuyo empleo desistió el **Coronel Kelley** por miedo a que los disparos rebasaran las líneas japonesas y fueran a caer sobre los hombres de la **Compañía F**, que avanzaban hacia ellos desde el otro lado de la barrera anticarro.

Y en segundo lugar a los carros de combate ligeros, que en esta ocasión fallaron por circunstancias ajenas a su voluntad. El

terreno por el que avanzaba la ofensiva era impracticable para ellos y un cráter de obús naval en la carretera, justo entre dos lagunas, les cerró el paso tan bien que el primer blindado de la columna, al intentar cruzar se quedó allí atascado y detuvo el avance de todos los que venían detrás hasta que pudo ser retirado y se colmó el agujero.

De esta guisa se alcanzó, a las **12:00**, la “Segunda Línea de Cabeza de Playa”, y tras una breve reorganización se prosiguió el avance hacia el este. A las **12:30** ambas líneas (por el oeste y por el este) estaban listas para el asalto definitivo.

El asalto de la Compañía F⁴ a la barrera anticarro oeste.

Demos un salto y pasemos al este de la barrera donde –son las **12:30**- la **Compañía F**, apoyada a su derecha por el **3er Pelotón de la compañía G**, está a punto de iniciar su ataque hacia el oeste, hacia la barrera anticarro que se halla de 275 a 365 metros (según las zonas) de distancia de la línea de partida.

Habíamos dejado a los **carros de combate medios**⁵ avanzando hacia el combate. A las **12:30** el Teniente Coronel Harmon L. Edmonton⁶ dispone de siete de ellos para apoyar al **1er Pelotón de la Compañía F**, en el extremo sur de la línea, que va a ser el primero en atacar.

4. II Batallón (Teniente Coronel John F. McDonough)

- Compañía F (Capitán Francis P. Leonard)
 - ◊ 1^{er}, 2^o y 3^{er} pelotones de fusileros mas el pelotón de armas.
- Compañía G (Capitán Paul J. Chascar)
 - ◊ 3er pelotón.

5. De la Compañía A del 193 Batallón de Carros de Combate (Equipada con carros de combate medios M3 “Grant”).

6. El jefe del 193 Batallón de Carros de Combate.

Frente a ellos había posiciones japonesas de cierta importancia: nidos de ametralladora y pozos de tirador conectados mediante trincheras desde los que los atacantes empezaron a recibir un fuego denso nada más acercarse.

Estas defensas fueron reducidas por los cañones de 37 y 75mm de los carros de combate, que fueron enviados de inmediato a batir las posiciones japonesas mientras la infantería avanzaba. Tras una hora de combates llegaron a las posiciones defensivas de la barrera anticarro los primeros hombres del pelotón. Eran las **13:30**. Y de inmediato empezaron a rodearlas, infiltrándose siguiendo la costa por el flanco sur del complejo defensivo japonés.

Un poco mas al norte el **2º pelotón** disfrutó de un ataque relativamente mas tranquilo pues su línea de avance acabó discutiendo entre las posiciones costeras atacadas por el 1º y el sistema de refugios sito mas al norte.

Este sistema de refugios quedó justo en la línea de avance del **3er Pelotón de la Compañía F**, que avanzaba con el apoyo de un grupo de **tres carros de combate medios** bajo el mando del Capitán Sykes⁷. Los combatientes se encontraron a las **13:35** con que tenían que asaltar una posición formidable. Se trataba de un gran refugio antiaéreo de un poco mas de nueve metros de largo situado en el centro de la isla, mas o menos en línea recta hacia el sur desde la base del Muelle de On Chong, flanqueado por dos edi-

ficios bien preparados para la defensa y rodeado en su parte oeste por una trinchera en semicírculo.

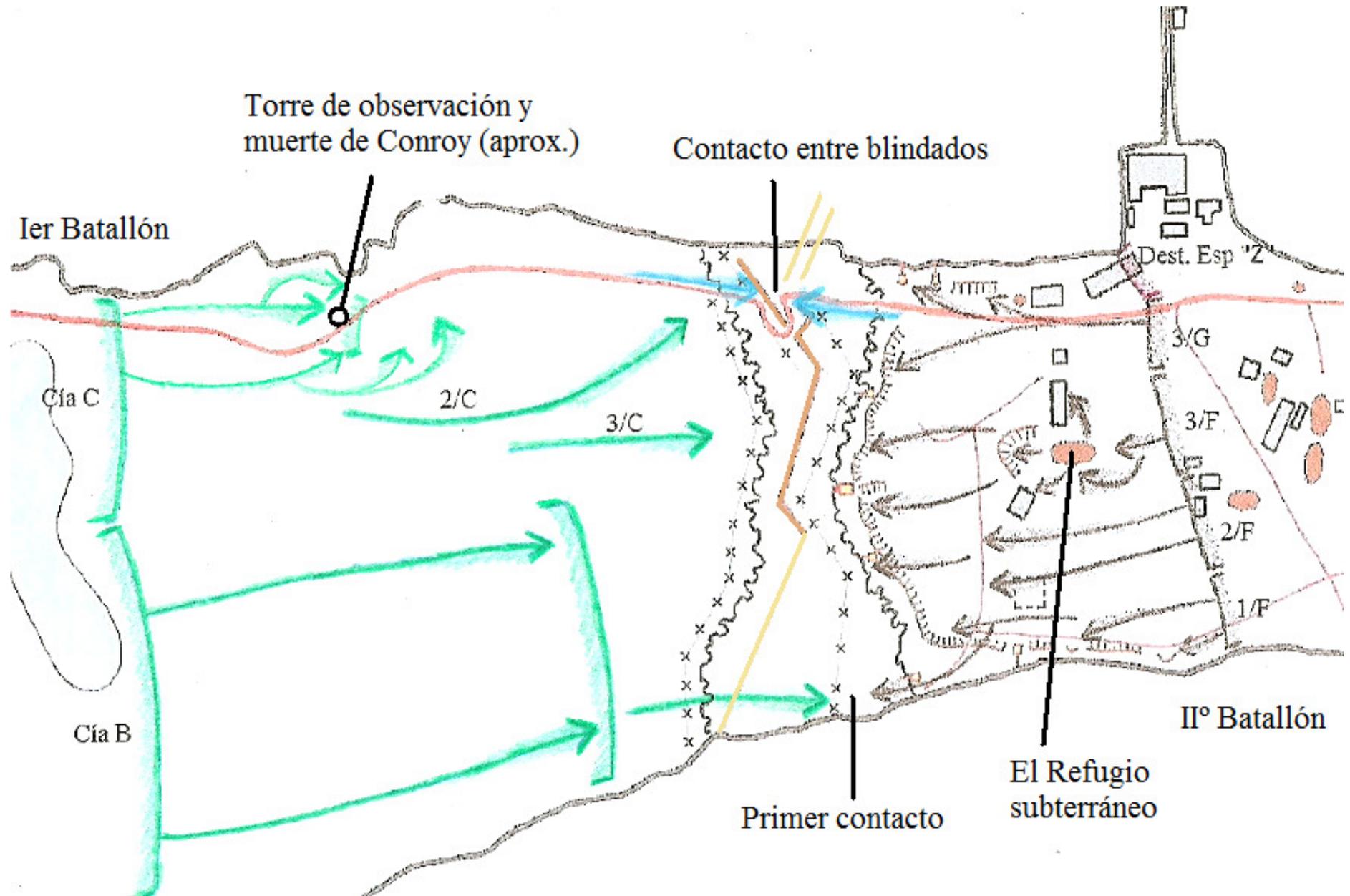
Los hombres se vieron clavados al suelo en cuanto se acercaron a estas instalaciones y de inmediato tuvieron que poner en obra los medios a su disposición para reventar la posición: granadas, lanzallamas y carros de combate. Sin embargo no tuvieron éxito.

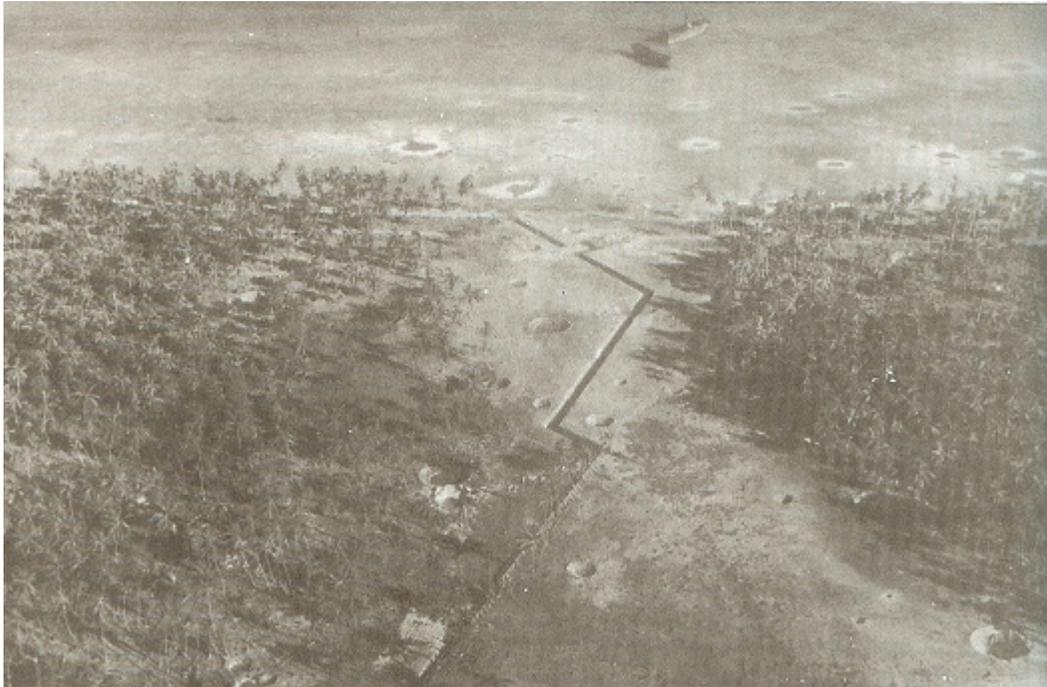
Los japoneses habían ideado (en todo el Pacífico) una serie de medidas bastante ingeniosas para eliminar la amenaza que suponían las granadas enemigas. Una de las opciones era simplemente tratar de devolverlas, pero en caso de que no fuera posible tenían dos sitios donde deshacerse de ellas sin que causaran daños graves. En primer lugar solía haber una profunda zanja en el exterior de la construcción, delante de las troneras para armas, donde caían las granadas que llegaran rodando hacia ellas para estallar enviando toda su fuerza explosiva hacia arriba y sin dañar a los defensores⁸. En segundo lugar, en el interior mismo de las posiciones se cavaban profundos agujeros donde las granadas eran arrojadas para que, siguiendo el mismo principio que en el caso anterior, enviaran su fuerza destructiva de fuego y metralla hacia el techo mientras los soldados se resguardaban en las esquinas.

Los lanzallamas tampoco funcionaron porque no habían tenido tiempo de ser secados y seguían empapados a consecuencia

7. Que sin embargo era el jefe de la compañía de carros ligeros

8. Este sistema se empleaba principalmente en los refugios semihundidos, en los blocaos y en otras posiciones a ras de suelo, no en los edificios o en las trincheras.





*La barrera anticarro oeste, con los dos derrelictos al fondo.
(Fuente:CMH)*

del desembarco. En cuanto a los cañones de 75mm de los carros ni lograron la precisión suficiente para meter sus proyectiles por las troneras de las defensas japonesas ni consiguieron derrumbar sus paredes atacándolas directamente.

Se sucedieron momentos de magnífico heroísmo, como la actuación del propio Capitán Sykes que guió a pie, en primera línea, el ataque de los carros de combate; o la del **Teniente Thomas**

B. Palliser, que dirigió un equipo de ingenieros al ataque del refugio subterráneo con cargas de TNT fijadas al extremo de pértigas.

El asalto de Palliser fue el que finalmente, tras dos horas de combate, consiguió doblegar aquella durísima defensa. Para ello organizó un equipo formado por un carro de combate medio, dos soldados armados con rifles automáticos Browning⁹ y cuatro ingenieros de su propio pelotón. Protegidos por el fuego del carro de combate los ingenieros avanzaron por el sur del refugio subterráneo mientras los soldados equipados con los fusiles automáticos avanzaban uno junto al flanco izquierdo del blindado y otro por detrás hasta llegar a un punto desde el que pudieron cubrir con sus armas automáticas la entrada al refugio, que había sido construida con dos muros de troncos cubriendo el acceso al mismo de modo que el atacante (y los proyectiles) debía girar primero hacia un lado y luego hacia el otro, como si recorriera una “Z” muy recta, para acceder al interior (este sistema evitaba que las balas y las explosiones del exterior afectaran directamente a los hombres atrincherados dentro).

Con el acceso cubierto por el fuego de los rifles Browning los ingenieros pudieron avanzar hacia la entrada con su carga de pértiga y fue el mismo Capitán Palliser quien la introdujo por el hueco, haciéndola detonar, en lo que sería el ángulo de abajo de la

9. BAR. Browning Automatic Rifle.

“Z”, de modo que la fuerza de la explosión llegara a afectar al interior de la posición. Con ello no logró destruir el refugio, pero si matar a los doce defensores que se hallaban dentro.

La neutralización del reducto, en torno a las **15:00**, eliminó uno de los obstáculos más duros del camino pero no por ello el avance fue fácil a partir de entonces. Los edificios y las trincheras de la zona fueron defendidos de un modo igual de encarnizado. Precisamente en este sector se testimonió incluso la intervención de algunos trabajadores (seguramente japoneses y no coreanos) en la defensa de la isla, la mayoría armados sólo con cuchillos aunque al menos uno utilizó un fusil, tal vez recogido del cadáver de un compañero muerto.

El avance en esta parte de la isla siguió progresando pero con mucha lentitud, ya que tras la limpieza de este grupo de refugios tuvieron que asaltar la zona centro de la barrera anticarro, cuyas posiciones defensivas eran un blocao y los cuatro nidos de ametralladora que lo flanqueaban, dos en cada lado.

En estos combates el pelotón sufrió 8 muertos en acción y seis heridos que quedaron incapacitados para volver al combate.

En el extremo norte del frente el **3er pelotón de la Compañía G** lo tuvo un poco mas fácil que el pelotón de su izquierda, cuyas acciones acabamos de narrar, pero mas difícil que los otros dos en el extremo sur.

Las posiciones a las que se enfrentaron se repartían a ambos lados de la carretera principal este-oeste. Al norte tuvieron que despejar un pequeño refugio, una larga trinchera con pozos de tirador y dos nidos de ametralladora. Al sur de la misma fue un solo nido de ametralladora el que se les opuso, pero dio también mucho trabajo.

Todo el avance se hizo con el apoyo de **tres carros de combate medios**.

Al norte fueron **dos escuadras** de 8 hombres las que avanzaron arrastrándose hacia el refugio y empleando un sistema parecido al utilizado mas al sur con el gran refugio semienterrado redujeron las posiciones japonesas. Pasemos a describirlo.

Desde una posición cubierta a 14 metros del objetivo los servidores de los dos rifles automáticos Browning cubrieron la entrada del refugio mientras dos hombres de cada escuadra, armados con granadas, se lanzaron hacia el enemigo arrojando sus explosivos en las trincheras, los pozos de tirador y e incluso dentro del mismo refugio. Las explosiones causaron que algunos defensores fueran baja y que otros quedaran aturdidos y fueran carne de cañón para los otros cinco soldados de cada una de las escuadras, que llegaron detrás de los de las granadas para rematarlos a golpe de bayoneta.

Mientras al final, como acabamos de narrar, se redujeron



Blocao japonés, perfectamente camuflado. Nótese la tronera, a ras de suelo, en la base de la fotografía. (Fuente: CMH)

las posiciones al norte de la carretera, acabar con el nido de ametralladora al sur de la misma fue mas peliagudo porque falló, una

vez mas, la comunicación entre los carros de combate y la infantería con el resultado de que los tres carros de combate asignados a apoyar a los infantes en este sector siguieron de largo por la carretera ignorando el nido de ametralladora y todas las indicaciones de que lo atacaran que trataron de transmitirles los infantes. Finalmente, a falta de carros de combate, la misión de eliminarlo recayó sobre el Sargento Jefe Michael Thompson¹⁰ –al mando del pelotón- que atacó y redujo la posición él sólo.

Los combates en este sector se saldaron sin bajas para los atacantes, lo cual fue todo un tributo a la maestría de aquellos novatos para superar situaciones difíciles, pues además finalmente cumplieron su misión. A las **16:00** los tres carros medios que acababan de ignorar el nido de ametralladoras sito al sur de la carretera se encontraron en medio de la zona despejada de la barrera anticarro con varios carros ligeros provenientes del oeste. No fue el primer contacto entre elementos del este y del oeste, el primer contacto había tenido lugar al sur de la isla en torno a las **15:00**, pero hablaremos de ello después. Antes vamos a centrarnos en el ataque a la barrera del I^{er} Batallón.

El asalto del I^{er} Batallón a la barrera anticarro oeste¹¹.

Hemos visto antes cómo la “Segunda Línea de Cabeza de

10. Nos inventamos aquí un rango que no existe en el ejército español. En realidad se trata de un Staff Sergeant estadounidense, rango que en la OTAN corresponde a nuestro Sargento. Sin embargo para marcar la especialidad hemos preferido traducir Sergeant por Sargento y Staff Sergeant por Sargento Jefe.

11. Citaremos principalmente:

- Del 165 Regimiento de Infantería

- I Batallón (Teniente Coronel G.W. Kelley / Mayor James H. Mahoney)
 - ◊ Compañía B (Capitán Henry Berger)
 - ◊ Compañía C (Capitán Charles E. Coates Junior)
 - * 1^{er}, 2^o y 3^{er} pelotones, mas el de armas.

- Del 193 Batallón de Carros de Combate, elementos de la compañía C, de carros ligeros.

Playa” fue alcanzada a las **12:30**. Poco después –con toda seguridad y teniendo en cuenta otros casos similares, a las 12:40- el **I^{er} Batallón** se había reorganizado y estaba listo para proseguir el avance. Según las crónicas sin embargo no lo hizo hasta las **14:20**.

¿Cuáles fueron las razones del retraso? Curiosamente la información de época no habla de retraso alguno, aunque después de la batalla el Mayor General Holland Smith criticó mucho la lentitud de la división en las operaciones encaminadas a la toma de la isla.

Probablemente el primer motivo que podemos argumentar fue la **ausencia de apoyo blindado**. Si bien los blindados desembarcados en la “Playa Roja” no habían sido necesarios hasta aquel momento, la experiencia de la “Playa Amarilla” -sita dentro de la zona defensiva japonesa no lo olvidemos- había demostrado que eran muy útiles a la hora de atacar las posiciones preparadas por los nipones. Ahora bien, teniendo en cuenta que los carros ligeros de la **Compañía C del 193 Batallón de Carros de Combate** se habían quedado parados en su avance hacia el este a causa de un enorme embudo –relleno de carro de combate atascado- causado por un obús de marina, es posible que se decidiera esperar la llegada del apoyo blindado para iniciar el ataque. Dicho apoyo no empezó a circular hasta las **14:00** y es posible que los carros tardaran unos pocos minutos en llegar al frente y algunos más en organizarse.

Otras posibles razones fueron la **ausencia de comunicación por radio** entre las dos cabezas de playa y el **cruce de los campos de fuego** de ambos atacantes. Ya hemos visto cómo la **Compañía F** giró para encarar la barrera anticarro y avanzó hacia ella enfrentándose a una serie de posiciones cuyo sometimiento implicó un importante derroche de munición. Lo que cabe preguntarnos es ¿qué sucedía con los tiros que en vez de hacer blanco pasaban por encima de los defensores? La respuesta la supieron los hombres del **I^{er} Batallón** desde bastante antes de las 14:00, pues caían entre sus filas. Ser baja por fuego amigo es siempre una de las situaciones más trágicas que puede sufrir un combatiente y el Coronel Kelley, al mando del batallón, se puso a la faena para moderar el fuego de sus compañeros del otro lado lo antes posible. Como es lógico trató de hacerlo comunicándose con ellos por radio, sin embargo como ya hemos explicado estas comunicaciones fueron deficientes y en esta ocasión no pudo establecerse contacto ni a través de los equipos de radio de los atacantes ni con la aviación de observación, porque el agua de mar había averiado irremisiblemente los equipos de comunicaciones de ambos batallones con lo cual se hizo imposible no sólo la coordinación sino también conocer, mediante enlace con los observadores aéreos, la progresión de quienes venían de frente.

Por añadir un tercer motivo a los dos que hemos descrito, también hay que tener en cuenta que la espera del **I^{er} Batallón** tiene cierta lógica. A fin de cuentas, ellos tenían que **asaltar las de-**

fensas japonesas de frente mientras la **Compañía F** lo hacía por la retaguardia. Dar tiempo a que dicha retaguardia sufriera bajas y pidiera ayuda a quienes defendían la posición principal antes de atacarla no es del todo descabellado.

Pero razones aparte lo cierto es que, salvo algún grupo dispuesto en guerrilla por delante de la segunda línea, el **I^{er} Batallón** no se puso en marcha hasta las **14:20**, tras recibir orden expresa del Cuartel General divisionario de que atacaran vigorosamente para unirse lo antes posible con quienes venían de frente.

Para este avance definitivo no se cambió el despliegue del batallón. A la derecha seguía la **Compañía B**, unos 180 metros más hacia el este que la **Compañía C**, situada a la izquierda.

En el sector de la costa oceánica (**Compañía B**, al sur) el avance fue relativamente rápido y encontró más oposición del tiro amigo, como ya hemos indicado, que del japonés. Tras un primer salto, la compañía se detuvo y tuvo que ponerse a cubierto para evitar bajas innecesarias. Estando ya muy cerca de su objetivo se dedicó a enviar patrullas hacia el mismo para que entraran en contacto con quienes avanzaban desde el este. Al principio no tuvieron éxito a causa de la lejanía de ambas líneas y la presencia de elementos de la defensa. Más adelante, solucionados ambos problemas, si consiguieron su objetivo.

La **Compañía C** vivió, sin embargo, una situación mucho

más trágica. La primera parte del ataque también fue bien hasta que a unos 450 metros de su punto de partida se encontraron con una resistencia durísima.

A una distancia de entre 220 y 130 metros por delante de la barrera anticarro los japoneses, aprovechando las difíciles características del terreno, compuesto de cauces pantanosos, pequeñas lagunas, zonas de cultivo de bobai y árboles especialmente altos; habían desplegado varias posiciones defensivas.

De todas ellas la que más trabajo costó superar estaba situada en una hondonada sita entre varios pozos de bobai y una pequeña laguna. Se hallaba a 140 metros al oeste de la barrera y justo al sur de la carretera principal este-oeste. En el centro de la depresión los japoneses habían desplegado una simple ametralladora Lewis protegida por varias posiciones de tirador, todas ellas ocupadas, instaladas primordialmente en la copa de los árboles. Y decimos simple porque el arma no era extraordinaria, pero lo que impidió la toma del lugar fueron los magníficos campos de tiro de que dispuso: todo el sector de la carretera situado entre dos curvas, así como claros en la vegetación situados al sur y, sobre todo, al norte de ella.

Los que tuvieron que enfrentarse a la posición enemiga fueron los hombres del **primer pelotón de la Compañía C**. Estaban progresando hacia el este cuando su avance se vio detenido por largas ráfagas de fuego. En ese momento se hallaban entre la

carretera y la laguna, al borde de un pequeño claro en cuyo centro se alzaba una de las palmeras mas altas de la isla, cuya base había sido rodeada por una empalizada cuadrada de troncos y tierra. De inmediato el **2° Teniente Daniel Nunnery**, al mando del pelotón, se refugió dentro de la empalizada mientras el resto de sus hombres buscaban resguardo por los alrededores.

No tardó en ser informando de la situación el **Capitán Coates**, oficial al mando de la **Compañía C**; y posteriormente se informó al **Teniente Coronel Kelley**, al mando del batallón, de que el avance había sido detenido. Kelley se puso en marcha hacia el frente de inmediato mas sólo consiguió llegar al punto conflictivo tras una azarosa progresión durante la que tuvo que agacharse varias veces y fue encontrado por los japoneses antes de encontrar él a sus hombres, salvando la vida de morir ametrallado gracias a los violentos aspavientos de Nunnery, merced a los cuales se enteró del peligro segundos antes de que este se manifestara.

Desde la base de la palmera los oficiales trataron primero de evaluar la situación y pronto Kelley concluyó que se hallaban ante una verdadera posición defensiva, bien guarnecida, y no ante una posición individual de bloqueo como las que habían encontrado hasta entonces.

Esta conclusión pronto se vio disputada por otro oficial, el recién llegado **Coronel Conroy**, jefe del 165 Regimiento de Infantería, que se había acercado a ver que sucedía. Su consideración

fue que se hallaban frente a una sola ametralladora y tal vez algún francotirador y que para superar la oposición era necesario emplear la fuerza blindada. **Kelley** trató de disuadirlo de ello alegando la situación en que se hallaba el frente. Le explicó que la compañía B, al sur, y también los demás pelotones de la compañía C, se hallaban ya mas allá de la posición enemiga, y que se arriesgaban a que el fuego de los carros de combate, desde la carretera, sobrepasara la bien camuflada y hundida posición japonesa y fuera a caer entre sus propias tropas provocando bajas innecesarias.

Sin embargo **Conroy**, convencido de que no había apenas enemigos delante decidió marchar en busca de los blindados. Cuando volvió con ellos la situación había tomado tintes de tragedia griega.

El Capitán Coates había ordenado al **2° Teniente Nunnery** que se desplazara hacia la costa de la laguna con algunos hombres para rodear la posición japonesa por el norte. Así lo intentó Nunnery pero las primeras ráfagas japonesas resultaron efectivas y pronto yacía en el suelo, muerto, no lejos de uno de sus hombres, que yacía herido. La situación provocó que el capellán castrense, **Padre Meany**, tratara de aportar ayuda al herido y en un acto heroico cruzó corriendo la carretera para llegar hasta el soldado, siendo herido a su vez en el brazo y el pecho. La herida del capellán provocó varios intentos de emulación de los cuales uno se salvó con un soldado muerto y los demás con heridos sin que ninguno

llegara hasta él. Fue el Teniente Coronel **Kelley** quien tuvo que detener la sangría ordenando a los hombres que se quedaran donde estaban.

El drama estaba llegando al final. Se habían detenido los intentos de socorrer al postrado capellán, pero aún quedaba un protagonista. El Coronel **Conroy**. Este llegó a las **14:55**, al frente de los carros de combate, caminando al descubierto como si fuera de paseo y aún convencido de que se enfrentaban a un solitario y poco preciso tirador japonés apoyado por algún nido de ametralladora oculto entre la maleza. Conocedor de lo que había pasado durante los casi tres cuartos de hora anteriores **Kelley** trató de que Conroy se ocultara igual que Nunnery lo había hecho con él, pero con menos éxito. Tal vez **Conroy** se dio cuenta de que había demasiados cadáveres en el claro para un solo tirador, aún con el apoyo de una ametralladora, pero apenas había empezado a buscar cobertura cuando una bala japonesa le atravesó la cabeza matándolo en el acto.

La tragedia estuvo a punto de convertirse en una farsa cómica, cuando el **Coronel Ruffner** y el **Teniente Coronel Roosevelt**¹² trataron de salir a descubierto para recuperar al jefe del regimiento. De nuevo fue **Kelley** quien intentó, y en esta ocasión con éxito, detenerlos. En todo caso la posición japonesa acababa de conseguir dos records: el de la mayor cantidad de estadounidenses caídos ante una sola posición defensiva, y el del oficial del ejército

de tierra de más elevado rango muerto en toda la batalla.

De inmediato se produjeron los cambios pertinentes en la cadena de mando. El Teniente Coronel **Kelley** asumió el mando del 165 Equipo de Combate Regimental mientras el **Mayor James H. Mahoney** tomaba el mando del batallón. Desde su nueva autoridad **Kelley** decidió que seguiría su propio criterio y ordenó a los carros que se retiraran. Igualmente ordenó que no se hiciera fuego de mortero sobre la posición enemiga en la hondonada para no herir a los hombres que deslizándose entre la maleza se habían ido posicionando alrededor de esta y cuyas ubicaciones exactas eran desconocidas.

Después tuvo que tomar decisiones para reducir aquella maldita posición, y salvar al padre Meany. Para ello ordenó a 10 hombres al mando del **Teniente Warren T. Lindquist** que atacaran a los japoneses mientras las demás tropas en contacto se retiraban, salvando al capellán, para posteriormente establecer un perímetro en torno al enemigo.

La batalla aún habría de ser larga pues se extendió hasta el anochecer pero para entonces la posición japonesa en la hondonada había sufrido bastante daño, estaba rodeada y bajo control –así se quedó toda la noche- y el capellán Meany había sido llevado hasta un vehículo donde se le había suministrado plasma sanguíneo antes de llevarlo a las instalaciones médicas.

12. Hijo mayor del Presidente en ese momento de los Estados Unidos Franklin D. Roosevelt.

Hemos narrado las vicisitudes del primer pelotón pero no nos olvidamos del **segundo y tercer pelotones**. Mientras sus compañeros luchaban ellos siguieron progresando por el sur de la posición japonesa y llegaron hasta el claro de la barrera anticarro. Desde allí se dedicaron a atacar y despejar las posiciones enemigas de todo el sector asignado a la compañía, incluido el del **primer pelotón** que se había quedado atrás, rodeando la bolsa japonesa por el este.

Con respecto a las otras dos compañías del batallón; la **A** hizo labores de limpieza detrás del frente, especialmente por detrás de la compañía B, y la de **armas pesadas** suministró apoyo cuando fue solicitado, es decir, en muy pocas ocasiones.

La unión de los dos frentes¹³

El primer encuentro tuvo lugar a las **15:00** en el extremo sur del frente entre una avanzadilla de la **Compañía B**, que por fin llegó a establecer contacto, y el grueso de la **F**, que seguía atacando hacia el oeste.

El segundo, que fue un encuentro **blindado**, tuvo lugar a las **16:00** aproximadamente. Recordaremos que en el sector del **3er pelotón de la compañía G** tres carros de combate habían adelantado un nido de ametralladora japonés situado al sur de la carre-

tera, dejando solas a las tropas encargadas de reducirlo. Pues estos tres carros no tardaron, carretera adelante, en topar con tres ligeros provenientes del oeste. Se trataba de tres de los carros traídos por el Coronel Conroy antes de morir, que curiosamente habían seguido adelante tras no atacar un nido de ametralladora, aunque en esta ocasión obedeciendo órdenes. No fue un encuentro muy efusivo pues el fuego nipón mantuvo a los carristas dentro de sus máquinas, pero con el contacto logrado a ambos extremos de la barrera, el resto se convirtió en una mera cuestión de tiempo.

Entre las **16:00** y las **17:00** equipos de carros e infantería se dedicaron a atacar las posiciones japonesas, atacando los primeros con sus piezas de 37 y 75mm las trincheras mientras los soldados arrojaban granadas y liquidaban a los últimos defensores. A las **16:50** quedó despejado el sector central de la barrera y diez minutos después se informará de que hay contacto entre ambos frentes atacantes en toda la extensión de la barrera, contactos que serán firmes y definitivos a las **17:55**, hora a la que puede considerarse que la barrera anticarro oeste ha sido tomada, aunque aún reserva un par de sorpresas.

El ataque hacia el este de la compañía E del 165 BLT. De las 12:00 a las 17:20 del 20 de noviembre de 1943.

Cuando narramos las acciones de desembarco en la playa

13. Elementos que intervienen en la acción:
Del I Batallón (Mayor James H. Mahoney)
- Compañía B (Capitán Henry Berger)
- Compañía C (Capitán Charles E. Coates Junior)

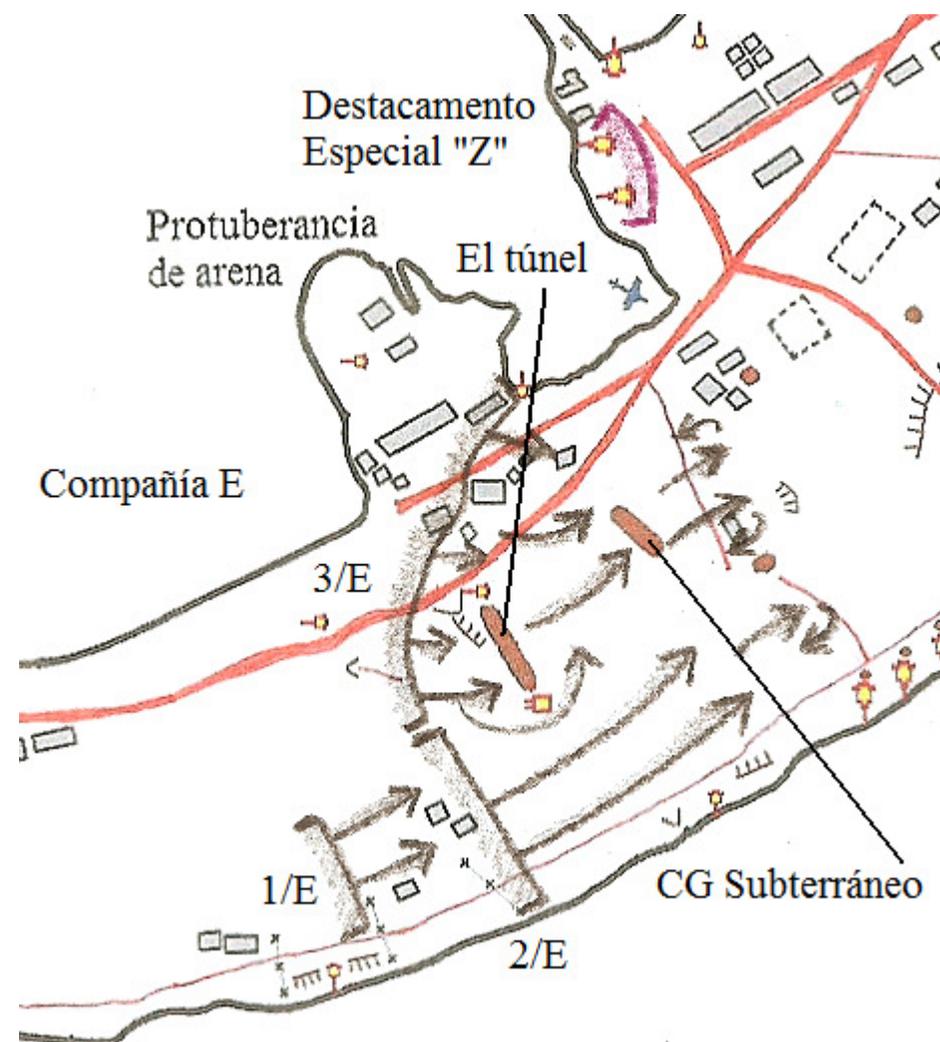
Del II Batallón (Teniente Coronel John F. McDonough)
- Compañía F (Capitán Francis P. Leonard)
- 3er Pelotón de la Compañía G (Capitán Paul J. Chascar)
Carros de combate de las compañías A y C del 193 Batallón.

Amarilla explicamos cómo nada más llegar a tierra, la compañía E había orientado su frente hacia el este para proteger la retaguardia de las unidades que debían tomar la barrera anticarro oeste y también para llevar a cabo su propio avance hacia el extremo oriental de la isla. Nos habíamos dejado allí una de las posiciones más desconcertantes y mejor defendidas de todas las que iban a tener que superar los atacantes en toda la isla.

Vamos a contar ahora como fue dicho avance y como durante la segunda mitad del día 20 y durante los días siguientes se enfrentó a esta y a otras posiciones defensivas japonesas.

Para ello empezaremos recordando el despliegue orientado al este de las tropas estadounidenses en torno a las **12:00**.

- En el extremo norte la **mitad este del destacamento "Z"**, en la base del muelle del Rey, aislada del resto del frente.
- Más atrás estaba el **3er Pelotón**¹⁴, en la zona de la protuberancia de arena y a caballo sobre la carretera principal hasta 45 metros al sur de la misma.
- El **2º Pelotón** a la derecha del 3º, hasta la costa.
- Y el **1er Pelotón** en reserva detrás del 2º.



A partir de la hora antedicha los pelotones del **IIº Batallón**

14. Del 165 Regimiento de Infantería

- II Batallón (Teniente Coronel John F. McDonough)

- Compañía E (Capitán Bernard E. Ryan)

- 1er, 2º y 3er pelotones, mas el de armas distribuido entre ellos.

debían avanzar unos 450 metros hacia el este para ponerse a la altura del destacamento “Z” y posicionarse a lo largo de la carretera que llevaba hasta la costa sur desde la base del Muelle del Rey.

La dirección de la operación recayó al principio en el **Capitán Bernard Ryan**, jefe de la compañía E, hasta que llegó a tierra, con retraso, el **Mayor Dennis D. Claire** al que recordaremos pues fue el hombre que detuvo los ataques a los derrelictos.

La parte fácil, 1er y 2º pelotón.

Fue tan sencillo el avance de estas dos unidades hasta su destino que las crónicas apenas dicen nada de sus acciones durante este periodo de tiempo. Lo más probable es que el **2º pelotón** se limitara a avanzar por saltos, eliminando a algún tirador disperso y deteniéndose ante la falta de progresión del **3er pelotón**, a la izquierda, que se iba a encontrar con las verdaderas dificultades. Mientras, el **1er pelotón** se mantuvo como retaguardia eliminando los peligros que pudieran haberse quedado detrás.

El 3er pelotón y la batalla por una posición tan desconcertante como bien defendida (que ya era hora)

Los hombres desplegados **en el extremo norte del 3er Pelotón** tuvieron que encargarse ante todo de despejar la protuberancia de arena. Otra vez. Durante la jornada ya habían pasado por allí elementos del destacamento especial “Z” a bordo de los LVT (2) y

algunos carros de combate, con lo cual las defensas japonesas estaban ya bastante dañadas y la misión de los infantes fue un paseo que se resolvió con algo de agilidad y unos cuantos movimientos por saltos para evitar ser un blanco demasiado fácil para los defensores que pudieran quedar. No tardaron mucho y cuando llegaron al lado este de la protuberancia se detuvieron a esperar.

Para mantener la línea de avance y no dejar huecos por donde pudieran colarse los defensores era importante que los hombres estuvieran en contacto con aquellos desplegados a su derecha y a su izquierda. Para mantener este contacto tuvo que detenerse el ala izquierda del 3er pelotón al final de la protuberancia de arena, y también tuvo que detenerse el ala izquierda del 2º pelotón, porque el **a la derecha del 3º** se había quedado parada.

Y es que justo al sur de la carretera, justo junto a una curva, los japoneses habían dispuesto un nido de ametralladora, servido (a diferencia de los muchos abandonados que habían encontrado) y muy bien camuflado, cuyo fuego enfilaba la calzada hacia el oeste y que, nada más entrar en acción, había interrumpido el avance del **ala derecha del 3er pelotón**.

De inmediato los estadounidenses empezaron a actuar para eliminar la posición. Tal y como habían hecho ya en algunas ocasiones, y con muy buen juicio, trataron de rodear el nido de ametralladora para atacarlo desde algún ángulo ciego. Para ello enviaron a algunos hombres hacia el sur. Allí se encontraron con lo que

parecía un gran pozo de Bobai junto al que la tierra había sido amontonada formando un terraplén, mas o menos rectilíneo, orientado de norte a sur, de 32 metros de largo y mas de dos metros y medio de alto.

Se trata de una posición curiosa, más aún porque en diagonal, mas o menos por su centro, pasa una trinchera de 60 centímetros de ancho y cuatro y medio de largo, orientada de NE a SO, y en el extremo sur del terraplén había un blocao cuyas troneras empezaron a escupir fuego graneado de armas automáticas e individuales en cuanto se dejaron ver los primeros infantes.

Los atacantes se tiraron al suelo y se pusieron a evaluar la posición llegando fácilmente a la conclusión de que la trinchera era el mejor modo de cruzar el terraplén y situarse entre el nido de ametralladora y el blocao para atacar ambos desde el centro. Tres hombres se pusieron de inmediato manos a la obra y en varios saltos llegaron a la trinchera, donde se instalaron con la seguridad de que desde su nueva posición iban a ser un peligro para los defensores. Se equivocaron.

Lo que los asaltantes no habían podido evaluar es que bajo el terraplén corría un túnel que comunicaba el blocao con el nido de ametralladora. Un túnel en cuyo lado este se habían cavado troneras¹⁵ para batir la zona despejada que había mas allá, impidiendo el ataque por retaguardia, y en cuya superficie había al menos dos

agujeros más, por los que podía pasar –un poco justo eso si- un hombre.

Cual no debió ser la sorpresa de los tres hombres posicionados en la trinchera cuando ante ellos se alzaron las sombras letales de varios soldados japoneses, aparentemente salidos de la nada, con los fusiles terciados y las bayonetas caladas. El combate fue brutal y acabaría con la muerte de los nipones, principalmente a manos de las posiciones de apoyo del pelotón, situadas más allá de la trinchera, pero en él murió también uno de los tres estadounidenses en la trinchera y fue herido otro. Seguramente en aquel momento el tercero, ocupándose de su compañero, bendijo su suerte. Mas la suerte es esquiva en la guerra y apenas un instante después los nipones lanzaron un nuevo asalto en el que acabaron con él y remataron al herido. En ambos casos y sin que nadie se diera cuenta de ello los nipones habían surgido del fondo del túnel por los agujeros sitios en lo alto del terraplén.

Para los novatos de la 27ª División de Infantería, que durante la guerra volverían a enfrentarse –ya mas veteranos- con los japoneses en Saipán y Okinawa, aquel fue un avance de las imaginativas y eficaces defensas con las que iban a encontrarse en el futuro.

El contraataque de los nipones en lo alto del terraplén, a pesar de que ellos habían sufrido mas bajas, detuvo el avance del

15. Invisibles para los atacantes, que venían desde el oeste.

ala derecha del **3er pelotón** e incluso la obligó a retroceder para reorganizarse y decidir como acabar con la posición antes de volverlo a intentar.

El primer intento fue empleando bazookas y granadas de fusil pero la defensa del emplazamiento, que contaba con una triple hilera de troncos de palmera, resultó indemne. Luego se intentó rodear la posición, por el norte y por el sur, para atacarla por la retaguardia. Sin embargo cuando llegaron detrás se encontraron con una amplia llanura descubierta controlada por los japoneses desde las troneras horizontales que se abrían en el lado este del túnel, impidiendo cualquier movimiento de ataque de las fuerzas que están tratando de rodear su posición.

Finalmente los atacantes comprendieron que iban a ser necesarias las armas pesadas para acabar con la posición. Iba a ser el turno de los morteros y de los cañones. Hasta ahora, ya lo hemos contado, el argumento para no emplear estas armas había sido el peligro de que un error de puntería causara bajas propias, ya que amigos y enemigos estaban desplegados muy cerca unos de otros. Sin embargo en este caso la objeción no fue suficiente pues las bajas empezaban a acumularse en torno a la posición japonesa (ya eran bastante mas que los tres hombres de los que hemos hablado antes) y por evitar un riesgo se estaba incurriendo en otro mas grave. Había que terminar de una vez con la situación.

Los oficiales y **artilleros**¹⁶ debieron recibir con alegría la noticia de que por fin iban a entrar en combate. Hasta entonces su misión había sido tan sólo desembarcar y posicionar sus baterías en la el **cabo Ukiangong**, y seguramente lo mas interesante que habían hecho en toda la mañana había sido arrastrar sus cañones hasta allí. Además es muy probable que no les fuera desconocido el motivo por el que no habían entrado en combate aún, y debía de causarles cierto resquemor el que se les considerara tan capaces de causar bajas en su propio bando como en el del enemigo¹⁷. Finalmente fueron cinco misiones de fuego las que se asignaron a la artillería, a las que se sumó el fuego de los **morteros de 60mm** de la compañía de armas pesadas del **IIº Batallón**¹⁸.

Por supuesto la tormenta de fuego no destruyó ninguna de las posiciones japonesas pero si fue lo suficientemente contundente como para que los atacantes aprovecharan el bombardeo para colocarse en todo su perímetro, de tal modo que ahora eran ellos quienes controlaban y batían las troneras con sus armas, atrincherados en posiciones bien camufladas, e impedían a los defensores asomarse al exterior. Para entonces son ya las **14:00** pasadas y el combate en torno a la posición del túnel dura ya dos horas durante las cuales lo único que se ha conseguido es neutralizarla, pero los nipones siguen dentro.

De entre todos los que no tienen suerte en un combate

16. Del 105 Batallón de Artillería de Campaña (Coronel H.G. Browne)

17. Tal vez aplicando el viejo axioma que dice que la misión de la artillería es disparar la mayor cantidad posible de proyectiles, a ser posible sobre el enemigo.

18. Se trata de la Compañía H.

siempre hay algunos que reciben un trato especial, y tienen aun peor suerte que los demás. En este caso les tocó al **Sargento Mersereau** y a seis de los doce hombres de su escuadra de ingenieros¹⁹ el glorioso destino de ser quienes iban a reducir definitivamente la posición japonesa mientras tropas del 3er pelotón²⁰ seguían avanzando hacia el este.

Mersereau, con un grupo de media docena de soldados, eligió un punto de partida a 35 metros al este de su objetivo para iniciar el ataque con armas especializadas. La primera opción fueron los lanzallamas, que parecían haberse secado ya, sin embargo en ese momento se echaron en falta los depósitos de oxígeno, que se habían quedado en las playas. Finalmente se emplearon las siempre útiles cargas de pértiga, en conjunción con los carros de combate, para acabar con la defensa acérrima de los nipones. En la distribución de tareas se emplearon las primeras para atacar el nido de ametralladora y el blocao, en ambos extremos de la posición, mientras los cañones de 37mm de los carros batían todas las aberturas del túnel que fueron capaces de localizar con la esperanza de que sus obuses causen algún efecto en el interior del mismo.

El capítulo final de esta historia probablemente tenga mucho más que ver con la efectividad psicológica de este ataque más que con la puramente física, pues tras soportar este tratamiento hasta las **16:00** los defensores japoneses salieron por fin a campo

abierto, ejecutando una desesperada carga a la bayoneta que acabó con su aniquilación. Finalmente había caído la posición del túnel, tras cuatro horas de combates encarnizados los nipones habían sido exterminados mientras los atacantes sufrían ocho bajas mortales y unos cuantos heridos.

Mientras tanto el resto del pelotón había progresado 140 metros hacia el este. Allí los esperaba un gran cuartel general subterráneo, a prueba de bombas y perfectamente equipado con teléfono, radio y luz eléctrica, que fue tomado con rapidez pues estaba escasamente defendido. Después continuó el avance pero 45 metros más allá una nueva trinchera, esta de 1,5 metros de profundidad y 32 de largo, escondida en la maleza, se interpuso en el camino.

Eran las **16:00** y acababa de caer el túnel. Para entonces el Mayor Claire, que durante el día se había hecho cargo de dirigir el sector, comprendió que no se iba a alcanzar la línea de la carretera, objetivo del día, antes de que se fuera la luz, con lo cual tras insistir un poco más a las **17:20** ordenó la suspensión de los combates y la retirada de toda la línea en busca de una zona más apta para pasar la noche.

Esta cesión de terreno, tan duramente conquistado, llama la atención. Sin embargo fue una decisión sabia, como luego com-

19. Las crónicas no dicen nada pero este tipo de misiones fueron, normalmente, encomendadas a los ingenieros de la Compañía C del 102 Batallón de ingenieros, motivo por el cual nos arriesgamos a suponer que fueron hombres de esta unidad los que se encargaron de la posición.

20. Compañía E, IIº Batallón.

prenderemos, dictada por la experiencia. Los combates terrestres en Nueva Guinea, y sobre todo en las Islas Salomón (de las que forma parte Guadalcanal), habían demostrado el gusto por y la habilidad y la fiereza de los ataques nocturnos japoneses. En virtud de esta experiencia se juzgó poco prudente dejar que unas tropas novatas se posicionaran para la noche en una zona poco despejada, ya que era evidente que los japoneses emplearían la maleza para infiltrarse y atacar por todas partes las posiciones nocturnas y no estaba nada claro que los soldados del **165 Equipo de Combate Regimental** fueran a ser capaces de aguantar, física y psicológicamente, estos ataques.

Finalmente los hombres volvieron a quedar desplegados al sur del extremo oeste de la protuberancia arenosa, una zona que quedaba 45 metros por delante del terrible refugio oculto en el túnel, cuya conquista se abandonó. También recibieron **refuerzos**. El destacamento “Z” fue reunido en una sola unidad cuando llegaron los hombres de la mitad oeste, y fue retirado de su posición inicial en la base del Muelle del Rey para ser incorporado a la línea del frente, que también fue reforzada con un pelotón de la Compañía G.

Al final del día

Son las **17:05** y el sol se está ocultando más allá del horizonte. Para la flota estadounidense ha llegado la hora de adoptar las precauciones previstas para la noche. Y es que en aquel final de

otoño de 1943 la flota japonesa, aunque gravemente disminuida con respecto al primer año de guerra, sigue representando un doble peligro para la estadounidense.

En primer lugar los submarinos, capaces de colarse entre las redes defensivas desplegadas por los destructores para situarse a distancia de ataque y largar sus mortíferos torpedos.

En segundo lugar la flota de superficie japonesa tampoco debe ser desdeñada, especialmente sus unidades más ligeras: cruceros ligeros y destructores -armados con los torpedos “long lance”- que en más de una ocasión han demostrado su capacidad para el combate nocturno, una capacidad que el propio Contralmirante Richmond K. Turner había podido experimentar en aguas de Guadalcanal.

Por ello los planificadores de la operación previeron que al anoecer los barcos debían abandonar sus obvias posiciones en torno a Makin y ganar mar abierto donde la maniobra fuera tanto más fácil como más difícil su localización.

Así entre las **17:05** y las **18:00** los soldados en tierra pudieron observar como todos los grandes buques de carga y transporte, salvo el Alcione, escoltados por los de guerra, levaron anclas y empezaron su singladura hacia mar abierto. Acababan de quedarse solos. Lo que no pudieron ver fueron las maniobras de aterrizaje de los aviones de las patrullas aéreas, de lo contrario se hubieran

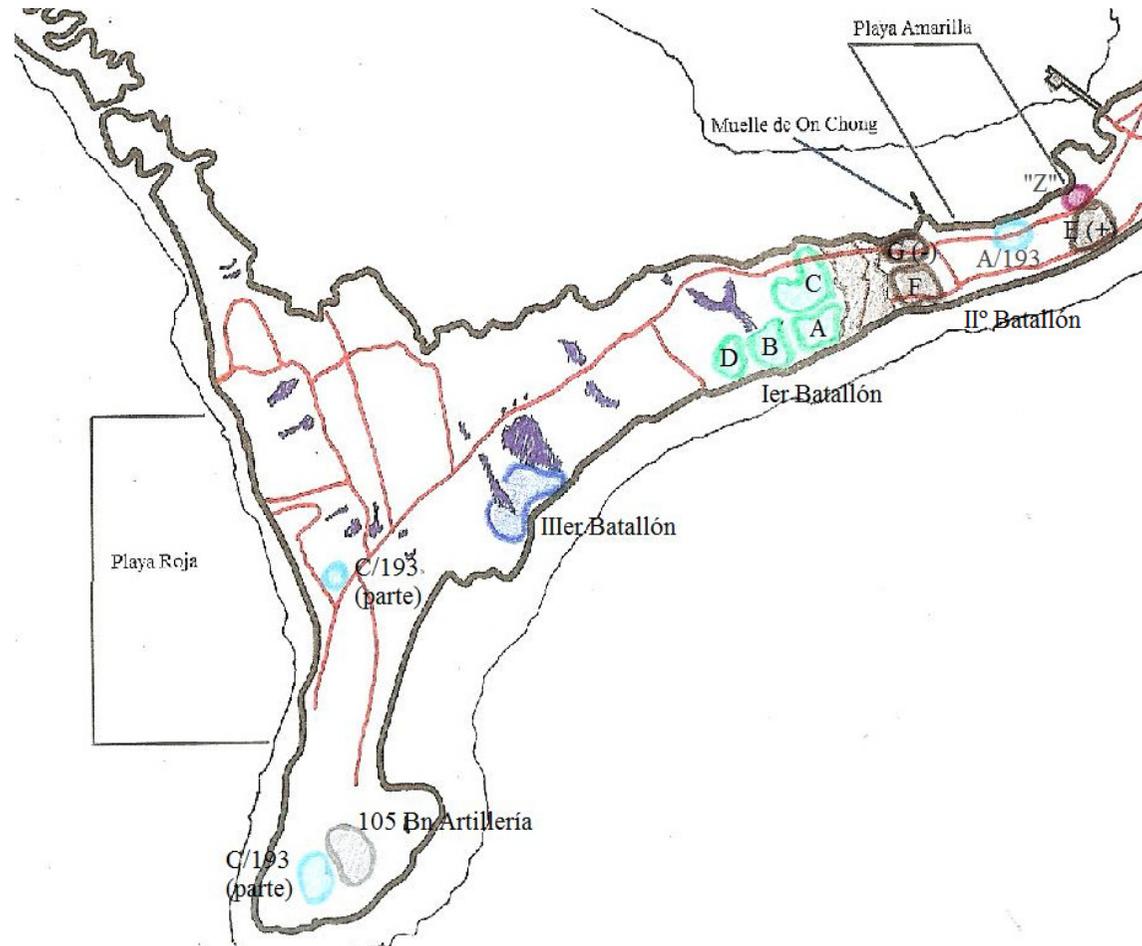
sentido aún mas desamparados.

Campamentos nocturnos.

Igual que en el mar fue preciso resguardar los barcos, en tierra hubo que asegurar las unidades para la noche. A pesar de las operaciones de limpieza que se habían llevado a cabo a lo largo del día para asegurar toda la mitad oeste de la isla a nadie se le escapaba que, sibilinos como submarinos, algunos tiradores japoneses habían conseguido permanecer emboscados en la retaguardia. Por otro lado las evaluaciones del número y las capacidades de las fuerzas japonesas aún presentes en la isla hacían temer contraataques e infiltraciones al amparo de la oscuridad.

En la antigüedad los romanos habían tenido la costumbre de establecer campamentos fortificados para pasar la noche. Lo mismo hicieron los soldados en Butaritari, establecerse en grandes perímetros circulares con defensa en todas direcciones; y aunque no dispusieron grandes fosos y altas empalizadas, sino trincheras a veces no demasiado profundas, y parapetos de troncos abatidos y ramaje, aquello les dio algo mas de seguridad durante las horas de oscuridad.

Pasaremos ahora a detallar donde se estableció cada ele-



mento de la fuerza combatiente, y de paso a recordar cada una de las unidades y su posición.

El Ier Batallón dispuso sus compañías A, B y D desplega-

das de este a oeste desde la barrera anticarro oeste, ya conquistada, siguiendo la orilla sur de la isla. La **Compañía C** se instaló mas al norte, en medio de un cuadrado formado por la barrera anticarro oeste, el extremo norte del perímetro de la compañía A, la bolsa japonesa en torno a la ametralladora en la hondonada y la orilla de la laguna

El **IIº Batallón** dispuso su **Compañía E** formando un perímetro alargado de norte a sur entre la carretera general este-oeste y la orilla oceánica, a la altura del extremo este de la protuberancia arenosa. Dentro de su perímetro se incluyó **un pelotón de la Compañía G**. En cambio la **Compañía F** quedó desplegada al otro lado de lo que había sido la cabeza de “Playa Amarilla”, en un perímetro con su lado norte en el centro de la isla, el oeste sobre la barrera anticarro y el sur sobre la orilla oceánica. La otra mitad de la isla, al norte, fue ocupada en condiciones similares por el **resto de la Compañía G**²¹. Entre las posiciones a ambos lados de la playa la distancia fue de un kilómetro. Con respecto a la **Compañía H**, se situó en el centro de la “Playa Amarilla”, a unos 450 metros al oeste de la línea de frente sostenida por la Compañía E (reforzada), junto con el cuartel general del batallón.

El **IIIº Batallón** por su lado se organizó para pasar la noche en un único perímetro, al suroeste de Rita Lake, donde se había quedado en reserva desde por la mañana.

El **destacamento “Z”**, por fin reunido, organizó su perímetro justo al norte del de la compañía E –entre la carretera general este-oeste y la costa de la laguna-, en la línea de frente que miraba al este. Este destacamento se había retirado desde la base del muelle del Rey a la vez que lo había hecho la compañía E desde el punto de máximo avance logrado durante la jornada. Los **destacamentos “X” e “Y”** debieron ser mantenidos en labores de seguridad en torno a las posiciones de las unidades de apoyo a la fuerza, cerca de la “Playa Roja”, pues su participación en los combates no vuelve a ser mencionada.

El **193 Batallón de Carros de Combate**, por su parte, estableció un pelotón de carros **ligeros** de la Compañía C junto al puesto de mando del regimiento, cerca de la “Playa Roja 2”. El resto de los carros **ligeros** y los **LVT (2)** que habían rendido servicio en dicha playa pasaron la noche junto a las posiciones de la artillería. Los carros **medios** de la Compañía A y los **LVT (2)** que habían servido en el segundo desembarco se quedaron junto a la “Playa Amarilla”. Algunos carristas durmieron dentro de sus vehículos, aunque otros se unieron a los perímetros defensivos de los lugares en que pasaron la noche sus blindados.

Y finalmente el **105 Batallón de Artillería** se quedó en la zona del cabo Ukiangong, al sur del pueblo del mismo nombre.

No queremos dejar sin mencionar todos los **elementos de**

21. En realidad otro pelotón, puesto que el tercero, que había participado en la incursión a Kotabu, pasó la noche a bordo del Neville y no desembarcaría hasta

el día siguiente.

apoyo a la fuerza. Sin embargo las fuentes, que suelen olvidar a estas unidades, hablan poco de ello. Con toda probabilidad establecieron sus vivaques cerca de la playa en que les había tocado servir.

Sin embargo si vamos a contar ahora la segunda parte de su jornada en tierra y las misiones de apoyo que tuvieron que cumplieron o no cumplieron.

La situación del proceso de descarga al anochecer. El problema de la playa Amarilla.

A las **18:00**, cuando los grandes barcos empezaron a alejarse de Makin, sólo uno se quedó, el **Alcyone**, junto con todas las **lanchas de asalto** que aún no habían sido descargadas, que eran muchas. Para pasar la noche se les ordenó que se internaran en la laguna.

Y es que el proceso de descarga –como ya vimos- había sido sumamente difícil. La **“Playa Roja 1”** había sido cerrada durante la mañana y por la tarde la única actividad que tuvo lugar en ella se dedicó a labores de rescate de las lanchas que se habían quedado atascadas en el coral. Mientras la **“Playa Roja 2”** siguió recibiendo cargamentos hasta que, a pesar de ser algo mas profunda, quedó cerrada a las **17:00** debido a la bajada de la marea.

Hemos explicado que se había localizado una playa más al

norte, que no se empleó. Nos queda hablar de las posibilidades que ofrecía la **“Playa Amarilla”**. Al principio de la operación no se contó con ella pues no había unión entre las dos cabezas de playa, sin embargo en el momento en que ambas se unieron en una sola fue necesario plantearse la posibilidad de llevar allí parte de la carga, aunque se llegó a la conclusión de que no era acertado. Ciertamente esta iniciativa habría podido aliviar un poco las tareas en la **“Playa Roja”**, pero a priori no significativamente pues en **“Amarilla”** el arrecife era mucho mas ancho y por consiguiente el traslado a mano de los pertrechos hasta la playa iba a exigir mucho mas esfuerzo durante mas tiempo y sobre una distancia mas larga.

Para solucionar esta cuestión se plantearon dos formas de que se pudieran desembarcar pertrechos y suministros en esta playa pero sin tanto esfuerzo. Por un lado emplear los **LVT (2)** para transbordar la carga de las lanchas hasta la playa; y por otro hacer las descargas emplear el Muelle del Rey, que llegaba hasta el borde del arrecife y al que podían acceder las lanchas directamente.

La primera opción se enfrentó a dos problemas: en primer lugar que los mandos en tierra fueron reacios a deshacerse de unos vehículos que les resultaban bastante prácticos para el traslado de tropas y para el combate, aunque en este segundo caso algo menos. Y en segundo lugar que tampoco había muchos LVT (2) en servicio, con lo cual emplearlos en tareas de descarga privaba a las tropas de un buen elemento de apoyo sin servir realmente para acele-

rar el trabajo.

Y con respecto al empleo del **Muelle del Rey**, en ningún momento a lo largo del día estuvo comunicado por tierra de forma segura con el resto de la cabeza de playa, y al anochecer la zona incluso fue abandonada.

Sin embargo frente a estos dos impedimentos, en parte solucionables, se alzó una razón realmente grave para denegar el empleo de la playa Amarilla en el desembarco de suministros: que estuvo batida –real o potencialmente- por el fuego enemigo durante toda la jornada.

Material y suministros desembarcados en la playa Roja.

A consecuencia de todo esto al anochecer la situación del suministro es mala. Aunque se han constituido **depósitos** de intención y artillería no hay suficientes camiones para trasladar todos los elementos hasta sus destinos, y tampoco los suficientes bulldozers para llevar a cabo las obras necesarias para adecuar la isla a las instalaciones que se quieren desplegar. Entre ellas el **centro de selección de heridos** cuyo personal había llegado ya a tierra, pero no su material.

Si tenemos que elegir un logro y un fracaso para las tareas de desembarco y suministro llevadas a cabo durante la jornada, indudablemente el logro fue que a las unidades de primera línea

nunca les faltó **munición**. Sin embargo el fracaso tuvo que ver con el suministro de **gasolina**, que no fue suficiente para reabastecer a los LVT (2) a lo largo del día 21 lo cual privó de su uso tanto a la fuerza como a las unidades de apoyo.

Y por terminar con dos ejemplos que nos aclaren la situación. Del Transporte de Ataque **Leonard Wood** se desembarcaron a las lanchas el 38% del abastecimiento y del equipo cargado a bordo, además de 1.250 hombres, 4 carros de combate ligeros, 1 bulldozer, 5 jeeps, 4 cañones anticarro y otros elementos similares. Por su parte el Transporte de Ataque **Calvert** desembarcó tan sólo el 23% de su carga de abastecimiento y equipo, un total de 82 toneladas, además de 913 hombres. Es importante insistir en que en ambos casos estamos hablando de la carga trasladada a las lanchas de asalto, no de la que llegó efectivamente a tierra a lo largo del día. Como ya hemos dicho, muchos hombres dormirán en las lanchas, y mucha carga.

Objetivo cumplido.

A pesar de los problemas de suministro que acabamos de terminar de enunciar, debemos concluir que el desembarco en Butaritari había sido un éxito.

Para empezar se habían cumplido los **objetivos principales**. Que fueron:

- Establecer una cabeza de playa viable en la isla.
- Atacar y eliminar las defensas enemigas concentradas contra la primera cabeza de playa, o en su defecto tomar la barrera anticarro oeste.

El primero de los dos nunca se puso en duda. El potencial estadounidense era más que suficiente en Makin²² para asegurar una **cabeza de playa** en tierra y neutralizar las posiciones defensivas japonesas. Al anochecer del día 20, a pesar de que quedaron japoneses dispersos tras las líneas de frente, la cabeza de playa era viable.

Sobre el segundo, en cambio, podemos disertar un poco más. Evidentemente la primera intención –**atrapar a todos los defensores entre los dos desembarcos**– fracasó pues los japoneses no se abalanzaron hacia los atacantes, como se esperaba que hicieran. El motivo principal de que no lo hicieran probablemente fue que habían decidido no defender toda la isla, es decir, que en el plan defensivo japonés se daba por sentado que los estadounidenses iban a poner el pie en tierra y se iban a establecer allí. Aunque, secundariamente, es muy posible que la muerte durante el bombardeo preliminar del Teniente Seizo Ishikawa, comandante en jefe de la guarnición, negara a los defensores la posibilidad de coordinarse para actuar en este sentido.

Por otro lado si se tomó la **barrera anticarro oeste**, porque los japoneses no esperaban un ataque desde la laguna directamente

contra su perímetro defensivo. Sin embargo sería interesante saber hasta que punto la ejecución del plan entró en una dinámica en que los objetivos se convirtieron en medios. Es decir. A partir del desembarco en la “Playa Amarilla” es difícil dilucidar si se había actuado así para romper la barrera anticarro desde la retaguardia o si era necesario romperla a toda costa para unir la cabeza de puente en una sola y poder así suministrar a los soldados del segundo desembarco. En todo caso, de no haberse cumplido este objetivo la lucha el día 21 hubiera sido muy distinta, principalmente por carencias de munición y suministro en la cabeza de playa de “Amarilla”.

Detengámonos ahora brevemente en los **objetivos secundarios**:

- Establecer una línea de frente sólida orientada al este.
- Impedir que los defensores japoneses de la barrera oeste fueran a establecerse en la este.
- Tener playas bajo control tanto en la costa oeste como en la costa norte de la isla.
- Desplegar en tierra las baterías de artillería y mantenerlas operativas.
- Desplegar en tierra todos los puestos de mando, excepto

22. Hay que decir que Tarawa, mucho más guarnecida, ofreció más dudas y allí el combate fue mucho más sangriento.

el divisionario.

El lector avezado habrá comprendido que de esta lista de objetivos se cumplieron todos en gran parte, y plenamente los dos últimos.

La **línea de frente** orientada al este quedó establecida, aunque no donde se había previsto pues no se llegó hasta la carretera norte sur que arrancaba en la base del Muelle del Rey.

Con respecto a los **defensores japoneses** es dudoso que quedaran repartidos entre las dos barreras, es posible incluso que el grueso sí llegara a retirarse hacia el este, a tenor de los combates librados durante la tarde del 20 y durante los días siguientes.

El **control de las playas** también se logró relativamente. Amarilla estuvo bajo fuego hasta el día 21, y hubo japoneses merodeando en solitario o en grupos durante bastantes días después del desembarco. Sin embargo en ningún caso llegaron a entorpecer las operaciones.

El **despliegue de la artillería** fue un éxito, aunque la artillería tan sólo disparó cinco misiones de fuego, sobre la posición defensiva del túnel. Con lo cual fue un éxito desaprovechado. Los puestos de mando llegaron a tierra según lo previsto.

¿Y los japoneses?

La parte de los defensores fue mucho menos exitosa. Cierta-

mente sería interesante saber si el Teniente Seizo Ishikawa tenía realmente posibilidades de defender la isla con las tropas y los medios a su disposición.

Ya hemos visto que **la defensa japonesa** fue en general débil, y en especial desorganizada. Los informes de inteligencia indican que los sirvientes de las piezas antiaéreas no fueron capaces de aguantar el primer ataque de la aviación embarcada y fueron a refugiarse en los refugios, abandonando sus armas, por ejemplo.

De los diferentes tipos de tropa sitos en Butaritari, que ya mencionamos en su momento, los **trabajadores coreanos** fueron totalmente inútiles en las tareas defensivas. Ciertamente dado su estatus de semi-esclavitud a las órdenes de sus dominadores nipones no se podía esperar otra cosa que lo que hicieron. Meterse en los refugios y esperar que la tormenta pasara. En cuanto tuvieron ocasión se rindieron en masa.

En cambio las **tropas de defensa de base**, mejor entrenadas y motivadas, ofrecieron mayor resistencia a pesar de las duras condiciones. Allí donde las hubo, es decir, en la playa Amarilla. Esta resistencia tuvo, de todos modos, tres fases:

- Primero **atacar** a los estadounidenses del IIº Batallón mientras estaban en las playas.
- Después vino la **retirada** hacia las barreras anticarro. Unos pocos elementos fueron al oeste, para fracasar a la

hora de impedir la unión de las dos cabezas de playa. La mayoría fueron hacia el este. Y una pequeña minoría se ocultó y actuó en acciones de paqueo, hostigando a los estadounidenses de frente y por la retaguardia durante toda la batalla.

- Finalmente, en la zona del este de la isla se efectuó una **resistencia** a ultranza, la misma que los japoneses demostrarían ser capaces de llevar a cabo durante toda la guerra. Aunque fue una resistencia escasa de medios: humanos y materiales.

Esta resistencia a ultranza del sector este fue analizada con detenimiento por el **Coronel Charles B. Ferris** y los demás oficiales de inteligencia al final del día, ya que toda información sobre el enemigo podía ser vital para la continuación de la batalla.

Así la información suministrada por dos prisioneros, coreanos, de que se esperaba la llegada de dos fuerzas de apoyo a la isla en caso de ataque hizo que se pusiera especial cuidado durante los días siguientes en el reconocimiento naval, que se orientó principalmente a vigilar la superficie del mar en busca de dichas fuerzas de apoyo.

Por otro lado también hubo que evaluar que **posibilidades**

quedaban a los defensores japoneses, para parar cualquier eventualidad.

En caso de que se decidieran por una **defensa en profundidad** era necesario proceder a un ataque sistemático que fuera reduciendo todas y cada una de las posiciones de forma individual.

En caso de que se **desplazaran hacia el este** para escapar de Butaritari y posicionarse en otra cualquiera de las islas de Makin, era necesario establecer una defensa de las demás islas que les cortara el camino. Para esta misión se decidió que se emplearía el III^{er} Batallón, en reserva, y se enviaron órdenes de que estuviera listo a las 09:00 del 21 para trasladarse a la isla de Kuma, la siguiente a Butaritari, para establecer una posición allí. Sin embargo la orden fue cancelada durante la noche por el Mayor General Holland Smith –entendemos que con la aquiescencia del Contralmirante Turner- pues la difícilísima situación en la isla de Betio (en Tarawa)²³ obligó a que fuera reservado por si era necesaria su presencia en aquella isla.

Y, finalmente, en caso de que **contraatacaran**, era importante tener previstas buenas posiciones de defensa, especialmente para la noche, hora especialmente querida por los japoneses para estas acciones; así como reservas abundantes.

23. Batalla tratada, estimado lector, en la monografía hermana. Ver **Operación Galvanic: Tarawa**. Javier Veramendi B. Grupo de Estudios de Historia Militar. Ediciones Platea.

La factura del primer día.

La cuestión de las **bajas** no es complicada de establecer en lo que a las fuerzas **atacantes** se refiere. Las fuentes coinciden en que sufrieron 25 muertos y 62 heridos que tuvieron que ser evacuados, es decir, un total de 87 bajas.

Con respecto a las **bajas japonesas** la cuestión es más compleja al final del día, pues no se han hecho demasiados esfuerzos por recuperar los cuerpos que han quedado tendidos en diferentes lugares de la isla. Así el informe de inteligencia de las **21:00** estimará los muertos japoneses en 50²⁴. Sin embargo el informe del IIº Batallón elaborado a las **07:00** del día siguiente cifra los cadáveres japoneses encontrados en 200, añadiendo 41 prisioneros, prácticamente todos trabajadores. Hablaremos de cifras, más despacio, al final del texto.

Conclusiones a las operaciones en Butaritari durante la segunda mitad del día 20.

El combate en el interior de la isla supuso un enfrentamiento de tácticas sumamente interesante. Frente a los dos tipos de defensa desplegada por los japoneses los estadounidenses trataron de llevar a cabo un avance lineal, que en muchas ocasiones resultó fallido tanto por la naturaleza del terreno como por, precisamente, uno de estos dos modos defensivos.

Por un lado los japoneses trataron de defenderse en posiciones sólidas, ingeniosamente camufladas y muy bien protegidas de los fuegos de apoyo de la artillería naval y del bombardeo aéreo por medio de cemento, troncos de palmera y arena, elementos todos que en conjunto resultaban lo suficientemente elásticos como para rechazar la fuerza explosiva de los proyectiles. Un buen ejemplo de este tipo de defensas lo tenemos en la posición que constaba de un nido de ametralladora y un blocao conectados por un túnel, en el camino hacia el este; o el refugio subterráneo flanqueado por sendos edificios en el avance hacia la barrera anticarro oeste.

Un ejemplo de posición camuflada, en cambio, lo tenemos en la ametralladora escondida en una hondonada a la que tuvo, y aún tendrá que enfrentarse, la compañía C. Sin embargo esta posición resultó eficaz debido a la reticencia de los atacantes a emplear fuego de apoyo (naval, aéreo, de artillería, morteros o carros) debido a la cercanía de sus propios hombres. De no ser por esto seguramente hubiera sido eliminada con rapidez.

Contra estas posiciones los atacantes se vieron con serios problemas. En primer lugar debido a que buena parte de los elementos pesados previstos para reducirlos se habían mojado y no funcionaron. Así sucedió con los lanzallamas o los bazookas. La segunda fuente de problemas fue la ausencia de una táctica concreta para asaltar la posición, cosa que se solucionó a lo largo del día.

24. El mismo informe estima en 200 los combatientes japoneses que se han desplegado hacia el este.

Fueron elementos de la compañía G los primeros que emplearon la táctica de emplazar los blindados para que hicieran fuego de supresión con sus cañones mientras los sirvientes de los rifles automáticos Browning machacaban las puertas para evitar contraataques y los infantes atacaban con granadas que arrojaban bien por las troneras bien dentro de las trincheras. Una táctica que en general funcionó con pocas bajas. Probablemente a causa de que los japoneses en Butaritari dispusieron de muy pocas armas contracarro, lo cual hacía que su mejor opción en caso de ataque de blindados fuera agachar la cabeza.

Por otro lado los japoneses emplearon una táctica sibilina, que fue la de los tiradores (insistimos en negarles la calidad de francotiradores) ocultos. Dichos elementos se dejaron sobrepasar a menudo por las tácticas de avance lineal, en guerrillas, de los estadounidenses, para después hostigarlos desde la retaguardia causando retrasos en el avance y, sobre todo, una auténtica psicosis.

La solución ensayada fue, como hemos visto a lo largo del texto, emplear una segunda compañía en labores de limpieza tras el avance de la primera. Esta táctica dio con parte de los emboscados, pero dado que la historia oficial habla de muchos ataques a cargo de estos seguramente no dio con todos. Recordemos en todo caso que Butaritari era una isla bastante salvaje, con mucha maleza y gran cantidad de posibilidades de ocultación.

Estas tácticas de hostigamiento japonesas que durante el

día dieron bastante que hacer se hicieron mucho más pertinaces durante la noche, junto con varios intentos de infiltración, hasta tal punto que podemos decir que durante la oscuridad fueron ellos quienes recuperaron la iniciativa. Como vamos a narrar a continuación.

VI

LA LARGA NOCHE DE LOS NOVATOS

Un cambio temporal de iniciativa.

Hemos narrado la acción del primer día desde el punto de vista de los atacantes estadounidenses, pues ellos fueron quienes llevaron la iniciativa táctica. Sin embargo durante la noche, con los batallones atrincherados, la iniciativa pasó a los japoneses.

Hemos comentado antes brevemente las tres opciones que, según las evaluaciones, tenían los japoneses: establecer una defensa en profundidad, retirarse hacia el este o contraatacar. Eligieron la primera y la última. Sin embargo, tal vez debido a que el Teniente Seizo Ishikawa había muerto en los bombardeos preliminares, no hubo una acción conjunta de toda la guarnición, sino que cada suboficial, incluso cada grupo de combatientes, independientemente, tomó la decisión que le pareció más acertada. El resultado de esto es que ni todos los defensores contraatacaron durante la noche, ni todos se posicionaron en una línea defensiva coherente.

Reforzando las posiciones

Fue principalmente en el **sector de la base del muelle del Rey** donde la actividad nocturna japonesa se encaminó a reforzar sus posiciones. Debemos tener en cuenta que había sido un sector



El hidroavión abandonado. (Fuente: WWII in color)

bastante castigado por los atacantes. El destacamento “Z” había desembarcado en el muelle y había pasado allí toda la jornada controlando el sector, de tal modo que cuando se retiró junto con el resto de la Compañía E, las defensas habían sido totalmente destruidas.

Pero durante la noche los nipones instalaron allí al menos **cinco ametralladoras**:

- Una en el hidroavión abandonado en el arrecife, entre el muelle del rey y la protuberancia arenosa.
- Dos más en la misma base del muelle.
- Otra en el antiguo hospital justo al sur del arranque del embarcadero.
- Y la quinta en uno de los edificios de la protuberancia de arena.

Además posicionaron dos mas **al oeste de la barrera anti-carro oeste** -un territorio que en teoría había sido despejado ya- no muy lejos de la bolsa de japoneses que resistía en una curva de la carretera y que tantos quebraderos de cabeza había dado a la Compañía C durante la jornada.

Atacando a los atacantes.

Por otro lado, los japoneses se encargaron de mantener despiertos a los estadounidenses mediante varias técnicas. Una de ellas fue infiltrar tropas en torno y en el interior de sus posiciones defensivas.

Uno de los objetivos de estas infiltraciones fue la barrera oeste. Para ello enviaron **varias patrullas**. Una de ellas, la más numerosa de las que fueron detectadas, estaba formada por **entre 12 y 16 combatientes**. Trató de pasar por el flanco izquierdo de la

Compañía E¹ pero fue interceptada por fuego de fusilería mientras pasaba al sur de la base de la protuberancia de arena. **Otra patrulla** trató de pasar mas al norte, donde estaba atrincherado el destacamento “Z”, que causó tres muertos y dos heridos que fueron encontrados a la mañana siguiente, con granadas y tiros de fusil.

Sin embargo **una docena de japoneses** si consiguieron colarse, a saber por donde, y llegar hasta las posiciones de las Compañías A y B, donde pasaron la segunda mitad de la noche disparando a los hombres de la segunda sin ser conscientes de que se hallaban a apenas seis metros de las trincheras donde se guarecían los de la primera. La cara de sorpresa de los estadounidenses de la Compañía A cuando al amanecer se encontraron a varios japoneses tumbados boca abajo y dándoles la espalda justo delante de sus trincheras debió de ser de pasmo. La de los japoneses, antes de ser abatidos, de auténtica sorpresa. Ninguno sobrevivió. **Diez japoneses más** fueron también sorprendidos a las 07:00 a retaguardia de la compañía B, que aquella noche pareció atraer especialmente a los infiltrados enemigos, y eliminados por el equipo de sirvientes de un fusil automático Browning.

Otro objetivo fue conseguir buenas posiciones desde las cuales atacar a los defensores, sin para ello intentar llegar tan lejos como la barrera oeste. Los edificios en la protuberancia de arena fueron especialmente apreciados pero en general cualquier zona de maleza, o un árbol alto, o algún edificio en cualquier otro sitio sir-

vieron. Es muy difícil saber a ciencia cierta si estos **paqueos** los iniciaron hombres que se habían infiltrado u hombres que se habían quedado aislados y aprovechaban la noche para hostigar al enemigo. En cualquiera de los dos casos en ocasiones consiguieron abatir a sus objetivos. Así, por ejemplo, fueron abatidos tres carristas en la playa amarilla. Dos de ellos mientras perseguían una sombra, el otro justo al alba cuando se alzaba sobre su blindado para meterse dentro. Su logro principal fue crear un ambiente de pánico en los recién fogueados reclutas que se traduciría en un gasto desmesurado de munición al más mínimo ruido.

Una de las características más interesantes de estas acciones nocturnas fue la multitud de **trucos que usaron los tiradores japoneses** para descubrir en medio de la oscuridad donde se hallaban atrincherados sus enemigos. Estos fueron desde arrojar petardos para que las explosión provocara fuego de respuesta y revelara las posiciones hasta emplear frases manidas, malamente chapurreadas en inglés como “Pssst! Hey, Sarge!”, “Medics!” o “Hey, Charlie! Where’s my buddy?²”. Luego nos hacen gracia las películas de entonces. El caso es que raramente consiguieron engañar a sus objetivos, pero el fuego concentrado de estos en cuanto oían el más mínimo ruido resultó igualmente útil para localizar sus posiciones.

Por otro lado no todo el tráfigo nocturno japonés se orientó a estas actividades. También hubo soldados nipones que trataron de

aprovechar la oscuridad, individualmente o en grupo, para **desplazarse hacia sus propias líneas**. Bien desde las posiciones defensivas de la barrera anticarro oeste o bien desde otros puntos de la isla en que hubieran quedado aislados. Sabemos de los que fracasaron, pero es casi seguro que otros lo consiguieron, aunque al final de la batalla no quedó nadie para contarlos.

Todas estas actividades fueron “in crescendo” hasta **poco antes del alba**. Cuando más extenuados estaban los soldados estadounidenses fue cuando más virulentas se volvieron estas acciones, que siempre fueron contestadas con auténticas orgías de fuego de fusilería y ametralladora, un fenómeno que fue conocido como “trigger happy” para definir al soldado que, dominado por el pánico y creyendo ver enemigos en todas partes, vaciaba desconsiderada y descontroladamente sus cargadores en todas direcciones.

El acontecimiento más absurdo tuvo lugar justo al alba. Imaginemos la situación. **Un soldado** corre a toda velocidad por la orilla de la laguna. Viene desde la base del muelle de On Chong y se dirige a toda prisa hacia el puesto de mando del IIº Batallón. Pertenece a uno de los batallones de ingenieros³ y va gritando que hay unos ciento cincuenta japoneses subidos a los árboles detrás de él. De inmediato se origina un auténtico pandemonio pues todos los que lo oyen empiezan a descargar las balas que les quedan contra la floresta. Finalmente el ingeniero es detenido e interrogado.

1. En el sector del II Batallón orientado al este, cerca de la carretera general este-oeste.

2. “Pssst ¡Eh, Sargento!”, “¡Sanitarios!” o “¡Eh, Charlie! ¿Dónde está mi colega?”

3. Seguramente el 152, algunos de cuyos elementos estaban en la “Playa Amarilla”.

Entonces admite que en realidad él no ha visto a ningún japonés, tan sólo ha oído disparos. Acaba resultando algo más difícil detener a los soldados que, histéricos, disparan en todas direcciones. Para ellos no va a bastar una orden general sino que van a tener que dársela uno a uno.

Finalmente pasó la noche y, por suerte, no se deploraron muchas bajas. Los japoneses seguían sin ser muy buenos tiradores. Peores aún si tenemos en cuenta que es muy probable que algunas de sus víctimas fueran causadas por fuego amigo. Los soldados se quedaron mas tranquilos con la llegada del alba, aunque a algunos les quedaba aún una dura tarea por delante. Y es que se había cumplido el primer objetivo: establecerse en la isla, los planificadores podían estar contentos. Sin embargo quedaba el segundo, expulsar a los japoneses de ella, y no iba a ser un asunto baladí.

VII

21 DE NOVIEMBRE DE 1943

Aún no ha amanecido. En la isla los japoneses están causando sus últimas tropelías, y ciento cincuenta de ellos han conseguido colarse en lo alto de las palmeras. Mientras, mar adentro, ya se están reiniciando las actividades diurnas.

El grandioso portaaviones **Yorktown** (segundo con ese nombre durante la guerra del Pacífico¹), un magnífico buque de la clase Essex capaz de dar 32,7 nudos de andar con su carga de 91 aviones a bordo, vira para ponerse proa al viento e iniciar la maniobra de despegue de los primeros aviones de patrulla que van a formar la sombrilla aérea de defensa de toda la operación. Con éxito, pues apenas un poco después uno de ellos derriba un gran hidroavión de reconocimiento japonés no lejos de Makin.

Mas o menos a la misma hora, mientras los portaaviones restablecían sus patrullas antiaéreas y antisubmarinas y los destructores asignados a ello sus cortinas defensivas, se pusieron en marcha hacia la isla todas las demás fuerzas navales, listas para reiniciar el procedimiento de desembarco los cargueros, y para dar apoyo arti-

1. El anterior buque con el mismo nombre: CV-5, había sido hundido por los japoneses en la batalla de Midway.

llero si fuere necesario los buques de guerra. La operación de ataque volvía a ponerse en marcha.

Combates en la zona oeste de la isla. De 08:00 al final de la tarde del 21 de noviembre de 1943.

La reducción de la bolsa junto a la barrera anticarro oeste.

Uno de los grandes problemas que había quedado pendiente el día 20 había sido la bolsa defensiva japonesa –rodeada por la **Compañía C²**- emplazada junto a la carretera general este-oeste antes de llegar a la barrera anticarro oeste, que si bien estaba bajo control, también controlaba, a su vez, un tramo de la carretera.

La misión de acabar con ella fue encomendada por el **Mayor Mahoney**, nuevo comandante del I^{er} Batallón, al **Segundo Sargento Emmanuel F. De Fabees**. A las **08:00** el y sus hombres debían internarse en la bolsa japonesa para reducirla. Seguramente no les hizo mucha gracia pero órdenes son órdenes, y tras bordear el perímetro enemigo hicieron dos intentos para internarse en él. Uno desde el este, que avanzó unos 45 metros antes de encontrar resistencia; y otro desde el noroeste unos minutos después, que fue detenido a 70 metros de su punto de partida por una nutrida cortina de fuego.

A estas alturas, sin embargo, el sargento había llegado a la conclusión de que buena parte del fuego que estaba recibiendo en sus intentos de avance no provenía de los japoneses sino de sus propios compañeros, seguramente aún nerviosos a causa de sus experiencias nocturnas, y ordenó a sus hombres que se detuvieran primero, y que se retiraran después, mientras sobre las posiciones que el día anterior ocupaban los japoneses seguía cayendo un fuego infernal.

Finalmente, a las **08:40**, ante la ausencia de respuesta de los nipones al fuego que llevaban recibiendo desde hacía rato, el Mayor Mahoney dio la bolsa por reducida, anunciando a sus jefes que se iniciaban medidas para peinar la zona y despejarla de francotiradores. Estas operaciones se alargarían hasta las **12:00**, hora a la que se considerará definitivamente despejada la zona y seguro el tránsito entre las dos playas, aunque algunos convoyes –urgentes de vehículos ya habían pasado antes.

No muy lejos, en los restos de las posiciones de la barrera anticarro oeste³.

El otro problema pendiente de liquidar fue la propia barrera anticarro.

A lo largo del texto hemos visto como en ocasiones los refu-

2. 165 Regimiento de Infantería (Teniente Coronel G.W. Kelley)
 - I Batallón (Mayor James H. Mahoney)
 - Compañía C (Capitán Charles E. Coates Junior)

gios subterráneos quedaron sin registrar, y como los japoneses utilizaron a menudo tácticas de infiltración para situarse en la retaguardia estadounidense. En especial durante la noche.

Por cualquiera de estas dos razones además de porque determinadas posiciones japonesas no habían sido despejadas del todo el día anterior, todavía hubo que llevar a cabo acciones de limpieza para despejar definitivamente algunos lugares de esta barrera anticarro.

Ya a las **08:10** se habían reportado incidentes en las **Compañías A y F**. Recordemos que la primera ocupaba la mitad sur del lado oeste de la barrera, mientras la segunda ocupaba el mismo sector en el lado opuesto.

La **Compañía A** informó de que estaba disparando contra una posición japonesa en el extremo norte de la barrera, cerca de la laguna. Ciertamente esa posición estaba en el sector de la **Compañía C**, mas al norte, y era esta unidad la que debía encargarse de reducirla, pero lo mas probable es que la maleza y el hecho de que esta unidad estaba mas preocupada por la reducción de la bolsa a su espalda que por lo que tenía delante, hicieron que la posición japonesa fuera mas accesible desde el sur, a través de la zona des-

pejada de la barrera, que de frente. Aunque también es posible que dicha posición no fuera tal sino otra alucinación causada por el nerviosismo.

Simultáneamente la **Compañía F** informó de que estaba recibiendo fuego desde la laguna y que era posible que la posición japonesa de la que informaba la Compañía A fuera el origen del mismo, aunque también era posible que el fuego proviniera de las lanchas de asalto en camino hacia la “Playa Amarilla”.

¿Contra quien disparaban? El fuego de las lanchas iba dirigido a los dos derrelictos que habían sido tan duramente atacados el día anterior. Y es que igual que había sucedido durante la primera jornada, había una gran preocupación por el hecho de que los japoneses se escondieran en aquellos restos para atacar por la retaguardia. Ciertamente no es impensable que los hubieran ocupado durante la noche, pero también es posible que no hubiera nada. Si la Compañía A disparó hacia el norte y desde las lanchas de asalto vieron los piques de sus balas en el agua debieron deducir que había enemigos en los derrelictos. Al disparar contra ellos seguramente las balas perdidas llegaron hasta la Compañía F, que al informar de que recibía disparos desde la dirección de los viejos barcos corroboró lo que era ya una certeza adquirida.

3. Elementos terrestres que se citan:

- 165 Regimiento de Infantería (Teniente Coronel G.W. Kelley)
 - I Batallón (Mayor James H. Mahoney)
 - Compañía A (Capitán Lawrence J. O'Brien)
 - Compañía B (Capitán Henry Berger)
 - Compañía C (Capitán Charles E. Coates Junior)
 - II Batallón (Teniente Coronel John F. McDonough)
 - Compañía F (Capitán Francis P. Leonard)

- También blindados. Aunque no se especifica el modelo probablemente fueran ligeros. Pensamos esto porque eran los que habían operado en esta zona, y por los resultados que la explosión de la bomba causo dentro de ellos.

Si bien, en resumen, hay cierta inseguridad en cuanto a la realidad de la primera posición enemiga, si hay seguridad con respecto a otra, que fue localizada en el centro norte de las posiciones defensivas de la barrera anticarro norte. Se la encontraron a las **10:30** los hombres del **1er pelotón de la Compañía F**, que estaban peinando la zona en busca de japoneses aislados y repentinamente se enfrentaron a fuego de fusil y ametralladora, lo que ya nos indica que debía tratarse de algo más que de algún soldado solitario.

Ante esta situación el **Capitán Leonard**, al mando de la compañía, solicitó de inmediato apoyo blindado. Era una situación delicada pues había tropas propias por todas partes y los carros de combate necesitaban un campo de fuego despejado para evitar causar bajas amigas. Finalmente se escogió la propia zona despejada que recorría el frente de la barrera. **Tres carros** se posicionaron en su extremo norte y desde allí abrieron fuego de ametralladora y antipersonal contra las palmeras y la maleza. En apenas cinco minutos la posición había sido silenciada, sin embargo un drama acechaba.

Un bombardero en picado **Dauntless** de la marina se había unido al ataque, tal vez por error pues no se había requerido apoyo aéreo en este sector, aunque si se estaba llevando a cabo un bombardeo aéreo más al este. El avión llegó sobre la isla y vio el com-

bate, realizó un picado y soltó su bomba de 1.000kg con tan escaso acierto que fue a impactar a unos ocho metros del grupo de carros, al que acababa de sumarse un cuarto.

En el desgraciado ataque perderían la vida el soldado Costello, el Cabo Conway y el Teniente Gallagher, jefe de uno de los carros, amén de ser heridos dos sargentos por esquirlas, y varios carristas más dentro de sus propios carros a causa de la onda expansiva.

Según progresaban los equipos de limpieza aparecieron mas posiciones, ligeramente defendidas, y la barrera no quedó completamente bajo control hasta las **13:00**. Poco después las **Compañías A y F** partieron a cumplir nuevas misiones y en torno a las **16:30** la **Compañía B** se hizo con la vigilancia de toda la posición con orden expresa de –dados los incidentes de la noche anterior- emplear exclusivamente granadas para los combates que tuvieran lugar durante la noche.

La batalla de los derrelictos (2ª parte)

Vimos en su momento⁴ el esfuerzo que llevaron a cabo todas las fuerzas por reducir el fuego japonés cuyo origen había sido detectado en los derrelictos sitios en el extremo del muelle de On Chong.

4. Al narrar las acciones correspondientes al desembarco en la “Playa Amarilla” el día 20 por la mañana.



Los derrelictos vistos desde la playa. Los barcos se hallan a media altura de la foto, ligeramente a la izquierda. Este punto de vista explica la confusión con respecto al fuego que pudo venir desde ellos. (Fuente: CMH)

Se pensó entonces haber suprimido la presencia enemiga en aquel lugar pero, como acabamos de contar, tanto las **lanchas de asalto** como la **Compañía F** informaron a primera hora de la mañana de que estaban recibiendo fuego desde la dirección en que se encontraban los barcos varados, lo que puso en marcha una nueva secuencia de ataques contra las infortunadas naves.

El primero de ellos corrió a cargo de varios **carros medios**⁵, cuyos cañones de 75mm empezaron a bombardear ambas naves hundidas en torno a las **09:20**. Su fuego hizo blanco en ocasiones, pero en otras pasó por encima y fue a caer a unos 1.800 metros mas lejos, justo en la avenida que estaban empleando las lanchas de asalto para acercarse a la “Playa Amarilla”. Esto colapsó de inmediato el ritmo de desembarcos (que ya estaba siendo bastante lento, como veremos mas adelante) y obligó a que al menos cuarenta lanchas se quedaran dando vueltas hasta que la posición enemiga a bordo de aquellas dos ruinas fuera totalmente aniquilada. Mientras, la marea bajaba.

El bombardeo por parte de los blindados fue acompañado después por las armas de las **lanchas**, como había sucedido el día anterior, y mas adelante se añadieron los **aviones**, de tal modo que aunque los carros de combate no estuvieron disparando contra los derrelictos durante demasiado tiempo hubo quienes tomaron el relevo.

El ataque masivo terminó a **media mañana**, pero no por eso fueron dejados en paz. A lo largo del día siguieron recibiendo fuego esporádico, especialmente aéreo, que no cesó hasta las **16:30**. A esa hora, finalmente, se decidió hacer lo que tal vez hubiera debido hacerse desde el primer momento, enviar una misión para hacerse con la posición.

5. De la Compañía A del 193 Batallón de Carros de Combate.

Fue el capitán Coates, de la **Compañía C**⁶, quien tomó la decisión de actuar y envió hacia los derrelictos dos LVT (2) con 16 hombres a bordo, bajo el mando del **2º Teniente Everett**. Los dos tractores anfibios recorrieron el arrecife sin incidentes y pronto los soldados subieron a bordo de lo que quedaba de ambos buques. El panorama que se desplegó ante ellos fue desolador. Aquellos restos estaban completamente hechos añicos y no había ni un solo lugar en ellos aprovechable para instalar posiciones defensivas. Peor aún, no había japoneses, ni vivos ni muertos, y ni tan siquiera había casquillos que demostraran que en algún momento alguien hubiera disparado desde allí.

Probablemente lo que en realidad sucedió, tanto el día 20 como el 21, tuvo mucho más que ver con los nervios y con una falsa apreciación que con la realidad.

Si recordamos lo sucedido el primer ataque a los derrelictos lo había llevado a cabo la lancha de asalto N° 17 del Neville, que creía haber descubierto el origen del fuego japonés contra el flanco derecho del desembarco en la “Playa Amarilla”. El fuego de la “17”, disparado desde el norte y pasando por encima del objetivo, llegó a tierra y cayó entre los hombres del destacamento “Z” que en ese momento estaban despejando el muelle de On Chong. Que estos replicaran, pensando como los marineros de la lancha que se trataba de un ataque japonés desde los cascos, no es sorprendente,

y si su fuego también pasó por encima y llegó hasta la lancha, es más que probable que entonces los marineros vieran confirmada su impresión inicial al recibir disparos que atribuyeron a los japoneses atrincherados en los derrelictos. A partir de entonces se prefirió machacar la posición a comprobar si era tal y para ello se pusieron en marcha ingentes medios -especialmente navales y aéreos- pero muy escasa capacidad de coordinación y de raciocinio. El resultado fue que aplastando brutalmente una falsa posición japonesa se afectó seriamente a las posiciones que habían alcanzado las tropas propias, provocándose incluso la retirada del sub-destacamento derecho del destacamento especial “Z”, así como la de un pelotón de la Compañía G.

Es curioso que a lo largo del primer día no se enviara una expedición de reconocimiento. Probablemente se consideró que el volumen de fuego que había caído sobre la zona y la ausencia de más ataques japoneses desde allí –los tiroteos entre lanchas y tropas estadounidenses que provocaron la confusión habían cesado al iniciarse los bombardeos navales y aéreos- eran señal suficiente de que no había más nipones en aquel lugar. Entonces ¿Por qué se pensó que si los había al día siguiente? Las fuentes de la época se limitan a narrar los acontecimientos sin dar los motivos. Lo más probable es que la paranoia causada por las infiltraciones japonesas, unida a cualquier ráfaga enviada al norte desde tierra o a tierra

6. - 165 Regimiento de Infantería (Teniente Coronel G.W. Kelley)
· I Batallón (Mayor James H. Mahoney)
Compañía C (Capitán Charles E. Coates Junior)

desde el norte, fue lo que volvió a poner todo el proceso en marcha, un proceso que no terminó oficialmente hasta que se envió una patrulla a media tarde. Y decimos oficialmente porque entre las tropas hubo quienes informaron haber visto morir, ametrallados por los japoneses, a los soldados del 2° Teniente Everett mientras progresaban hacia su destino, y consecuentemente siguieron pensando a pesar de todo que los derrelictos eran un peligro cierto.

Combates en el lado este de la isla. De 07:00 a 16:30 del 21 de noviembre de 1943.

Con los pequeños encuentros y los grandes incidentes que acabamos de narrar terminaron los combates en el sector oeste de la isla. De ahora en adelante la batalla, y nuestra historia con ella, se va a ir desplazando hacia el este, a lo largo de Butaritari, hasta su extremo final.

Volviendo al día 21, la planificación preparada durante la noche dictó que la jornada debía empezar con una potente preparación artillera, que debía terminar a las **07:00**. Justo entonces debía empezar su avance hacia el este la **Compañía E**, con el apoyo de la **G**⁷, y la **F** en reserva⁸ (aunque mientras no fuera requerida se dedicaría a despejar de japoneses la barrera anticarro oeste). Pero finalmente no iba a ser así ya que los carros medios⁹ que debían apoyar la acción estaban escasos de gasolina y munición. Para dar

tiempo a que fueran reabastecidos el Teniente Coronel McDonough, comandante del II° Batallón, decidió retrasar la hora del ataque, lo que supuso un cambio completo en el plan.

En el nuevo plan se preparó un bombardeo preliminar mucho más largo que el previsto anteriormente y que se parecía mucho al que había sido implementado el día anterior para despejar las playas de japoneses antes de los desembarcos, con la participación de diferentes tipos de ataque alternándose durante el mismo. Salvo que en esta ocasión en vez de alternar la artillería naval con la fuerza aérea se eliminó la primera, que fue sustituida por la artillería desplegada en tierra.

La preparación artillera.

El día 21 habían cambiado las circunstancias que el día anterior impidieron el empleo del fuego de artillería de apoyo: las tropas propias no seguían caminos convergentes, no rodeaban estrechamente posiciones enemigas (al menos no en el frente principal, al este), la comunicación por radio había mejorado y las posiciones enemigas a batir estaban lejos de primera línea gracias a la retirada que se había llevado a cabo al final del día anterior para instalarse en posiciones más defendibles para pasar la noche.

Gracias a esto los cañones del **105 batallón de artillería** de

7. Uno de cuyos pelotones ya estaba en línea y los demás actuarían como reserva cercana y directa de la compañía.

8. Reserva lejana, a cargo del batallón.

9. De la Compañía A del 193 Batallón de Carros de Combate.

campaña pudieron, por fin, justificar su presencia en tierra con contundencia.

El primer ataque artillero se lanzó entre las **07:00** y las **08:20**, y tras una pausa de más de una hora el segundo duró desde las **09:45** hasta las **10:10**, hora a la que debía empezar el ataque de la infantería, que sin embargo se retrasó hasta las once, como luego veremos.

Durante este tiempo las nueve piezas disponibles dispararon un total de 783 proyectiles en 21 misiones de fuego diferentes.

El ataque aéreo.

El ataque aéreo fue solicitado por el propio **Teniente Coronel McDonough** a las **08:35** aproximadamente, y se inició en torno a las **08:43**. Primero consistió en acciones de ametrallamiento y bombardeo sobre toda la zona sita entre la línea de frente de la compañía E¹⁰ y la barrera anticarro este, con la intención era causar los mayores destrozos posibles en las posiciones enemigas.

Tras estas acciones, en torno a las **09:10**, se cambiaron los blancos a objetivos mas concretos y alejados, seguramente –como se había hecho el día anterior- para evitar interferir en el bombardeo artillero. Durante un buen rato el blanco principal de los aviones fueron las posiciones enemigas en torno al Muelle de Piedra, sito mas al este que el del Rey.

Tras cesar el fuego de artillería a las **10:10** la zona objetivo de los aviones volvió a aumentarse a todo el sector de la isla entre la barrera anticarro y la línea de frente, hasta su controvertido final.

Se adelanta la hora del ataque terrestre.

Cuando **McDonough** solicitó el ataque aéreo lo hizo en virtud de un plan de objetivos que debía durar hasta las **11:00**. Eliigió esta hora porque era cuando se preveía que hubieran repostado los carros de combate.

Sin embargo el combustible llegó antes de lo previsto gracias a que había sido controlada la amenaza que hacía pesar sobre la carretera general este-oeste la bolsa japonesa en el sector de la Compañía C, lo que cambió las previsiones y permitió que se pensara en adelantar quince minutos la hora de ataque.

Sin embargo para ello era necesario detener los ataques aéreos. La solicitud fue enviada desde el cuartel general del IIº Batallón a las **10:23**, pero no tuvo éxito. Puede que tardara en recorrer la cadena de mando, o en llegar a los pilotos que ya estaban en el aire camino de sus objetivos, o simplemente que los chicos de la aviación supieran mucho mejor que los de tierra lo que había que hacer. El caso es que se evitaron males mayores gracias a la intervención del **Capitán Ryan**, al mando de la **Compañía E**, que sin que nadie se lo ordenara decidió retener a sus hombres hasta que

10. Que cruzaba la isla de norte a sur desde el punto mas occidental de la protuberancia de arena

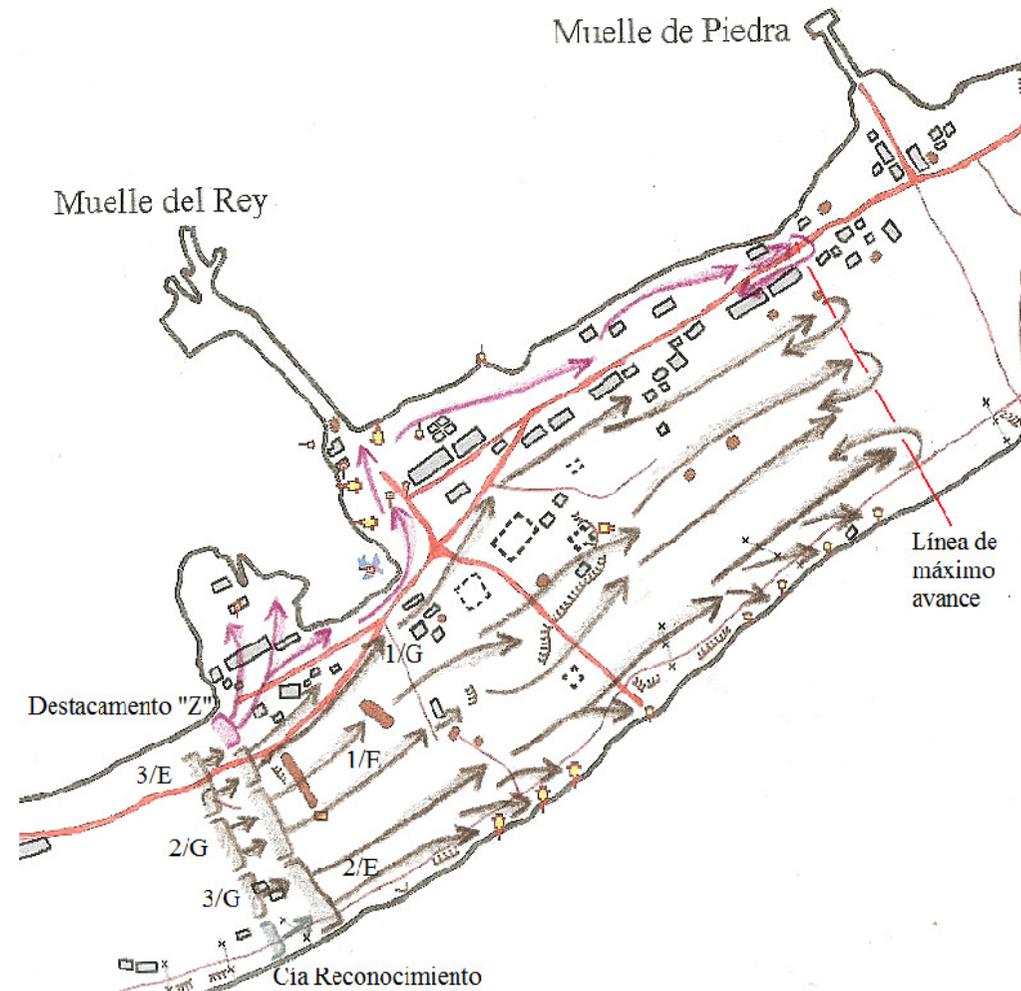
se marcharon los aviones.

Esta anécdota muestra muy bien lo difíciles que eran aún en aquel escenario y en aquel momento de la guerra las relaciones entre las diferentes armas, en especial en lo que a coordinar los ataques se refería. Esto iría puliéndose en el Pacífico, a lo largo de las campañas, con la aparición de un verdadero mando del apoyo aéreo: un oficial con mando directo sobre las escuadrillas cuya misión iba a ser exclusivamente coordinar las misiones de ataque a tierra a demanda de las tropas allí estacionadas. Pero por ahora en lo que al ataque a Makin se refiere el sistema tan sólo se estaba ensayando, bajo el mando del Coronel Eareckson, cuya capacidad de mando sobre la fuerza aérea era muy limitada ya que no tenía la potestad de ordenar el despegue de los aviones para enviarlos a cumplir misiones de apoyo a tierra.

Rumbo al extremo este de la isla.

Eran las **11:00** cuando las tropas se pusieron en marcha hacia el este, después de perder esperando el final de los ataques aéreos el cuarto de hora que se había ganado gracias a la pronta llegada (a las **10:00**) del combustible para los carros de combate.

El despliegue de los hombres que empezaron la progresión fue, de norte a sur, el siguiente¹¹:



- En primera línea:
- El **destacamento especial "Z"** en el extremo norte.

- **1er pelotón** de la compañía **G**
- **1er pelotón** de la compañía **E**
- **2º pelotón** de la compañía **E**.
- En segunda línea (45 metros por detrás):
 - **3er pelotón** de la compañía **E**
 - **2º y 3er pelotones** de la compañía **G**
 - **4º pelotón de la Compañía de Reconocimiento del V Cuerpo Anfibio** (Marines).
- En apoyo: 10 Carros medios de la **Compañía A/193 Batallón de Carros**.

El avance se inició a las **11:10**, con las tropas desplegadas en línea de escaramuza, por todo el frente. En ese mismo momento el **Teniente Coronel McDonough** rechazaba el apoyo artillero que acababa de ofrecerle el oficial de enlace de artillería destacado en su cuartel general.

Es interesante este cambio de opinión del comandante del **IIº Batallón** pues ha pasado de solicitar artillería a rechazarla, y desconocemos que haya tenido lugar algún incidente durante el bombardeo de la mañana que hubiera podido justificar tal cambio. Por ello consideramos que probablemente la razón de la negativa de McDonough -poco halagüeña para los observadores avanzados- fue que no se fiaba de que pudieran guiar el fuego con precisión suficiente para evitar que cayera sobre sus propias filas una vez que se pusieran en marcha, y por mucho que se comprometieron a mantener la barrera artillera muy por delante de la primera línea,

11. Tropas que participaron en la acción:

- Pertenecientes al 165 Equipo de Combate Regimental. (Teniente Coronel G.W. Kelley).

Destacamento especial "Z"

- 165 Regimiento de Infantería

- II Batallón (Teniente Coronel John F. McDonough)

· Compañía E (Capitán Bernard E. Ryan). En primera y segunda línea.

· 1er, 2º y 3er pelotón mas el pelotón de armas.

· Compañía F (Capitán Francis P. Leonard). En reserva del batallón.

· 1er, 2º y 3er pelotón mas el pelotón de armas.

· Compañía G (Capitán Paul J. Chascar). En primera y segunda líneas.

· 1er, 2º y 3er pelotón mas el pelotón de armas.

· Compañía H (armas pesadas). Distribuida entre las otras compañías.

- No pertenecientes al 165 Equipo de Combate Regimental.

El 4º pelotón de la compañía de reconocimiento del V Cuerpo Anfibio (Marines) se puso a disposición de McDonough para esta operación con creta aprovechando que acababa de llegar a tierra desde Kotabu junto con el 2º pelotón de la Compañía G.

Y del 193 Batallón de Carros de Combate (incompleto) (Teniente Coronel H.L. Edmondson)

Elementos de la Compañía A (Equipada con carros de combate medios M3 "Grant") (Capitán Robert S. Brown).

se mantuvo en su negativa.

La **primera fase del avance** fue relativamente rápida, a una velocidad media de casi tres metros por minuto¹². Motivos de esta ligereza fueron dos:

- En primer lugar que los japoneses decidieron no defender todo el sector que habían conquistado y abandonado los estadounidenses el día anterior, seguramente con la idea de que lo que quedara en pie de las defensas eran conocidas por los atacantes.
- En segundo lugar fue porque los propios estadounidenses se preocuparon mucho menos de los tiradores, una vez que ya habían comprobado su escasa puntería, y se limitaron a regar de balas los posibles puntos en que se pudieran ocultarse, dejando su eliminación definitiva a las tropas de segunda línea.

La llegada al túnel que tanto trabajo había dado el día anterior fue, en consecuencia, rápida y fácil. Tampoco fueron muy complejos los metros siguientes. Donde la defensa se endureció fue precisamente donde había cesado el avance estadounidense el día anterior, a una distancia media de 180 metros antes de la carretera norte sur que cruzaba la isla desde el muelle del rey.

La **segunda fase** del avance fue mas dura.

El **destacamento especial “Z”** y el **1er pelotón de la compañía G** (en el flanco norte) tuvieron entonces que enfrentarse a un denso fuego de fusilería y ametralladora que partían del hidroavión abandonado que se hallaba varado en la calita sita entre la protuberancia de arena y el muelle del rey. Trataron de reducir la posición mediante ataques directos pero en todo momento los defensores nipones supieron obligar a los atacantes a mantener la cabeza agachada. Esta posición no fue reducida hasta las **11:46**, y sólo se logró gracias al fuego directo de los cañones de 75mm de **cuatro carros de combate**. En el momento del recuento fueron localizados allí los cadáveres de 18 soldados japoneses.

En el **centro de la isla** los atacantes¹³ se enfrentaron primero a un gran refugio subterráneo sito mas allá de la posición del túnel, de terrible recuerdo, y algo mas lejos –después de cruzar un pequeño camino orientado de norte a sur- tuvieron que superar media docena de pozos de tirador comunicados por la trinchera de 32 metros de largo frente a la que se habían detenido el día anterior.

Poco a poco la dificultad iba aumentando para los hombres del **1er pelotón de la compañía E**, que tras despejar todos estos obstáculos tuvieron que lidiar, finalmente, con una larga trinchera que cruzaba la carretera norte sur conectando once pozos de tirador.

Por su parte el **2º pelotón de la compañía E** también tuvo

12. 0,18 Km./hora

13. 1er pelotón de la Compañía E

problemas en su zona de avance en el flanco derecho. En primer lugar tuvieron que superar tres posiciones ocupadas con cañones de 76,2mm de uso doble (terrestre y antiaéreo). Mientras los estadounidenses avanzaban contra las piezas los sirvientes de los cañones descargaron contra ellos toda la potencia del arma, disparando a la máxima velocidad, y en cuanto llegaron cerca, los abandonaron. Así sucedió con cada uno de los tres cañones. Y tras superar estas posiciones se enfrentaron, a la altura de la carretera, con un nido de ametralladora en el que se había desplegado una pieza doble de 13mm, defendida al noreste con una trinchera en forma de “L”, capaz de batir un amplio campo con su fuego.

Las fuerzas atacantes empezaron a cruzar la carretera norte sur en torno a las **12:00**.

Entonces se inició lo que podríamos llamar la **tercera fase** de la progresión.

El **destacamento especial “Z”** tuvo entonces que reorientarse hacia el norte para enfrentarse a otras tres posiciones artilleras, que habían sido reducidas el día anterior pero volvían a estar en acción, cercanas a la base del muelle del Rey, donde también se habían establecido –durante la noche- posiciones nuevas de ametralladora.

Mientras, el **1er pelotón de la compañía G** se internó en una larga tira de árboles de madera noble, orientada de este a oes-

te, por la que progresaría hasta la barrera anticarro este, aún relativamente lejana. Al mismo tiempo, mas a la derecha, los pelotones **1º y 2º de la compañía E** estaban cruzando un terreno parcheado de cocoteros y claros. La oposición a la que se enfrentaron ambos pelotones fue algo más ligera. El **1º** se encontró principalmente con tiradores ocultos. El **2º**, mas al sur, tuvo que combatir mas duramente para sojuzgar cuatro nidos de ametralladora apoyados por pozos de tirador, trincheras y alambre de espino, situados en la orilla oceánica.

Para avanzar a través de todas estas defensas los hombres emplearon las **tácticas** que habían aprendido durante el día anterior: los carros de combate y los fusiles automáticos Browning se encargaban de controlar la zona obligando a los defensores a esconderse mientras los hombres avanzaban a rastras hasta los flancos y la retaguardia de los baluartes japoneses. Durante este proceso se emplearon también gran cantidad de granadas, preferidas al fuego de fusil porque las explosiones, aunque fallaran a la hora de provocar bajas, levantaban polvo suficiente para cegar a los nipones. Sin embargo el método definitivo que se empleó en cada asalto fue permitir que los ingenieros, armados con cargas de TNT al extremo de pértigas, llegaran a distancia de ataque. Una vez provocadas, las explosiones, si eran dentro del refugio servían para eliminar a los defensores; y si eran fuera para cegar las entradas, que solían ser el objetivo principal pues los japoneses encerrados dentro quedaban neutralizados y condenados a morir de inanición.

Además de estas tácticas elaboradas también se empleó, contra algunas posiciones, un método más simple. Los carros de combate se dedicaron a rodar brutalmente por encima hasta hundirlas, para aplastar a los defensores.

En esta tercera fase de la batalla volvió a participar la **artillería**¹⁴. Seguramente gracias a que los oficiales del cuerpo vencieran la reticencia del Teniente Coronel McDonough, o tal vez porque resultó ser realmente necesaria ante la tenacidad que estaba alcanzando la defensa japonesa. Su función fue principalmente llevar a cabo misiones de fuego de cobertura, que aunque no servía para eliminar a los nipones pues los impactos directos fueron muy escasos, si les obligaron a dejar de disparar y a agacharse, facilitando el progreso de las tropas propias.

A las **14:00** se había cruzado la zona más densa de la defensa enemiga y se había iniciado ya la **cuarta fase** de la batalla de aquel día. En la orilla de la laguna habían sido capturados varios edificios importantes: un hospital en la base del muelle del Rey; además de un puesto de mando y almacenes de combustible, munición y suministros varios, todos ellos pertenecientes a las fuerzas aéreas destacadas en la isla. En esta zona se encontraron también, dispuestos en círculo, los cadáveres de seis oficiales pilotos japoneses que presumiblemente se habían suicidado con sus pistolas. No mucho más lejos hacia levante, para el final del día, estaría bajo control atacante la gran estación de radio de la isla. En general



Refugio subterráneo japonés. Un soldado estadounidense asoma por la tronera días después de su conquista..(Fuente: Wikipedia Com-

la progresión a partir de esta hora presentó pocas dificultades en comparación con el resto de la jornada, claro que no se llegó a atacar la barrera anticarro

Al final de la jornada el avance ha sido importante. La línea de ataque está a más de 900 metros de la playa amarilla, y tan sólo a 180 del muelle de piedra y el camino que se dirige al sur

14. 105 Batallón de Artillería de Campaña (Coronel H.G. Browne)

desde su base. Se ha superado lo más duro de la defensa japonesa y además han sido capturadas casi todas las infraestructuras de la isla. Entre las **16:30** y las **17:00** ya empieza a ser evidente, a pesar de los objetivos que quedan por conquistar, que la toma de Makin es tan sólo una cuestión de tiempo.

Refuerzos y relevos.¹⁵

Después de todos los acontecimientos narrados cabe la remota posibilidad de que el lector esté algo cansado. Pero esto no es nada. Al final del día quienes si estaban cansados eran los soldados de la **Compañía E**, que desde el amanecer del día anterior habían desembarcado, cruzado la isla, combatido hacia el este, pasado una noche infernal y de nuevo habían avanzado combatiendo hacia el este durante toda la jornada. Necesariamente la unidad se estaba resintiendo del esfuerzo, y había perdido eficacia.

En consecuencia durante la jornada se tomó la decisión de designar una compañía menos vapuleada para convertirla en reserva del IIº Batallón para apoyar a las dos que estaban llevando el peso del ataque. La **E** mayoritariamente y la **G** en segundo lugar. De las cuatro disponibles: **A, B, C** y **F**, la que estaba mas fresca a

primera hora de la tarde, en torno a las **13:00**, era la **Compañía A**, posicionada en la barrera anticarro oeste que –recordaremos- quedó oficialmente libre de enemigos a esta misma hora.

Por ello fue la encargada de convertirse en reserva del batallón, marchando hacia el este para posicionarse unos 180 metros por detrás de la línea de frente, lista para intervenir en cuanto se le ordenara.

Allí tuvo que esperar hasta las **16:30**, hora a la que el avance hacia el este empezó a detenerse. Entonces se le ordenó tomar el relevo y ocupar las posiciones de primera línea. Fue una acción sin incidentes ya que la defensa japonesa, rudamente vapuleada, era poco activa ya y no se opuso a que ocupara el centro de la línea, que quedó de la siguiente manera (de norte a sur):

- En el extremo norte, sin derecho a relevo, siguió desplegado el **destacamento especial “Z”**
- A continuación se desplegó la **Compañía A**.
- Y algunos elementos de la **Compañía E** se quedaron en la orilla oceánica de la isla.

15. Unidades que se citan en este apartado:

- Destacamento Especial “Z”
- Del 165 Equipo de Combate Regimental. (Teniente Coronel G.W. Kelley).
 - 165 Regimiento de Infantería
 - I Batallón (Teniente Coronel G.W. Kelley / Mayor James H. Mahoney)
 - Compañía A (Capitán Lawrence J. O’Brien)
 - Compañía B (Capitán Henry Berger)
 - Compañía C (Capitán Charles E. Coates Junior)

- II Batallón (Teniente Coronel John F. McDonough)
 - Compañía E (Capitán Bernard E. Ryan)
 - Compañía F (Capitán Francis P. Leonard)
 - Compañía G (Capitán Paul J. Chascar)

Mientras tanto la **Compañía G** fue concentrada y atrincherada en la orilla de la laguna, un poco al oeste del frente, y la **Compañía E** se posicionó a unos 200 a 300 metros al oeste del camino que llevaba al sur desde el muelle de piedra, con su flanco apoyado sobre la costa oceánica y su vanguardia aún en línea.

Toda la operación quedó completada a las **18:30**, con las unidades listas para pasar una nueva noche en Butaritari. ¿Repetirían los japoneses sus hazañas de la noche anterior?

Reconocimiento sobre la isla de Kuma.

Hemos ido narrando las acciones del día de oeste a este, así que rogamos al lector que no se ofenda si tenemos que volver atrás en el tiempo para narrar la aventura más oriental de la jornada.

Kuma es una isla alargada que se halla a continuación, hacia el noreste, de Butaritari, separada de ella por un canal poco profundo salpicado de islitas.

Se convirtió en una preocupación para los planificadores aliados desde el momento en que se pudo calibrar perfectamente la disposición de la defensa japonesa, y mucho más cuando empezaron a poder prever cómo iban a desarrollarse los acontecimientos, es decir, que la batalla iba a transcurrir, sobre todo a partir del 21, en dirección este.

Uno de los objetivos del ataque era acabar con la guarnición japonesa en el atolón de Makin, y esta se hallaba concentrada en la isla de Butaritari. Sin embargo, la maniobra de presión hacia el este podía provocar que los japoneses se retiraran de isla en isla y la batalla se convirtiera en un interminable juego del gato y el ratón.

La primera intención del **Mayor General Ralph C. Smith**, comandante de las tropas de asalto, había sido evitar esto ya desde el día 20 enviando a Kuma al **III^{er} Batallón**. Sin embargo semejante decisión fue bloqueada por los escalafones superiores porque las cosas estaban yendo muy mal en Tarawa, otro atolón más al sur en el que se estaba llevando a cabo un desembarco simultáneo –y para que negarlo, mucho más importante-. El motivo de este bloqueo fue que se quería reservar el batallón para enviarlo a la otra isla como última reserva.

Sin embargo, seguía siendo vital saber qué estaba sucediendo en Kuma, y el Mayor General Ralph C. Smith envió a la isla un **pequeño equipo** comandado por el **Mayor Jacob H. Herzog**, asistente del oficial de inteligencia divisionario, para que informara de si había presencia japonesa en dicha isla.

El pequeño equipo partió al alba a bordo de un LVT (2). Avanzando por el arrecife recorrió, a distancia prudencial por supuesto, toda la orilla norte de Butaritari y arribó a Kuma un par de horas después. Pronto informaron del resultado de sus observacio-

nes, que tan sólo habían encontrado diez soldados nipones en la isla. Al final del día volverían a su punto de origen sin que hubiera variado la situación. Sin embargo la posibilidad de que los japoneses llegaran a cruzar en masa el brazo de mar que separa ambas islas fue tomada muy en cuenta a la hora de planificar las acciones del día siguiente.

Planificando el 22 de noviembre.

Hemos mentado ya la inclusión en el frente de la **Compañía A** en virtud de que era la unidad más descansada disponible. Sin embargo no era la fuerza más fresca de las desplegadas en la isla, sino que lo era el **III^{er} Batallón**¹⁶, que como hemos visto había estado parado todo el día por si era necesario en Tarawa.

La mejora de las condiciones de lucha en Tarawa, donde tras dos días de combates sangrientos (mucho más que en Makin) la situación empezaba a dar señales de victoria, permitió que cuando a las **17:05** del día 21 el **Mayor General Ralph C. Smith** solicitó poder disponer del batallón para el día siguiente, esta vez la respuesta fuera afirmativa.

A las **17:10**, es decir nada más recibir esta respuesta afirmativa, el Mayor General Ralph C. Smith ordenó que el batallón

se pusiera en marcha hacia el este para pasar la noche cerca del frente con el fin de relevar a las tropas de primera línea a primera hora del día 22 y encargarse de la parte principal de la ofensiva hacia el extremo oriental de la isla. Para dicha ofensiva se previeron **tres operaciones** distintas.

La principal, seguir **avanzando hacia el este**, iba a correr a cargo del III^{er} Batallón, que debía relevar al II^o al alba del 22, de tal modo que el relevo hubiera concluido a las **08:00**. A esta hora debía iniciarse un ataque vigoroso, con apoyo de carros de combate ligeros y medianos. La artillería naval y terrestre y el apoyo aéreo, intervendrían, tanto como fueran necesarios, desde antes de la hora del ataque.

Las operaciones **secundarias** fueron dos:

- En primer lugar un **desembarco anfibio sobre Butaritari**, más al este, en una pequeña ensenada que constriñe la isla en un cuello de botella, el punto donde la distancia entre las dos costas es menor. Las unidades debían cuidar que los japoneses, empujados por el ataque principal, escaparan hacia el extremo este de la isla.
- En segundo lugar, esta vez sí, **un desembarco en la isla**

16. 165 Equipo de Combate Regimental. (Teniente Coronel G.W. Kelley). 165 Regimiento de Infantería:

- III Batallón (Teniente Coronel Joseph T. Hart)
 - Compañía I
 - Compañía K
 - Compañía L (Capitán Martin E. Nollan)
 - Compañía M (armas pesadas)

de Kuma cuya misión iba a ser cazar a los nipones que ya estuvieran en el extremo este de la isla y trataran de replegarse. Esta acción quedaría a cargo, como no, del Mayor Herzog, que ya conocía el lugar.

Todas estas acciones se prepararon durante la noche, listas para iniciarse a la hora prevista del día siguiente. Pero antes de pasar a narrarlas es interesante volver sobre la situación logística, conocer las bajas de la jornada y explicar los sucesos nocturnos. ¿Volverían los japoneses a aterrorizar a los novatos?

La logística mejora... un poco.

Desde el punto de vista logístico el día 21 amanece a las **06:00**, cuando el **Coronel Ferris**, oficial de suministros de la 27 división de infantería reúne a su equipo para establecer las tareas del día.

El principal problema, como lo había sido el día 20, va a ser la gestión de las playas. Ya hemos visto como la capacidad de la “**Playa Roja**” había sido insuficiente a lo largo del día 20, y que la “**Amarilla**” no había sido empleada. En un instante nos centraremos en lo sucedido el día 21.

Pero no todo es llevar **equipo y suministros** a tierra. En las playas hay que almacenarlo y sobre todo, posteriormente, llevarlo hasta las unidades, tanto a las que están combatiendo como a las

que no, pues por mucho que estos últimos no necesiten **munición** con urgencia, si van a necesitar **comida y agua** pues la que traían desde los barcos empieza a agotarse.

Otro problema, un tanto más macabro, fue disponer de los **cadáveres**. Sólo en el sector de la playa Amarilla se contaron ese día alrededor de doscientos cuerpos enemigos que no podían quedarse donde estaban pues, aparte del hedor, eran un foco de parásitos y enfermedades.

Además de las cuestiones logísticas, que eran responsabilidad de Ferris, hubo otros que solucionar, como la de las **comunicaciones**, que ya hemos analizado en los capítulos precedentes, o el de la **estación de selección médica**. En este apartado nos referiremos también a ambos.

La gestión de las playas.

Desde primera hora se va a reanudar, como el día anterior, la gestión de la “**Playa Roja**”. No repetiremos los problemas que se sufrieron allí pues son los mismos del día anterior. Nos centraremos en cambio en la “Playa Amarilla”, cuya apertura como punto de suministro lo antes posible va a ser la gran preocupación de la jornada.

El **primer problema** que hubo que solventar en esta playa fue que hasta que quedó despejada la zona de la protuberancia de

arena y la base del muelle del Rey estuvo bajo fuego japonés; y hasta que no se liquidó la cuestión de los dos derrelictos semihundidos en el extremo del muelle de On Chong, también estuvo bajo fuego estadounidense. Ya hemos visto que el primer problema quedó resuelto en torno a las **12:00**. El segundo, que muy bien podría ser denominado un problema interno pues ya hemos concluido que los japoneses no tuvieron nada que ver, sólo se resolvió al **final de la tarde**.

Sin embargo este problema, aunque enfrió los ánimos de muchos comandantes de lancha y al menos 40 se quedaron dando vueltas en la laguna, no impidió la llegada de todo el mundo. Algunas lanchas, tripuladas por valientes, avanzaron hasta el arrecife a lo largo de la mañana, y su número se incrementó cuando, a partir de las 12:30, los indecisos empezaron a atreverse ellos también.

Sin embargo las lanchas no eran capaces de llegar hasta la playa pues no disponían de suficiente calado. Para trasladar la carga desde la barrera, por encima del arrecife, hasta la playa, se plantearon dos alternativas. Por un lado se intentó emplear vehículos terrestres, especialmente **camiones**, con la idea de que el arrecife no era tan profundo como para impedir que vadearan hasta tierra (alguna ventaja debía tener que no pudieran navegar por encima las lanchas), pero no funcionó. El arrecife no era regular y los bombardeos no habían ayudado a mejorar la situación. Resultó que

si los puntos demasiado altos impedían el paso de las lanchas de desembarco, los puntos demasiado bajos se tragaban los camiones.

Los únicos vehículos que pudieron cruzar el arrecife fueron, evidentemente, los **LVT (2)**. Estas unidades capaces de navegar sobre el mar y avanzar por tierra eran las únicas que podían trasladar las cargas desde el arrecife hasta la playa con seguridad. Así se destinó una buena parte de los que estaban disponibles a esta labor, pero no fue suficiente para que llegara a tierra todo lo que había por desembarcar.

Por supuesto llegar a las playas no era la única complicación. Una vez allí había que **dejar la carga**, lo más rápido posible, para **volver a por más**.

A **primera hora** de la mañana la playa resultó ser un desastre. Estaba cubierta de trincheras, troncos de árbol y todo tipo de restos de la batalla. Dejar determinadas cargas justo en el lugar en que el día anterior habían ardido y estallado los bidones de combustible no era buena idea, y dejar otras demasiado cerca del agua tampoco, a pesar de que se hizo y una de las quejas del **Coronel Ferris** a los hombres del **152 Batallón de Ingenieros**, que por otro lado se estaban deslomando todo lo que podían, fue que muchos palés estaban siendo depositados justo en la línea de playa —donde había espacio— y se mojaban.

Finalmente también hubo que solucionar la cuestión de **tras-**

ladar las cargas desde las playas hasta sus destinos y para ello la mejor opción era la carretera principal que recorría la isla de este a oeste.

Dos problemas, sin embargo, impedían el uso de dicha carretera a primera hora de la mañana. Por un lado el **mal estado del firme** y por otro la presencia de la bolsa japonesa que dominaba un tramo de la misma en el sector de la compañía C.

Debemos tener en cuenta que si bien los carros de combate habían sido capaces de recorrer la carretera el día anterior, una vez resuelto el problema planteado por un cráter de obús naval concreto, aún no era apta para soportar tráfico normal. Todavía quedaban muchos cráteres, restos, y daños varios causados por la batalla, todos ellos superables por los carros de combate gracias a sus cadenas, pero no por los camiones a causa de sus ruedas. El problema, de todos modos, quedó resuelto (otra vez por los ingenieros) a las **09:04** del día 21.

En lo que a la **bolsa japonesa** se refiere ya hemos visto que fue reducida durante la mañana, y no nos extenderemos de nuevo en esta cuestión. La carretera estuvo plenamente operativa a partir de las **12:00**, sólo quedaba resolver definitivamente los problemas en la “**Playa Amarilla**”.

Para ello se efectuaron trabajos diversos. El más inmediato fue **despejar la playa** de restos y enterrar las trincheras para poder

disponer de los espacios adecuados para establecer depósitos. El segundo en ser acometido a lo largo de la mañana, incluso antes de que el frente este de la isla sobrepasara la base del muelle del Rey y los defensores nipones perdieron de vista los arribes a la playa, fue la construcción de un **pontón** que comunicara la orilla con el borde del arrecife. Posteriormente, cuando se fue alejando el frente enemigo, también pudo utilizarse el muelle del Rey.

De este modo los **ingenieros del 152 Batallón** pudieron concentrarse en el muelle y en el pontón, donde si podían llegar las lanchas, para descargarlas y, siguiendo el pantalán llevar las cargas hasta tierra.

Tanto y tan bien se llevaron a cabo estas tareas que a principios de la tarde el **Contralmirante Turner** decidió que todos los buques, excepto el Pierce, desembarcaran sus cargamentos en la “**Playa Amarilla**”. Por supuesto el incremento en la afluencia de mercancías a la playa desbarató toda la organización, provocando que las lanchas volvieran a quedarse en la laguna esperando turno durante largos periodos pues la playa aún no estaba lista para gestionar tanta afluencia de carga. No mucho después de darse la orden el **Coronel Ferris** tuvo que ir al Pennsylvania, navío almirante de Turner, para convencerle de que la revocara y se siguiera usando la “Playa Roja” mientras acababa de prepararse convenientemente la “Amarilla”.

Turner accedió, a fin de cuentas se acercaba la noche y la

flota estaba a punto de abandonar sus posiciones diurnas para pasar a navegar a mar abierto durante las horas de oscuridad, lo que iba a interrumpir el proceso de descarga.

Ferris hubiera preferido que el proceso de descarga siguiera durante la noche y así se lo había propuesto al contralmirante, pero este se había negado, así que decidió dedicar las horas nocturnas a completar la preparación de la playa.

Después de deslomarse durante todo el día trasladando bultos, volvieron a ser los soldados del **152 Batallón de ingenieros** (que tal vez a estas alturas ya envidiaban un poco a sus hermanos del 102 Batallón, que llevaban todo el día corriendo entre las posiciones defensivas japonesas armados con pértigas cargadas de TNT) los encargados de despejar definitivamente la playa. Bajo la luz de una potente batería de focos el trabajo quedó completado antes del amanecer.

Otras cuestiones logísticas.

Muy brevemente hay dos cuestiones, ya citadas, que no deben caer en el olvido.

En primer lugar las **comunicaciones**. El lector ya habrá supuesto que habían mejorado a lo largo del día, pues se incrementaron las acciones de artillería. Y así fue. Durante la mañana queda-

ron definitivamente conectadas la “Playa Roja” y la “Amarilla”, y a lo largo del día se fueron solventando casi todos los demás problemas.

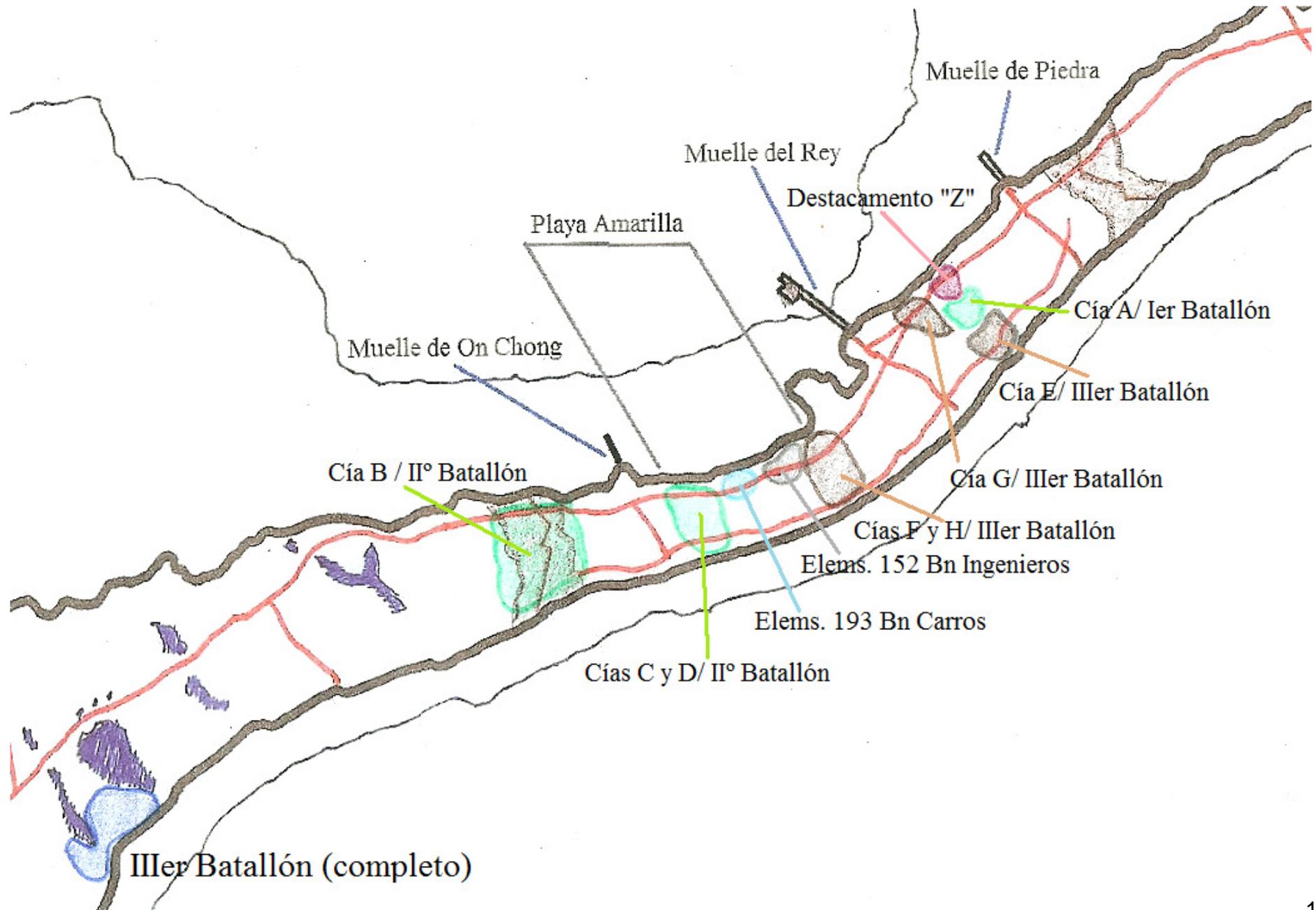
Y en segundo lugar la **estación médica de selección**, que quedó lista y empezó a operar a las **12:00**. Para evaluar su utilidad baste decir que antes de que quedara montada 74 heridos habían sido enviados directamente a los barcos desde las playas, y consecuentemente fueron todos bajas definitivas. Sin embargo una vez constituida se encargó de distribuir a otros 74, de los cuales 3 murieron pero 13 fueron reenviados al frente con rapidez dado que sus heridas no eran incapacitantes, lo que dejó el número de bajas por heridas en 51¹⁷. Y ya puestos en faena, pasemos a hablar de las bajas.

La factura del segundo día

Las bajas de la batalla van a ser menores en esta ocasión de lo que lo han sido en el día anterior, y esto a pesar de que en algunos lugares los combates han sido muy duros.

Así los **informes médicos** censaron un total de 18 hombres muertos en acción, más 26 heridos, de los cuales 15 eran de gravedad. Un total de 44 bajas, casi la mitad que el día anterior, aunque esta a cifra hay que añadir 2 muertos y 13 heridos más causados por los bombardeos amigos.

17. Nos estamos refiriendo a los heridos en combate, en tierra, durante toda la batalla y que pasaron por la estación de selección. Otros siguieron siendo enviados directamente a los barcos, lo que explicará al lector la discordancia entre estas cifras y las de bajas finales.



Probablemente esta circunstancia se debió a dos factores:

- En primer lugar la **mayor experiencia de los combatientes**. Podemos recordar como algunos de los primeros soldados que desembarcaron en la playa Roja se quedaron de pie esperando a ver que pasaba, e incluso algunos oficiales, como el Coronel Conroy, evaluaron mal la falta de puntería de los nipones, que a veces si hacían blanco.
- Y en segundo lugar la menor cantidad y calidad de las **defensas japonesas**. Y es que ciertamente los japoneses resistieron en algunos puntos, pero en general la batalla no fue tan dura, ya que eran menos las posiciones a eliminar y eran menos los defensores que las ocupaban. Prueba de ello es que sólo se censaron 54 japoneses muertos durante la jornada.

Información adquirida sobre la guarnición.

A lo largo de los días 20 y 21 y gracias a la captura de documentos, al interrogatorio de los trabajadores capturados y a la información suministrada por los nativos, los oficiales de inteligencia fueron trazando un perfil mas claro de la fuerza japonesa a la que se estaban enfrentando y cuales habían sido las condiciones de vida en la isla antes del ataque.

Se averiguó que la principal fuerza de combate: el **destacamento de la 3ª Fuerza Especial de Defensa de Base**, constaba de 284 soldados y oficiales, y no los 500 a 800 que se habían previsto a la hora de planificar el ataque.

Se averiguó también que algunos de los combatientes, pertenecían a dos unidades de la fuerza aérea¹⁸: la **802** y la **952**, equipada la primera con hidroaviones “Emily”¹⁹ y la segunda con hidroaviones “Dave”²⁰. Estas unidades disponían de cuatro hidroaviones que huyeron el día del ataque dejando en tierra a 24 personas de la primera unidad y a 84 de la segunda.

También se pudo trazar un perfil de la vida en Makin antes de la invasión estadounidense.

Para los **nativos** no había sido nada fácil ya que la primera medida que tomaron los japoneses después del raid de Carlson de agosto del 42 fue expulsarlos de la zona fortificada (ciertamente en aquella ocasión se habían mostrado muy poco reacios a ayudar a sus amos japoneses), pero no se les permitió abandonar la isla, con el fin de tenerlos controlados y, seguramente, para que sirvieran de rehenes frente a los nativos de las demás islas.

La vida de los trabajadores **coreanos** del departamento de construcción de la 4ª flota y de la 111 unidad de ingenieros tampoco fue mejor, pues durante la noche eran sistemáticamente encerra-

18. Kokutai = Unidad/Grupo aéreo.

19. Kawanishi H8K, un hidroavión cuatrimotor de reconocimiento y bombardeo de muy largo alcance.

20. En este caso se trata del hidroavión monomotor de reconocimiento Nakajima E8N2.

dos en sus barracones.

Sin embargo aportaron algo de información sobre la **actividad diurna** de la base, que llevó a comprender que no era una posición importante dentro del esquema nipón. A Makin llegaban pocos barcos, y estos eran exclusivamente cargueros y transportes, nada de barcos de guerra. Tampoco la guarnición era objeto una vigilancia estrecha por parte de sus superiores, las inspecciones eran periódicas y espaciadas. Las fuerzas aéreas recibían a un oficial inspector proveniente de Jaluit cada quince días. Las inspecciones de las tropas terrestres parece que fueron aún más raras, y provenían desde la base de Tarawa, mucho más importante.

Así transcurrieron los días hasta que el 18 o el 19 de noviembre, las fuentes no son muy claras²¹, **la guarnición recibió aviso** de que una flota de invasión venía hacia ellos. Aquella misma noche los defensores durmieron dentro de los abrigos subterráneos para no ser sorprendidos por un bombardeo repentino. Por supuesto –informaron los coreanos- los japoneses se reservaron los más seguros, dejando a los trabajadores que se buscaran la vida como mejor pudieran.

El día del ataque no sorprendió pues a los nipones y eso redujo aún más el impacto de los bombardeos, que sin embargo si sirvieron para acabar con el oficial al mando –que fue una de las pocas bajas a causa del bombardeo- y destrozar los sistemas de comunicaciones. A consecuencia de estos dos acontecimientos ca-

da grupo de defensores quedó abandonado a su suerte y a su iniciativa.

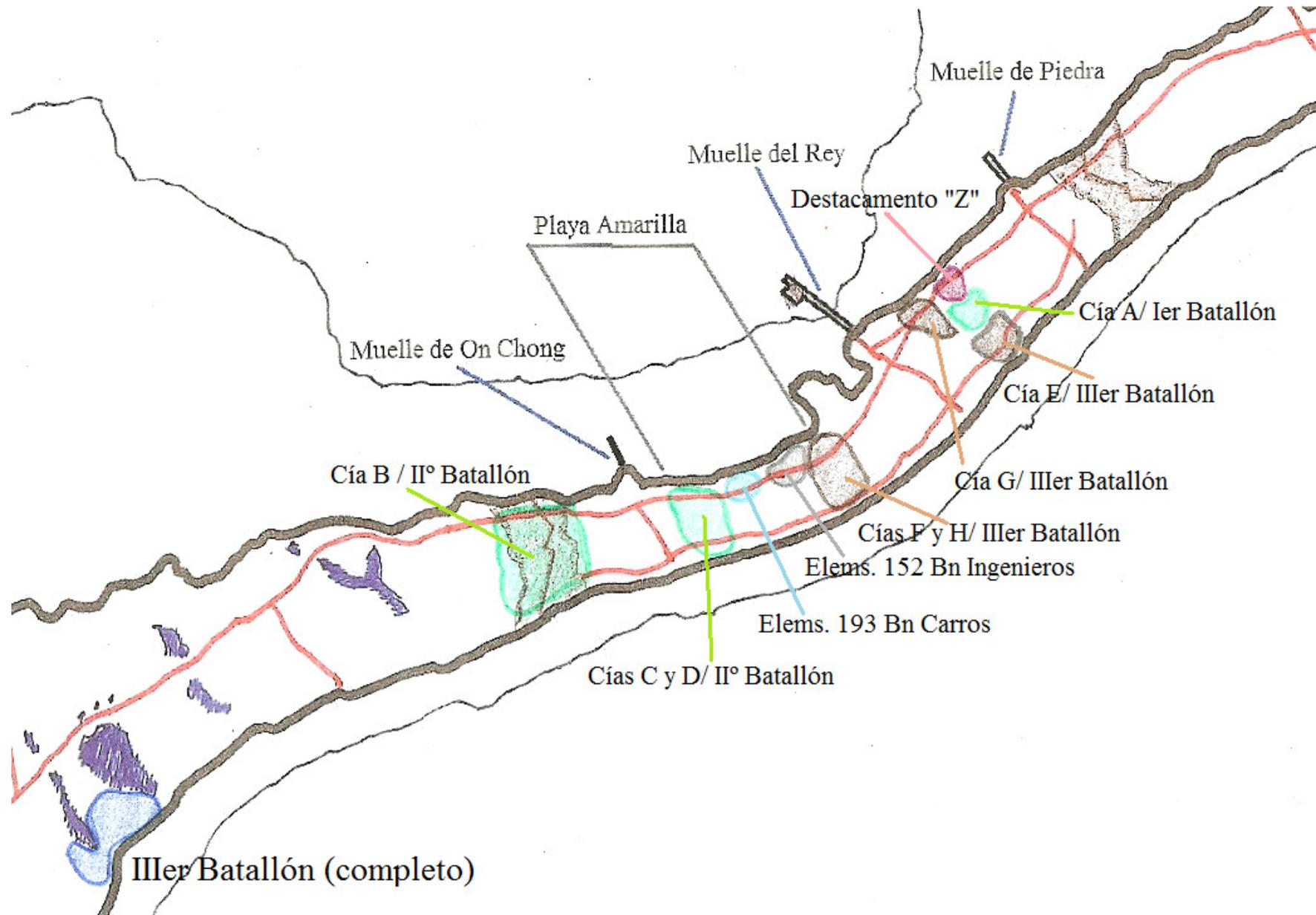
Con los norteamericanos en tierra los japoneses se prepararon para resistir. El **objetivo táctico japonés** en el atolón no pretendía que se derrotara a la fuerza invasora, sino que la guarnición resistiera entre 3 y 7 días, el tiempo necesario para la llegada de la flota, que debía ser la encargada de destruir al enemigo en el mar primero y reforzar la isla después. Probablemente por eso algunos prisioneros informaron de que venía una flota de rescate, cuando en realidad no zarpó ninguna.

Por supuesto los soldados que más resistieron fueron los de la **3ª Fuerza Especial de Defensa de Base**. En cambio los hombres de la fuerza aérea se desmoralizaron al segundo día, posiblemente cuando encontraron, antes de que lo hicieran los estadounidenses, a sus oficiales muertos en corro tras haberse suicidado.

Pocos hombres mas se añadieron a la defensa, aunque parece que algún trabajador japonés fue atrapado combatiendo en defensa de la isla, la mayoría de los trabajadores se limitaron a esconderse en los refugios, a cubierto, hasta que pasara la tormenta.

La segunda noche en Butaritari.

Si la noche anterior había resultado movida en casi toda la isla, la noche del 21 va a resultar igualmente activa en algunos sec-



tores, pero mucho menos en otros.

Vamos a detallar brevemente los acontecimientos y las posiciones nocturnas de cada unidad, de oeste a este.

- **El 105 Batallón de artillería**, en el cabo Ukiangong, pasó una noche sin sobresaltos.
- Igualmente sucedió con las **unidades de apoyo** desplegadas en la “Playa Roja” y en sus alrededores.
- El **III^{er} Batallón**²² no sufrió más sobresaltos que los necesarios para ponerse en marcha hacia el este antes del alba del día siguiente.
- La **Compañía B**²³, situada sobre las antiguas posiciones japonesas de la barrera anticarro oeste, si vio algo de acción. Para empezar se avisó a los soldados de que no emplearan sus fusiles en caso de alarma nocturna, sino granadas. La medida tenía cierta razón de ser dado que

el alcance de los primeros era mucho mas largo que el de las otras, y se hallaban rodeados de otras posiciones amigas; y también porque así se evitó que los fogonazos de los cañones de los fusiles revelaran donde se escondían los soldados, como había sucedido la noche anterior. El resultado fue el gasto de un centenar aproximado de granadas aunque no todas fueron arrojadas en balde pues al amanecer se encontraron los cuerpos de cinco nipones, aparentemente muertos merced a estas armas²⁴. Dos más serían muertos por fuego de ametralladora a primera hora de la mañana, subidos a sendos árboles.

- En la zona de la “Playa Amarilla” pernoctaron los carros del combate del **193 Batallón**, así como elementos del **152 Batallón de Ingenieros** y las **Compañías C, D²⁵, F y H²⁶**. También fue una noche sin incidentes.
- En la línea de frente, en el extremo este de las posiciones estadounidenses, fue donde hubo más movimiento

22. III Batallón (Teniente Coronel Joseph T. Hart)

Compañía I

Compañía K

Compañía L (Capitán Martin E. Nollan)

Compañía M (armas pesadas)

23. Del I Batallón (Mayor James H. Mahoney)

24. Lo cual hace una media de 20 granadas por japonés.

25. I Batallón (Mayor James H. Mahoney)

Compañía C (Capitán Charles E. Coates Junior)

Compañía D (armas pesadas)

26. II Batallón (Teniente Coronel John F. McDonough)

Compañía F (Capitán Francis P. Leonard)

Compañía H (armas pesadas)

27. Del I Batallón (Mayor James H. Mahoney)

28. II Batallón (Teniente Coronel John F. McDonough)

Compañía E (Capitán Bernard E. Ryan)

Compañía G (Capitán Paul J. Chascar)

nocturno, cosa lógica si tenemos en cuenta que se hallaban a unos metros de la barrera anticarro este, última posición defensiva organizada en la isla. Allí se hallaban el **destacamento especial "Z"** y las **Compañías A²⁷, E** y **G²⁸**.

- En la mitad norte de la línea el **destacamento "Z"** y la **Compañía A** sufrieron tiroteos y ataques con morteros y granadas a lo largo de toda la noche, lo que hizo que se hiciera imprescindible evitar que los japoneses descubrieran donde se habían posicionado sus atacantes. Se insistió en la cuestión de las granadas y se emplearon trucos como tender alambres a ras de suelo con latas llenas de piedras enganchadas, de modo que sonaran cuando los japoneses las movieran inadvertidamente. También se emplearon pastillas para evitar que los hombres tosieran, y todos aquellos que se ponían a roncar fueron despertados de inmediato. Incluso se repartieron generosas cantidades de repelente para insectos con el fin de evitar los manotazos provocados por las picaduras, aunque este último método tuvo el inconveniente de resultar lo suficientemente oloroso como para que los japoneses pudieran encontrar a sus enemigos guiándose por el olfato.

- En la mitad sur la parte de la **Compañía E** que estaba en línea junto a la costa oceánica tuvieron una noche más tranquila, interrumpida por breves sesiones de paqueo que se fueron recrudeciendo a primera hora de la mañana.
- Detrás del frente principal, la **Compañía G**, que se hallaba en la orilla de la laguna, también sufrió algunos ataques.

Conclusiones a las acciones del día 21.

El 21 de noviembre resultó un día menos duro que el anterior, y la mejor prueba de ello fue el **descenso en las bajas**, no sólo norteamericanas sino también japonesas.

Desde el punto de vista de los **atacantes** la batalla estaba progresando adecuadamente, aunque con cierta lentitud, y era evidente que la victoria final estaba al alcance de la mano.

Desde el punto de vista de los **combates** la eficacia mejoró mucho, tanto en lo referente a la coordinación entre los carros y la infantería, mas pendientes los primeros de saber qué objetivos les señalan los segundos, como en todo lo que tuvo que ver con el apoyo artillero, que fue mucho mas utilizado a lo largo del día, principalmente gracias a la mejora de las comunicaciones, que empezaron a funcionar con fluidez.

También hay que decir que la **defensa japonesa** empezaba a flojear. Prueba patente de ello fueron los suicidios entre los oficiales, pero también la mayor distancia recorrida dentro de la zona defensiva por los atacantes y la menor cantidad de sistemas fortificados que fueron defendidos a ultranza por los nipones.

Ya hemos visto que el mayor **logro logístico** fue poner en marcha las playas con cierta eficacia, aunque nunca se llegó al ritmo previsto en los planes.

Desde el punto de vista de la **inteligencia** debió ser un duro golpe descubrir que los derrelictos no estaban ocupados y que gran parte de los retrasos, y desgraciadamente las bajas, que se causaron a causa de ellos habían sido innecesarios. Este error fue causado principalmente por un mal reconocimiento y análisis del terreno y de las posiciones enemigas, pero también fue debido a un fallo de coordinación entre las tropas de tierra y la marina. Ninguno de ellos fue capaz de darse cuenta de que sus disparos estaban haciendo blanco en la zona del otro y ambos pensaron que el fuego que recibían era japonés, y no propio. Sin embargo por otro lado se consiguió averiguar con bastante precisión cual era la fuerza de defensa de la isla y gracias a ello pudo planificarse la total aniquilación del enemigo.

Al final del día se habían **logrado** dos cosas con toda seguridad. Desde el punto de vista japonés: habían perdido la mayor parte de sus instalaciones, incluidos los depósitos de suministros y de

munición y sus comunicaciones con el exterior. Desde el punto de vista de los estadounidenses: el regimiento estaba perdiendo su carácter novato y pronto sería un digno elemento de la división, que iba a lucirse en Eniwetok, Saipan y Okinawa.

VIII

22 DE NOVIEMBRE DE 1943

Son las **04:00** y aún es de noche. Un centinela vigila pacientemente la orilla de la laguna, no lejos del puesto de mando del **IIº Batallón** en la “Playa Amarilla”. No demasiado lejos, hacia el este, pueden oírse tiros y explosiones. El **centinela** es consciente de que en parte tiene suerte pues no se está jugando la vida en primera línea, aunque seguramente le preocupa hallarse solo y tal vez, en ese preciso momento, bajo la mirilla de un francotirador japonés que se ha infiltrado hasta su posición.

Pasea nervioso, silencioso y atento, como le han enseñando. Escrutando la oscuridad a su alrededor, por supuesto, pero sin perder de vista la laguna. Repentinamente se detiene. Ha visto algo, allá en el agua, una forma oscura. Varias. Son barcos, y si su flota se ha marchado a mar abierto para pasar la noche. ¡Solo pueden ser embarcaciones japonesas!

Por segunda madrugada consecutiva el **Teniente Coronel McDonough** recibió en su puesto de mando la visita de un soldado histérico y con un informe absurdo. Doscientos soldados japoneses estaban desembarcando en la orilla norte de la isla (nótese que eran al menos cincuenta mas que la noche anterior). Acompañado por otro oficial el Teniente Coronel se acercó a la playa para com-

probar personalmente qué estaba pasando. Tuvo que hacerlo hablando en voz alta con su compañero para que todos los demás centinelas los identificasen perfectamente como amigos, pues con tanta psicosis era mejor ser precavidos. Allí pudieron observar como un grupo de lanchas propias maniobraba por la laguna a la espera de que el amanecer las permitiera llegar al pontón o al muelle del rey. Mas tranquilo, el oficial volvió a su puesto de mando, listo para las tareas del día.

Rutina.

El nuevo día trajo una repetición de las maniobras preliminares que habían marcado el inicio de los dos anteriores, con escasos cambios.

Esta vez fue el portaaviones de escolta Liscome Bay el primero en poner un avión en el aire, lo hizo a las **06:10** pasadas y se trataba de un avión de patrulla antisubmarina. Diez minutos más tarde despegaron varios aviones más, esta vez desde los portaaviones de escolta corregidor y Coral Sea, para patrullar la isla.

A las **06:30**, como cada día, empezó a volver la flota y poco después se reinició el desembarco de suministros. Prometía ser un día claro y húmedo.

La toma de la barrera anticarro este. Este. De 06:00 a 10:30 del 22 de noviembre de 1943.

Para aquel día se habían planificado tres operaciones terrestres concretas:

- Avanzar hacia el este.
- Cortar la retaguardia japonesa en el punto mas estrecho de la isla mediante un desembarco anfibio y
- Desembarcar en la isla de Kuma un contingente que impidiera la huída de los japoneses del extremo este de la isla.

Narraremos las dos primeras acciones siguiendo un hilo temporal, ya que tuvieron bastante relación una con otra, y después hablaremos de la expedición a Kuma.

El III^{er} Batallón¹ se pone en marcha.

A las **06:00** el batallón –que, lo hemos visto ya, iba a llevar a cabo el ataque principal- inició su marcha hacia la línea de frente por la carretera general este-oeste, marchando en columnas de compañía en el siguiente orden:

- **Compañía K**

1. La estructura del batallón, recordamos, era la siguiente:
 III Batallón (Teniente Coronel Joseph T. Hart)
 Compañía I
 1er, 2º y 3er pelotón mas el pelotón de armas.
 Compañía K
 1er, 2º y 3er pelotón mas el pelotón de armas.
 Compañía L (Capitán Martin E. Nollan)
 1er, 2º y 3er pelotón mas el pelotón de armas.
 Compañía M (armas pesadas)
 1er, 2º y 3er pelotón mas el pelotón de armas.

- Un **pelotón** de carros ligeros²
- **Compañía I**
- **Pelotón** anticarro del batallón (perteneciente a la compañía M)
- **Cuartel General**, con su unidad de defensa
- Los otros dos pelotones de la **Compañía M**
- **Unidad Médica**³
- **Compañía L**

A estas unidades se sumaron, mientras pasaban frente a la “Playa Amarilla” **13 carros de combate medios⁴ y ligeros** y un grupo de **ingenieros⁵**.

La marcha duró algo más de una hora y transcurrió por la carretera hasta llegar al muelle del Rey. Allí la **Compañía K** se desvió hacia el sur mientras la **I** se posicionaba a su izquierda de tal modo que la primera ocupó la línea de frente desde la orilla oceánica hasta el centro de la isla y la segunda desde allí hasta la

2. Los carros ligeros, tanto estos como los que se citan un poco mas adelante, pertenecientes a la Compañía C/193 Batallón de Carros de Combate.
 3. Del 102 Batallón Médico (Teniente Coronel Abraham Norman).
 4. Los carros medios pertenecían a la compañía A/193 Batallón de Carros de Combate.
 5. 102 Batallón de Ingenieros (Teniente Coronel Harald F. Gormsen).
 Compañía C.

orilla de la laguna. Luego ambas se pusieron de nuevo en marcha, en línea de escaramuza, hacia el este, donde las compañías que habían defendido la línea durante la noche estaban empezando a retirarse.

El **resto del batallón** se quedó mas atrás, listo para dar apoyo en cuanto fuera necesario.

Bombardeo artillero y retirada.

Mientras el III^{er} Batallón estaba llegando a su destino, a las **07:00**, empezó la **preparación artillera**. Los **cañones**⁶ en tierra fueron los que abrieron el baile, y durante 80 minutos se dedicaron a desencadenar sobre los defensores y con el fin de abrir paso a los atacantes una barrera de fuego en la que se dispararon alrededor de 900. Poco después de la hora antedicha también la **artillería naval** se sumó a la fiesta, aunque su participación no se limitó a 80 minutos sino que actuaría a demanda de las tropas durante toda la jornada. A la misma hora en que los barcos hacían tronar sus grandes cañones los **aviones embarcados** empezaron a soltar sus aves de acero sobre la isla. En resumen, fue un ataque en toda regla.

El bombardeo de las tres artillerías reventó las posiciones defensivas japonesas y sacudió duramente a todos los que consiguieron sobrevivir, sin embargo no era ese su único objetivo. Aprovechando que los nipones se veían obligados a guarecerse del diluvio de acero que les estaba cayendo encima, las tropas que es-

taban en primera línea empezaron a abandonar sus posiciones.

Eran las **07:00** en punto cuando los hombres del **destacamento especial “Z”**, al norte, y los de la **Compañía A**⁷, en el centro sur, empezaron a abandonar sus posiciones para que las ocuparan las **Compañías I y K**⁸ que estaban llegando por detrás. La **Compañía E** no se movió y el relevo se limitó a rebasar sus posiciones. A las **08:00** había concluido la maniobra, aunque al bombardeo de la artillería terrestre aún le quedaban veinte minutos, que a pesar de todo fueron aprovechados por los recién llegados para empezar su progresión.

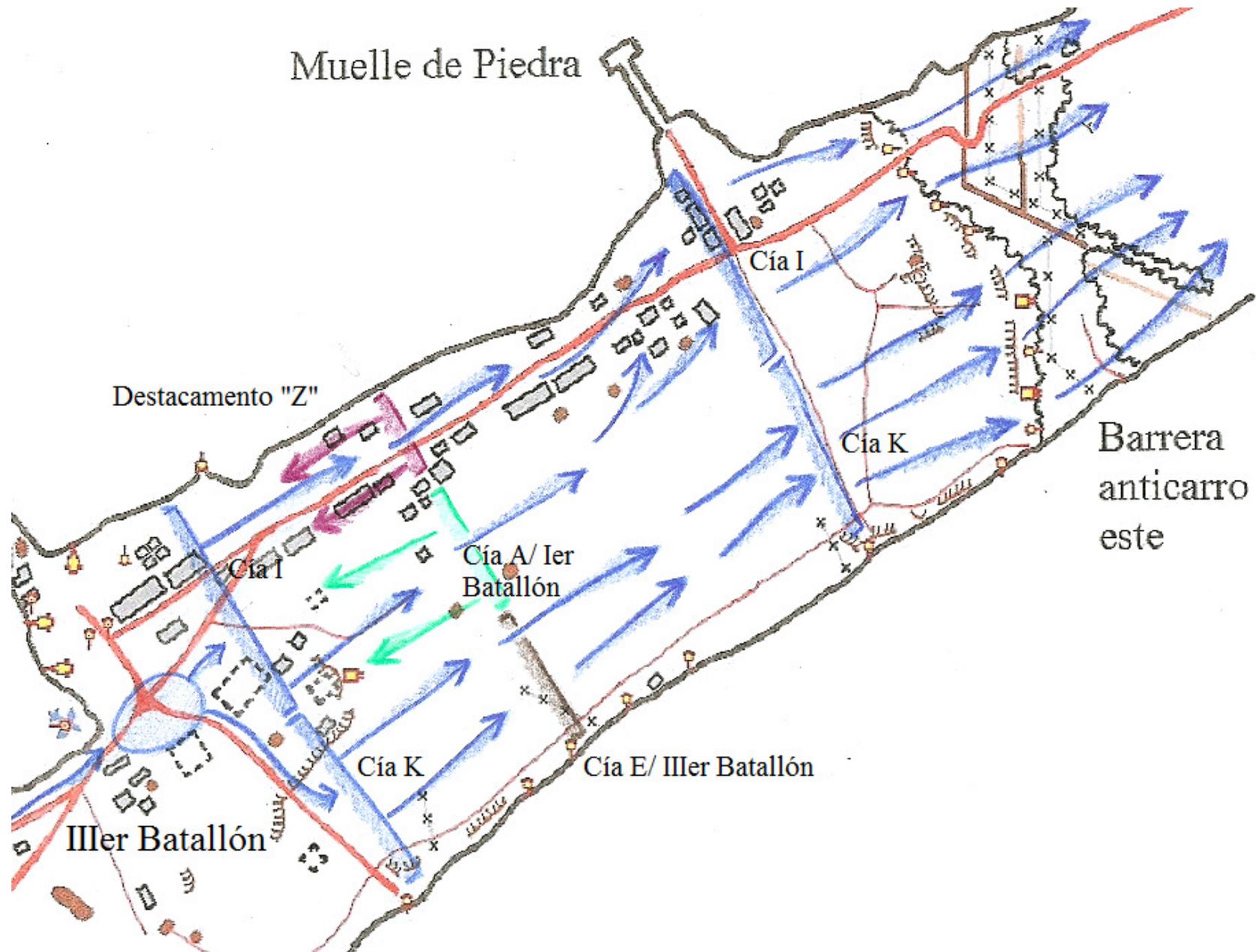
El avance hasta la carretera del muelle de piedra.

Esta progresión dio sus primeros pasos por la zona que había sido abandonada el día anterior al llegar la noche. Una de las características –con la que el Mayor General Holland Smith será muy crítico- de la batalla de Makin fue la extrema cautela que desplegaron los atacantes. Ninguna posición fue atacada sobre la marcha sino que en todo momento los soldados se detuvieron, maniobraron, se prepararon y se coordinaron y atacaron con un cuidado tan exquisito que se perdió mucho tiempo. Además, la paranoia provocada por los tiradores nipones fue tal que durante el avance se pretendía revisar cada árbol y cada matojo y se buscaron para cada noche las posiciones más favorables. Todas estas tácticas fracasaron un tanto ya que hubo posiciones que sorprendieron a los atacantes, japoneses que consiguieron esconderse y ser rebasados

6. 105 Batallón de Artillería de Campaña (Coronel H.G. Browne)

7. Del I^{er} Batallón.

8. Del III^o



y además los ataques nocturnos fueron una fuente de constante preocupación para oficiales y soldados.

A las **08:20** se llegó al punto donde se había detenido la ofensiva del día anterior, cesó el bombardeo artillero y los carros de combate se unieron a la vanguardia. Empezaba la guerra de verdad.

Aunque no del todo, porque aunque hubo resistencia en los siguientes 250 metros esta no fue tan dura como cabía esperar. A pesar de que los japoneses habían establecido allí posiciones defensivas este tramo se recorrió en 55 minutos.

La **Compañía I**, al norte, tuvo que despejar varios edificios de la época colonial inglesa, entre ellos una iglesia de piedra en la que los japoneses, guarecidos tras los muros, opusieron bastante resistencia. En el lado sur la **Compañía K** en cambio se vio enfrentada a un terreno distinto, consistente sobre todo en jardines pantanosos y en campos de pozos de bobai.

Este terreno dificultó el avance de toda el ala sur, debido principalmente a que los **carros de combate** de apoyo no pudieron internarse en el pantano ni cruzar las plantaciones de bobai, y por ello tuvieron que apoyar a los infantes de la Compañía K desde la carretera. Tan sólo cuando se alcanzó el camino norte-sur que partía de la base del Muelle de Piedra se acercaron más a las tropas y pudieron ofrecer un apoyo más directo y eficaz.

De cerca o de lejos ambas compañías emplearon las **tácticas** desarrolladas durante los dos días anteriores. Los carros se encargaron de fijar las posiciones enemigas con sus cañones de 75mm, obligando a los defensores, con la colaboración de los rifles automáticos Browning de la infantería, a mantenerse agachados mientras el resto del grupo de ataque se acercaba a distancia suficiente para arrojar granadas dentro de la posición. Además de esto se dio una distribución tácita de blancos: los carros de combate atacaron principalmente los edificios –normalmente lo hicieron mediante tácticas de demolición- y la infantería las instalaciones de superficie y pequeños refugios. En este sector no se encontraron grandes refugios.

El **avance** fue algo más rápido que otros días, casi cinco metros por minuto (de media) gracias a que la resistencia japonesa resultó menos abundante y combativa. De nuevo algunas de las posiciones defensivas con las que se encontraron los atacantes estaban vacías, como por ejemplo un conjunto de pozos de tirador sitios en el extremo sur del camino que parte del muelle de piedra, protegidos por alambradas, comunicados por trincheras y respaldados por un obús de 70mm, que no fueron aprovechados por los nipones.

Pero no sólo la ausencia de defensores facilitó el avance. La captura al inicio de la ofensiva de un mapa japonés que detallaba las posiciones de las ametralladoras resultó extraordinariamente

útil. Los datos contenidos en el mapa fueron pasados a los carristas, de modo que en todo momento supieron donde y cuando iban a ser más útiles, y su intervención en la reducción de los nidos de balas nipones fue siempre tan precisa como acertada.

El primer carro de combate que llegó a la base del muelle de piedra lo hizo a las **09:35**, en el extremo norte del frente, y **cinco minutos después** llegaron a la carretera norte-sur los primeros soldados de la Compañía K, justo en la orilla oceánica. Fueron ellos los que se encontraron, en aquel lugar, las posiciones abandonadas que hemos citado dos párrafos mas arriba.

Cruzando la barrera anticarro este.

La **barrera anticarro este** fue seguramente la zona mejor defendida de la isla, ya que por alguna razón desconocida los japoneses habían pensado que los atacantes se lanzarían sobre Butaritari desde el este y por eso sus posiciones defensivas eran allí mas fuertes que en cualquier otro punto.

Sin embargo, como ya hemos ido analizando, los estadounidenses hicieron todo lo contrario de lo que se esperaba de ellos. Desembarcaron en el extremo oeste de la isla, y luego en medio de la zona defensiva, para posteriormente avanzar hacia el este, atacando la barrera desde detrás.

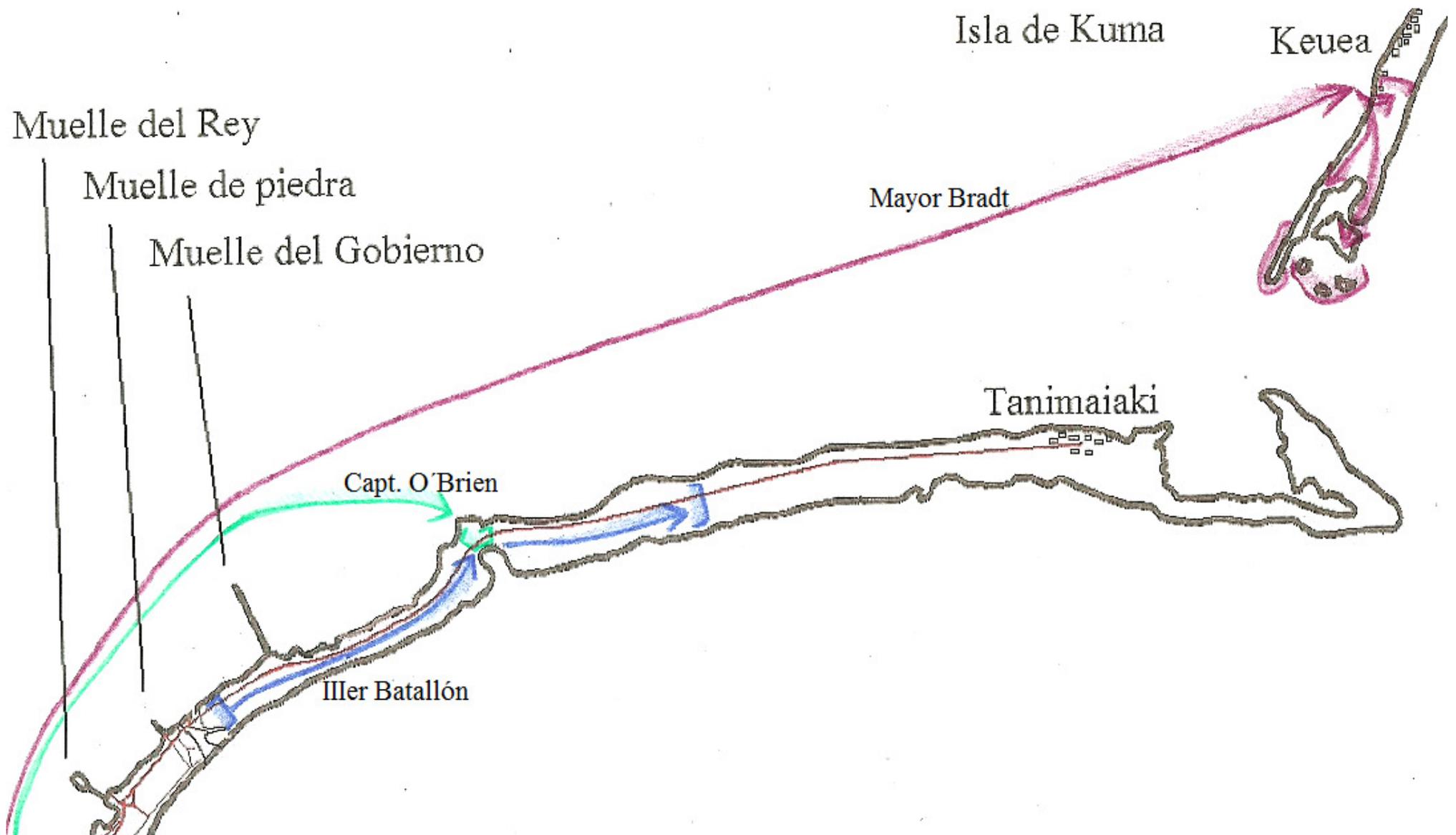
Esto dejaba dicha posición fortificada en una situación un



Zanja antitanque de la barrera anticarro. (Fuente. CMH)

tanto extraña, pues ahora los defensores tenían que dar la vuelta a sus armas, que habían sido cuidadosamente emplazadas y cuyos campos de fuego habían sido delicadamente calculados para disparar hacia el lado contrario.

Además, a las **09:45** se inició otra tanda de **bombardeo artillero**, esta vez concentrado sobre las posiciones defensivas de la barrera, que fue acompañado por algunas acciones de ametralla-





Muro de troncos de la barrera anticarro. (Fuente: CMH)

miento desde el aire. Este bombardeo, que duró hasta las **10:10**, acabó con los defensores japoneses en el sector y aunque avanzaron con sumo cuidado, los estadounidenses no encontraron mayoritariamente más que cadáveres, como vamos a ver ahora con más precisión.

Debemos indicar, en primer lugar, que a las **10:10** se acabaron tanto el bombardeo artillero como las posibilidades de solicitarlo ya que a esa hora los hombres del **105 Batallón de Artillería** empezaron a hacer las maletas para dirigirse al antiguo sector japonés de la ciudadela, no lejos de la playa Amarilla, donde iban a tomar nuevas posiciones.

A partir de entonces fueron los **carros de combate**, que ya llevaban también un rato batiendo los objetivos enemigos en la barrera este, los que se convirtieron en la única fuente de apoyo. Primero contra las posiciones enemigas más cercanas a la carretera general, para luego dividirse y marcharse en busca de las posiciones anticarro sitas a ambos extremos (norte y sur) de la posición defensiva anticarro.

Mientras tanto los soldados retomaron su avance (al menos los que lo habían interrumpido a la altura del camino) detrás de los carros de combate. Pasaron junto a dos tanquetas japonesas escondidas en sendos hangares protectores, que no fueron utilizadas⁹ y consecuentemente no dieron problemas. Tampoco las posiciones anticarro de que hemos hablado antes dieron problema alguno pues los cañones de 37mm instalados en ellas eran tan nuevos que ni tan siquiera habían sido desembalados. En torno a las **10:10** las posiciones de combate de la barrera anticarro este habían sido ocu-

9. De hecho una de ellas estaba muy dañada, seguramente por algún bombardeo. Las fuentes no indican que tipo de tanquetas, sin embargo en la vecina Tarawa se emplearon carros ligeros tipo 95 Ha-Go, con lo que probablemente estos fueron también los desplegados en Makin.

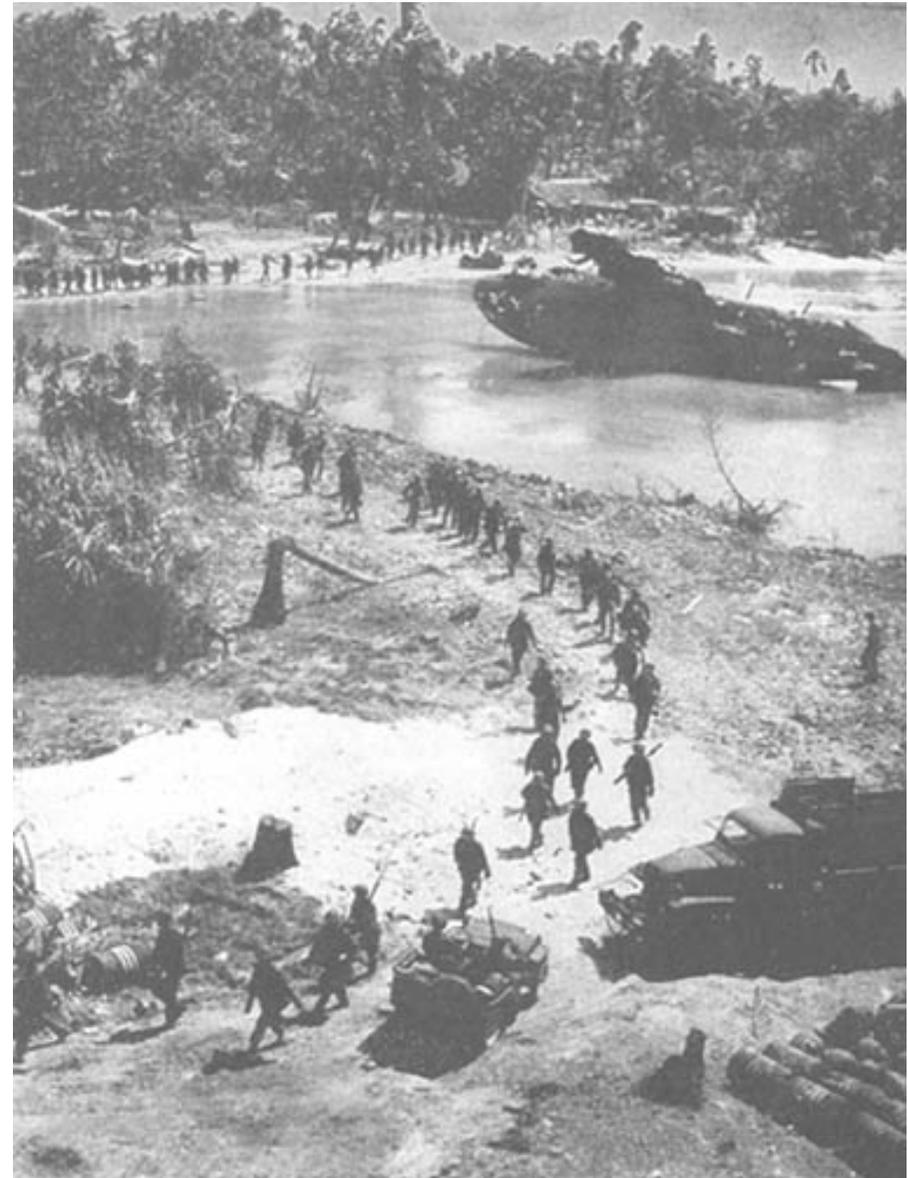
El III Batallón avanza hacia el este para tomar posiciones en el frente. Aquí lo vemos desde la base del Muelle del Rey, pasando junto al hidro abandonado. (Fuente: CMH)

padas en su totalidad por este ataque desde la retaguardia, y sólo quedaba cruzar el claro que hubiera debido ser su glacis defensivo. El principal temor de los atacantes era que los japoneses se hubieran apostado al otro lado (al este) de dicho claro y estuvieran esperando a que se asomaran para ametrallarlos sin piedad. Por eso los primeros hombres que cruzaron lo hicieron con mucho cuidado: carrera, cuerpo a tierra, carrera, cuerpo a tierra, disparo contra posibles objetivos, etc... Nada sucedió.

Entonces toda la línea de frente, formada por las **Compañías I y K** (recuérdese, la primera al norte y la segunda al sur), se lanzaron a cruzar la zona vacía a la carrera. Apenas encontraron algún que otro japonés despistado, allí no había defensores.

Sería interesante saber cuando fue abandonada la tarea de defender la barrera anticarro este, última posición importante y organizada de la isla en poder de los japoneses. Las fuentes indican que fue durante la noche, sin embargo los cadáveres encontrados atestiguan que durante la barrera de artillería hubo alguien allí. Tal vez fuera tan sólo una retaguardia.

A las **10:30** el **III^{er} Batallón** siguió avanzando hacia el este, más allá de la barrera. A las **10:42** los **carros de combate**, en



cabeza, habían recorrido ya una distancia de entre 180 a 270 metros hacia el este sin encontrar oposición. La infantería iba detrás.

La operación de cerco a los defensores japoneses. De 11:00 a 13:30 del 22 de noviembre de 1943.

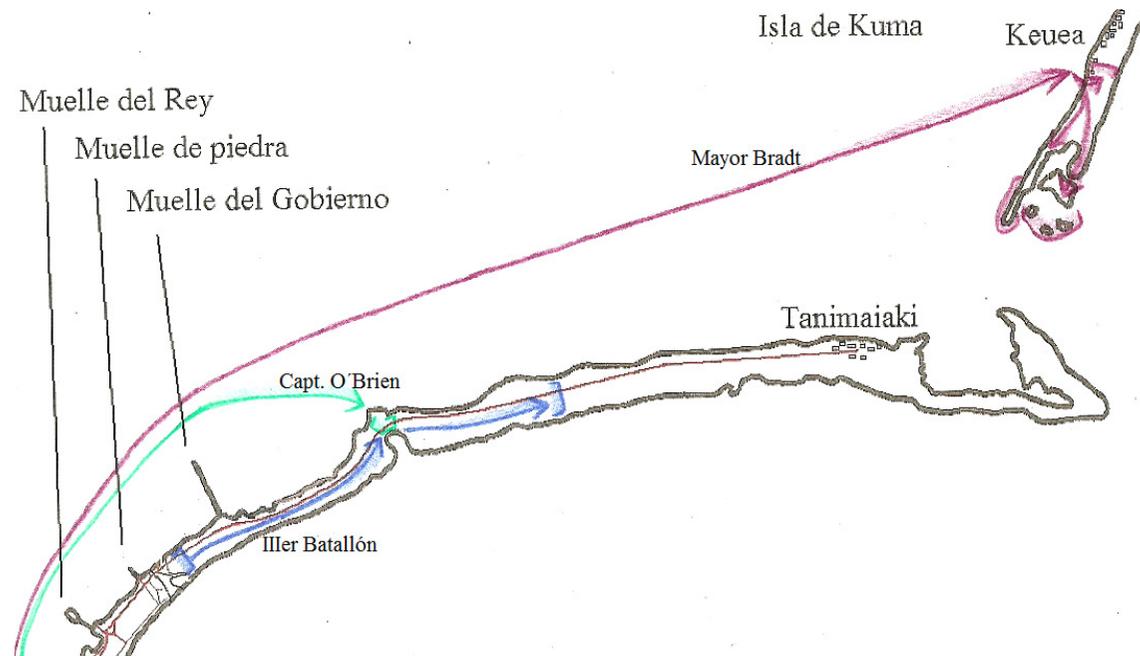
El desembarco en el cuello de botella.

Volvamos ahora a la zona consolidada. Son las **11:00** de la mañana y en la “Playa Amarilla” los soldados de **dos de los pelotones de la Compañía A** están acabando de limpiar sus armas, cogen munición, algunas raciones por si acaso, llenan sus cantimploras de agua y se suben a seis **LVT** que los están esperando en la orilla. Junto a ellos embarcan **dos secciones de la Compañía D**, una de ametralladoras ligeras y otra de ametralladoras pesadas. Toda la expedición, al mando del **Capitán Lawrence J. O’Brien**, tiene como misión ir a desembarcar en el punto mas estrecho de la isla de Butaritari, a casi cinco kilómetros de la playa amarilla y muy por delante del frente, para cerrar la retirada a los japoneses.

Dada la nula presencia naval japonesa en la laguna fue un viaje sin incidentes. Los hombres llegaron a su destino un poco después de las **12:00** y de inmediato se inició el desembarco, sin encontrar oposición. Dos buenos acontecimientos vinieron a su

encuentro nada mas llegar a tierra. El primero fue que encontraron una decena de nativos amistosos que les informaron de que al menos cuarenta japoneses habían pasado por allí, en dirección este, completamente armados, durante la tarde del día anterior. La segunda fue que el lugar era magnífico para sus intenciones, pues un gran calvero ocupaba casi toda la zona, dando un magnífico campo de fuego a los emboscados.

De inmediato se pusieron manos a la obra para preparar la posición, informando de ello por radio –ese día si funcionaron- a sus compañeros del III^{er} Batallón.



La unión con la fuerza de ataque.

Mientras tanto, a las **12:45** y 700 metros al oeste, el III^{er} Batallón seguía avanzando sin encontrar problemas pues la defensa japonesa era nula. Media hora después, en torno a las **13:15**, los carros de combate llegaron hasta donde estaban los hombres desembarcados en el cuello de botella de la isla. Entre ambos frentes quedaban los cadáveres de 45 japoneses que no han conseguido huir hacia el este y habían caído o bien en manos de los emboscados o bien frente a las tropas y blindados que habían venido desde el oeste. Por su parte los estadounidenses no habían sufrido bajas.

A pesar de estos 45 enemigos muertos la operación tampoco había sido el éxito que se esperaba ya que se contaba con eliminar por completo a los japoneses que quedaban en la isla, y atendiendo a la información suministrada por los nativos al menos la mitad, si no mas, habían escapado.

A las **13:30** llegaron hasta el cuello de botella los soldados de infantería. Allí los esperan sus compañeros, con los carros de combate y un grupo de 300 nativos –se ve que los diez anteriores eran una avanzadilla-. Tras un descanso de **45 minutos** volvieron a ponerse en marcha pues aún quedaban cinco kilómetros hasta el extremo este de Butaritari.

Desembarco en Kuma.

Esta vez los planes preveían algo más que un reconocimiento de la isla. Se iba a efectuar un desembarco y se iban a instalar posiciones para evitar que los japoneses pudieran cruzar el brazo de mar que separaba Kuma de Butaritari. En realidad se trató de una repetición del plan que acabamos de comentar, pero con mayor alcance.

La expedición partió de la “Playa Amarilla” a las **12:00**, bajo el mando del **Mayor Bradt** y con el acompañamiento del **Mayor Herzog**, el mismo que había reconocido la isla el día anterior. Los soldados que formaban parte de la expedición, y que embarcaron en los **10 LVT** que los llevaron hasta su destino pertenecían al **destacamento especial “Z”**¹⁰. Seguramente fueron ellos quienes más combatieron en toda la campaña, pues no se les dio ni un solo día de descanso.

Tras una travesía de dos horas eran alrededor de las **14:00** cuando desembarcaron junto al poblado de **Keuea**, cerca del extremo suroeste de la isla. Una LVT había sufrido una avería y se había quedado varada en el arrecife, pero aparte esto había sido un viaje sin incidentes, igual que lo fue el desembarco.

Si había japoneses en Kuma nadie los vio. La zona de des-

10. Que recordémoslo, estaba formado con hombres de la compañía M del 105 Regimiento de Infantería.

embarco fue asegurada con rapidez, los nativos del poblado no habían visto nada sospechoso y los diez japoneses avistados el día anterior habían desaparecido hacia el este. Pronto el destacamento tomó posiciones:

- **Un pelotón** al sur del poblado.
- **Otro** en el extremo suroeste de la isla
- Y el **tercero** en tres pequeños afloramientos del arrecife, entre las dos islas.

De este modo, mientras el primero aseguraba la retaguardia de la posición, los otros dos crearon varios campos de fuego entrecruzados con el fin de aniquilar a todos los nipones que intentaran cruzar el brazo de mar que separaba ambas islas.

Durante la noche repelerán un par de intentos japoneses descoordinados de cruzar el arrecife, el más importante de ellos a cargo de no más de diez hombres.

Juego de tronos.

Mientras tenían lugar estos acontecimientos el **Mayor General Ralph C. Smith**, con su cuartel general por fin desplegado en la isla desde el día anterior¹¹, tomó el mando de las fuerzas desembarcadas. Según el plan era su función desde el primer día pero varias circunstancias se habían acumulado para demorarlo o para

disminuir la importancia, y consecuentemente la urgencia, de su despliegue en tierra. De entre ellas destacamos:

- Los fallos en las comunicaciones, de los que ya hemos hablado.
- La escasa necesidad de coordinar los batallones, pues mayoritariamente cada uno llevó a cabo sus propias actuaciones.
- O la escasez de las misiones de apoyo: de artillería, naval y aérea; que se llevaron a cabo los dos primeros días, así como la circunstancia de que casi siempre este apoyo fue gestionado directamente a nivel de batallón.

Según algunas fuentes la **toma de mando** fue a las **15:10**, según otras algo más de dos horas después, a las **17:30**. En realidad es irrelevante pues su reino fue extremadamente efímero.

El Mayor General pasó los momentos iniciales de su mando inspeccionando el frente, y nada más volver a su cuartel general ya le estaban esperando instrucciones del **Contralmirante Turner**, en un doble sentido:

- Tenía que prepararse para ceder el mando de la isla al **Coronel Tenney**, que iba a ser el comandante de la guarnición una vez ocupada esta.
- Y tenía que empezar a preparar el **reembarque** de los batallones Iº y IIº, junto con todos los carros medios, los

11. El 21 de noviembre.

carros ligeros salvo cinco y los equipos de enlace naval y aéreo. Ejecución, el día 23 por la mañana.

Ahora si, la batalla de Butaritari estaba a punto de terminar. De hecho, al final del día el Contralmirante Turner informó a sus superiores de que se había tomado Makin, “aunque quedando alguna resistencia menor”. A renglón seguido felicitó al Mayor General Smith por el éxito obtenido por sus hombres.

La noche del “Sake”.

La llegada de la noche ha venido siendo especial para los soldados desembarcados en Butaritari, y ahora también en Kuma. Por alguna razón **la noche** parece haber sido más propicia a los japoneses durante el tiempo que lleva la guerra. Han obtenido la supremacía en varias batallas navales, como las combatidas en torno a Guadalcanal, una isla que han reforzado sistemáticamente de noche. Sus ataques terrestres más importantes también los han llevado a cabo de noche. Es como si el combatiente japonés no se viera sometido a los mismos ritmos de sueño y vigilia que influyen a los demás hombres.

Mientras tanto, la última hora de luz solar admira, una vez mas, como zarpa la flota y aterrizan en sus portaaviones los aparatos que aún estaban en el aire. El habitual procedimiento de preparación para la noche.

Las bajas de la jornada.

Y mientras los barcos zarpaban y los aviones aterrizaban las órdenes empezaron a distribuirse por la isla. Pronto muchos de los **soldados** de la fuerza de asalto sabrán que se van, que vuelven a sus bases a descansar. Aunque no para todos, para la mayoría la pesadilla ha terminado.

Por ejemplo para los 6 estadounidenses muertos y los 17 heridos que ha dejado el día, escasas bajas. Mucho más escasas que las japonesas, que deplorarán la pérdida de 99 prisioneros, y una estimación de 100 muertos mas (no todos los cadáveres pudieron ser encontrados). Uno de los prisioneros resultó especialmente valioso, pues era un infante de marina japonés auténtico, uno de esos que nunca se rinden.

Los despliegues nocturnos de las fuerzas estadounidenses.

En esta tercera noche a bordo de la isla las compañías se van a situar mucho mas lejos unas de otras de lo que han estado a lo largo de la batalla, sin embargo esta vez nos vamos a centrar en las tropas que se hallan en primera línea, ya que las otras pasarán una noche cuya única complicación será prepararse para reembarcar al día siguiente.

El III^{er} batallón¹² tuvo una noche bastante movida. Empecemos posicionándolo. Son las **16:45**, y desde que reemprendiera

la marcha a las **14:15** han ganado dos kilómetros más, pero no han llegado al final de la isla.

En el lugar en que se detuvieron para pasar la noche, fue en esta ocasión el alcanzado al final de la jornada, sin retiradas. Allí la isla tiene 450 metros de ancho, con dos pequeñas lagunitas más o menos en el centro.

La **Compañía I** se posicionó ocupando el ala norte del frente, desde la orilla de la laguna hasta las dos lagunitas, situadas unos 275 metros mas al sur, formando un perímetro en forma de óvalo capaz de defenderse en todas direcciones.

La **Compañía K** se situó entre las dos lagunitas y la costa oceánica, cubriendo el tercio sur de la anchura de la isla y formando otro perímetro.

Cada una de estas compañías desplegó sus ametralladoras pesadas en los extremos norte y sur de la línea de frente.

La **Compañía L** acampó detrás de ambas (al oeste), en un perímetro de forma oval –como las otras dos- que cruza todo el ancho de la isla.

La **Compañía M** se repartió un poco, aunque la mayoría de sus fuerzas se quedaron cerca de la carretera principal este-oeste.

Los cañones del **pelotón anticarro** fueron situados sobre la carretera, justo en los límites de los perímetros defensivos de la **Compañía I**, dos en el lado este, apuntando en dicha dirección, y dos apuntando al oeste. Para defender estas posiciones la compañía desplegó parte de sus **ametralladoras** pesadas y sus fusileros junto a ellas. Las demás ametralladoras fueron enviadas a la línea de frente, en la parte este de los perímetros defensivos de las **Compañías I y K**.

En aquel momento no sólo los mandos sino también los soldados habían llegado a la conclusión de que **los japoneses estaban vencidos** y que por delante sólo quedaban grupos dispersos de fugitivos escondidos y desesperados, sin ninguna posibilidad de hacer daño.

Por eso, sumando este hecho a que durante el día había hecho mucho calor y durante el avance los soldados habían ido deshaciéndose de buena parte de su equipo, incluyendo entre otras cosas las palas, **las posiciones** para pasar la noche fueron preparadas con bastante desidia. En muchos casos ni tan siquiera se cavaron trincheras sino que se limitaron a apilar troncos de cocotero, a modo de barricadas sobre el nivel del suelo, para situarse detrás.

Por la misma razón tampoco los campos de fuego de las **ametralladoras** fueron calculados con cuidado sino que la maleza

12. III Batallón (Teniente Coronel Joseph T. Hart)

Compañía I

Compañía K

Compañía L (Capitán Martin E. Nollan)

Compañía M (armas pesadas)

dejó varias zonas ocultas a los ametralladores sin que los oficiales lo advirtieran. Simplemente se habían limitado a colocarlas según el manual.

¿Qué hay de cierto en la afirmación de que **los nipones** están acabados? La verdad es que quedaban pocos combatientes japoneses en la isla. La mayoría habían muerto ya, y aunque de la información suministrada por los nativos resultó imposible deducir cabalmente cuantos y de que tipo de tropas eran los supervivientes, parecía claro que la mayoría eran trabajadores que habían ido huyendo de los combates y no verdaderos combatientes. Lo malo es que los pocos verdaderos combatientes que quedaban estaban desesperados, en las últimas, cosa muy peligrosa cuando hablamos de un combatiente japonés.

Una noche desesperada.

A las **19:31** la oscuridad es total.

Poco después un grupo no muy numeroso de **nativos** avanza hacia las posiciones estadounidenses. Lo hacen sin disimulo, sin preocuparse de no ser oídos, y tienen razón pues los estadounidenses han intentado ser siempre cordiales con ellos. En si la escena no tiene nada de extraordinario. Los hombres, malamente atrincherados, pueden distinguir a varios hombres y mujeres, y oyen llorar a algunos niños. Seguro que estos cabrones de japoneses los han

echado de sus casas.

¿A nadie se le ocurre preguntarse a dónde van? ¿Por qué en ese momento? Un ingeniero¹³ va a ser quien descubra la trampa. Repentinamente se fijó en unos nativos un poco más pálidos, un poco más bajos, un poco más uniformados y un mucho mas armados. ¡Es una maniobra japonesa para cruzar las líneas! Disparó contra ellos con su subfusil y pronto se le unieron sus compañeros.

Diez japoneses fueron abatidos durante la refriega, ningún estadounidense cayó y los informes no dicen si murió algún nativo, cosa muy probable ya que vista la experiencia y la rapidez de gatillo demostrada por los soldados estadounidenses durante las noches anteriores es muy probable que dispararan contra el grupo de forma bastante indiscriminada. Pero al menos queda el consuelo de que no había niños en el grupo. Los llantos habían sido una imitación, una estratagema más de los nipones.

Fue la primera de muchas. Tras este incidente un tam-tam inició su cantinela, rítmica y ominosa, desde el fondo de la oscura maleza que aún quedaba por despejar. Se oyeron las voces de los japoneses gritando y cantando, y pronto llegaron los primeros ataques contra la línea, principalmente siguiendo la carretera. No se trató de “cargas banzai”¹⁴ sino que los soldados llegaron en grupos muy pequeños, incluso individualmente, disimuladamente o a cara descubierta. Fueron una mezcla entre la desesperación que busca

13. Del 102 Batallón. Los elementos de la unidad desplegados en el frente pasaron la noche mezclados con las compañías a las que habían sido asignados, por eso no los hemos citado antes.

14. Estas cargas, que serán empleadas en la defensa de otras islas, estaban por lo general organizadas, sin nada de espontáneo, y tenían como objetivo romper y desbaratar las líneas americanas. Y solían ser masivas, al menos en proporción

la autoinmolación y una repetición de las tácticas de noches anteriores, con escaso éxito. Algunos consiguieron colarse y disparar desde retaguardia, otros se limitaron a disparar desde muy cerca, y otros mas terminaron rescatando a sus compañeros heridos y retirándose. Volaron granadas y pronto la batalla se hizo muy dura pues los japoneses, avanzando descalzos, saltaban dentro de las posiciones estadounidenses donde la lucha adquirió un carácter bestial, a garrotazos, cuchilladas y disparos a bocajarro.

Las anécdotas fueron muchas. Un francotirador derribado en lo alto de un árbol cayó sobre el puesto de mando de la compañía I, un reloj, sito en algún lugar mas allá de las líneas japonesas, puntuó la noche dando la hora a golpe de carillón, desgranando el tiempo interminable para los defensores. En los raros momentos de silencio los estadounidenses pudieron oír entrechocar de vasos y roncacas canciones de borracho, allá en las profundas posiciones niponas; y más de un soldado fue capturado con una cantimplora llena de sake en la cintura. Al alba, incluso, un japonés fue localizado de pie junto a un árbol, disparando, bebiendo y cantando alternativamente.

Para los defensores fue una noche de pesadilla. Probablemente podamos decir que fue la peor de las acontecidas en la isla. Hasta los heridos tuvieron que combatir en algunas posiciones, y en los nidos de ametralladoras pesadas posicionados en los extremos norte y sur de la línea defensiva las armas no dejaron apenas

de ladrar en toda la noche. Sus campos de fuego convergentes y de flanco fueron los que detuvieron a la mayor parte de los atacantes. Los que consiguieron llegar, lo hicieron por las zonas desenfiladas, ocultas en la maleza, de las que hemos hablado antes.

Por parte japonesa el fuego de sus armas fue dirigido hacia donde los fogonazos de las armas revelaron las posiciones de sus enemigos y cuando justo antes del amanecer una carga de aceite y piezas de repuesto se incendió por accidente en medio de las posiciones estadounidenses, la bola de fuego y el humo atrajeron todo el fuego nipón como la miel a las moscas durante un tiempo interminable, que fue el canto del cisne de los defensores nipones de Makin.

La “**noche del sake**”. Con este nombre fue recordada esta batalla nocturna en la que el III^{er} Batallón se ganó los espolones, pues hasta entonces sus hombres apenas habían vivido un combate digno de ese nombre dado que aún no se habían enfrentado a posiciones japonesas coherentes. Al amanecer las bajas del batallón sumaban 3 muertos y 25 heridos. Durante el avance de la mañana contarán los cadáveres los de 51 japoneses muertos a cambio.

IX

23 DE NOVIEMBRE DE 1943

Jornada ambivalente la del 23, pues las tropas asaltantes se movilizaron en **tres direcciones bien distintas**. Por un lado los dos primeros batallones reembarcaron a bordo de los buques de transporte, ya no eran necesarios en la isla. Por otro hubo tropas de la fuerza de asalto que fueron designadas para quedarse en aquella isla perdida, en la que tan malos ratos habían pasado, con el fin de asistir a la guarnición en sus primeras labores. Y finalmente el III^{er} Batallón tuvo que seguir adelante hasta el final de la isla, enfrenándose a los últimos reductos nipones.

Pasaremos ahora a hablar de ello, empezando por los combates y continuando con los acontecimientos más administrativos, pues estas acciones tienen su interés pues muestran la realidad de los soldados durante la segunda guerra mundial y, sobre todo, la existencia de acontecimientos relevantes más allá de los puros combates.

Butaritari despejada.

Las operaciones del día 23 en el extremo este de la isla se vieron marcadas por varias circunstancias.

En primer lugar la **resistencia japonesa**, que si bien fue

menor de lo que había sido en los días anteriores fue más fuerte de lo previsto, pues se había llegado a la conclusión de que todo había terminado, y causó bastantes quebraderos de cabeza a los atacantes.

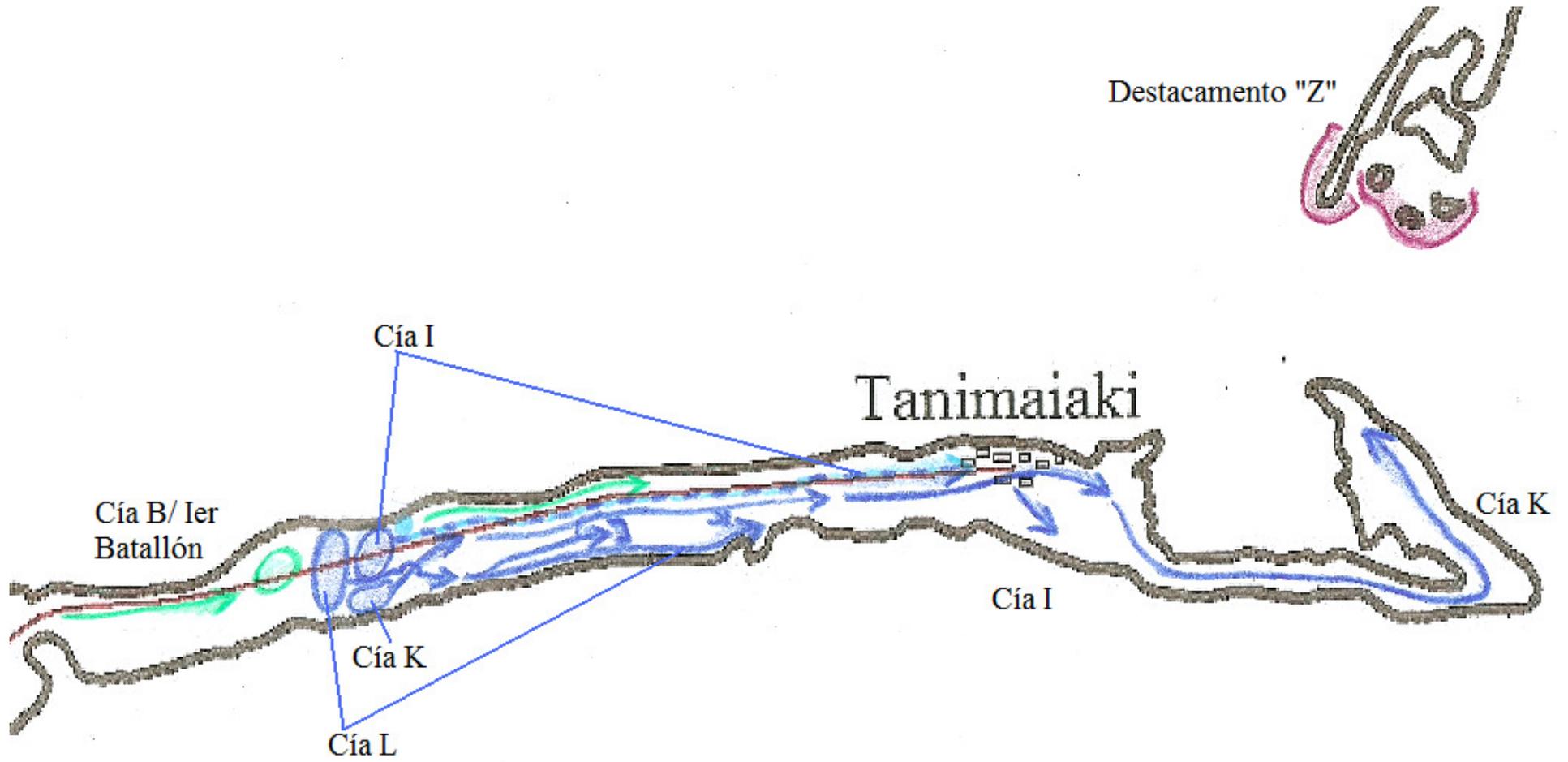
Dichos quebraderos de cabeza -esta es la segunda circunstancia- tuvieron también su fuente en la **dispersión de las tropas** encargadas de despejar la zona este de la isla. Cada unidad actuó por su cuenta y cuando parte de las tropas toparon con núcleos de resistencia las otras siguieron avanzando conforme a lo planificado, sin modificar sus progresos de forma consecuente, con lo que se crearon huecos en la línea de avance.

Y en tercer lugar porque se probó a derrotar al enemigo por **métodos distintos** que las armas. Para ello fue empleado un equipo de altavoces servido por estadounidenses de origen nipón para exigir la rendición de los defensores.

Avanzando hacia Tanimaiaki

Era el más oriental de los poblados nativos en la isla de Butaritari. Se trataba de un poblado pequeño situado en la costa norte (la de la laguna) de la isla, justo al oeste de una pequeña ensenada alrededor de la cual se curvaba el extremo este de la misma. Allí iba a morir la carretera general que nacía en Ukiangong, e igualmente era allí donde el **Teniente Coronel Hart**, al mando de las fuerzas atacantes, esperaba encontrarse con los últimos japoneses

Destacamento "Z"



de la isla, tal vez decididos a sostener una resistencia a ultranza.

El avance empezó a las **07:15** y estuvo a cargo del **III^{er} Batallón¹**, reforzado con cinco **carros de combate** ligeros y dieciséis medios², los únicos que no habían sido designados para embarcar, y un destacamento de **ingenieros³**.

Para tomar Tanimaiaki se envió a la **Compañía I** en punta con la misión de avanzar por la carretera lo más rápidamente posible hasta el poblado y asaltarlo. Con ello se pretendía sorprender a los japoneses intentando que la inminencia del ataque no fuera anunciada por la llegada del frente de avance.

Los carros fueron asignados a este ataque tanto como apoyo de fuego como para transportar a la tropa. Todos los hombres que encontraron sitio se subieron sobre los blindados y de inmediato la columna blindada se puso en marcha, con el resto de la infantería avanzando por detrás lo más deprisa posible.

Tras la **Compañía I** avanzaron otras dos compañías:

- La **K** lo hizo por la izquierda, a ambos lados de la carretera general este oeste.

- Y la **L** lo hizo por la derecha.

La misión de ambas unidades fue descubrir, cazar y eliminar a los últimos defensores que aún pudieran quedar en la maleza y sobre los árboles.

Por su parte la compañía de armas pesadas fue distribuida entre las otras tres de forma similar a como lo había estado durante la noche.

En reserva se quedó, no muy lejos detrás de las líneas, la **Compañía B⁴**, que acababa de ser añadida a la fuerza para asegurar que a lo largo del día se despejaba por completo la isla.

Un jeep con altavoces.

Poco antes del inicio del ataque una extraña comitiva se presentó en el puesto de mando del III^{er} Batallón. Se trataba de un Jeep Willys comandado por el **2^o Teniente John E. Allen**, de los Marines, acompañado por un oficial superior, el Teniente Coronel S.L.A. Marshall, del servicio histórico y varios soldados estadounidenses de origen nipón. Estos fueron los otros métodos que hemos mencionado antes. Su misión era ir a convencer a los japo-

1. Recordemos:

III Batallón (Teniente Coronel Joseph T. Hart)

Compañía I

1er, 2^o y 3er pelotón mas el pelotón de armas.

Compañía K

1er, 2^o y 3er pelotón mas el pelotón de armas.

Compañía L (Capitán Martin E. Nollan)

1er, 2^o y 3er pelotón mas el pelotón de armas.

Compañía M (armas pesadas)

1er, 2^o y 3er pelotón mas el pelotón de armas.

2. Como siempre, los ligeros de la compañía C y los medios de la A del 193 Batallón de Carros de Combate.

3. Del 102 Batallón de Ingenieros.

4. Del 1er Batallón.

neses de Tenimaiaki de que su lucha no iba a conseguir nada y que lo mejor era rendirse.

Sin embargo no se pusieron en marcha hasta bastante más tarde, sin que las fuentes indiquen el motivo, y no llegaron a Tenimaiaki hasta las **09:45**, hora a la que ya no quedaban defensores en el poblado y, consecuentemente, no pudieron cumplir con su misión.

A cambio de su fracaso y dado que tenían que volver hacia el oeste de la isla se ofrecieron para llevar al cuartel general del **165 Equipo de Combate Regimental** un mensaje con las apreciaciones del **Teniente Coronel Hart** sobre la ofensiva, pues este no había podido comunicarse con sus superiores debido a que la línea telefónica había sido cortada –de nuevo– por las cadenas de un blindado. Estas apreciaciones son un tanto llamativas pues a pesar de la toma del pueblo sin demasiados problemas el Teniente Coronel sospechaba que aún le esperaba una dura resistencia y que seguramente necesitará refuerzos antes del final del día.

El jeep partirá de nuevo hacia el oeste en torno a las **10:00**, pero a algo más de tres kilómetros se van a encontrar bajo los disparos de un grupo de tiradores japoneses que se han posicionado en la retaguardia de las **Compañías I y K**.

¿Cómo es posible? Ahora mismo vamos a averiguarlo.

La compañía L.

Hemos visto avanzar a la **Compañía I** en vanguardia. En torno a las **09:00** llega a Tanimaiaki, que despeja antes de prepararse para nuevos avances. Detrás ha seguido la **Compañía K** sin encontrar problemas, pero no ha sido así para la **Compañía L**, que avanza por el sur.

A diferencia de lo sucedido con las otras dos, tras ganar 550 metros la **Compañía L** si ha encontrado resistencia. En una zona semipantanososa que se extiende al sur de la carretera, en el centro del estrecho cuello de la isla, un número indeterminado de tiradores ocultos en los árboles detienen a los soldados del **2º y 3er pelotones** mientras el **1º** sigue progresando independientemente por la orilla oceánica de la isla.

Ante esta situación el **Capitán Martin E. Nollan** decidió solicitar apoyo de carros de combate, un apoyo que se materializó en dos blindados ligeros comandados por el **2º Teniente George P. Evans**, y con cuyo concurso pronto quedó despejado el sector.

Sin embargo para alcanzar al **1er pelotón**, que se había adelantado, los mandos de los otros dos pelotones decidieron volver a la carretera para rodear la zona pantanososa por la que no habían podido avanzar, que consecuentemente quedará sin asegurar. De allí saldrán los japoneses que una vez que las tropas de la Compañía L se hubieron marchado se posicionaron sobre la carretera y

emboscaron el Jeep del **2º Teniente Allen**.

El extremo este de la isla.

Volvamos ahora a la **Compañía I**, que tras llegar al poblado de Tenimaiaki a las **09:00** y descansar un poco reorientaron su marcha hacia la zona boscosa que había al sur del poblado, por donde progresaron en formación de guerrilla mientras la **Compañía K** los adelantaba por el norte.

Esta siguió hacia el este y, tras casi dos kilómetros mas, llegó hasta donde la isla giraba hacia el noroeste. En el avance hacia el extremo final encontrarán dos refugios antiaéreos, que serán eliminados con ayuda de granadas, el fuego de los cañones de 37mm de los carros de combate y fuego de fusilería.

A las **10:30** llegaron al final de la isla. Ante ellos sólo quedaba el mar. Butaritari había caído, cosa que no tardó en comunicar el **Mayor General Ralph C. Smith** al Contralmirante Turner por radio: “¡Makin tomada! Recomiendo que el mando pase al comandante de la fuerza de guarnición”.

El último combate táctico de la batalla de Makin.

Pocos minutos antes se había iniciado dicha acción, que no fue más que una cuestión de protocolo. A las **10:15** los pelotones **2º y 3º** de la **Compañía L** volviendo desde el este, con el apoyo de

la **Compañía B⁵** que venía del oeste, se pusieron a despejar la posición de francotiradores que acaba de atacar el jeep de megafonía.

Fue un asunto breve.

En el resto de la isla.

Probablemente la principal diferencia de la madrugada del veintitrés es que ningún centinela histérico va a despertar al **Teniente Coronel McDonough** con alguna noticia increíble. Bromas aparte, es una buena muestra de que algo de tranquilidad ha llegado al resto de la isla. Ciertamente es muy posible que los centinelas y algún insomne oyeran los sonidos del combate nocturno, lejos, al este, pero fueron acontecimientos que no iban con ellos y una de las primeras cosas a las que se adapta el soldado en campaña es precisamente a saber cuando tiene que mantenerse alerta y cuando puede descansar.

Se inicia el reembarque.

La jornada, como todas la anteriores, no tardó en ser escenario del vaivén de las lanchas de asalto entre los buques de transporte y las playas. Sin embargo esta vez con una diferencia radical. Los hombres no bajaban de las lanchas corriendo a tierra para dispersarse, sino que estaban en tierra, bien ordenados en filas para subir a las lanchas. No hay prisa, no hay gritos, tan sólo un inmenso cansancio y seguramente muchas ganas de aposentarse en una

de las incómodas literas del barco. Una ducha, una comida caliente... pequeños lujos que en momentos como aquel se harían inmensos.

A las **14:00** se inició el embarque de parte de las tropas que habían combatido, empezando por el **IIº Batallón**. Desde sus vivasques cerca de la “Playa Amarilla” fueron caminando por la carretera hacia el oeste. Pasaron por los restos de la barrera anticarro oeste y junto al claro en que había muerto el coronel Conroy. La carretera los llevó finalmente hasta la “Playa Roja”, curiosamente la playa en la que no desembarcaron. De allí, a través de un oleaje de un poco más de un metro de altura, llegaron al Pierce, el buque en el que iban a pasar los diez días siguientes, hasta llegar de nuevo a su base de partida.

De forma parecida el **Iº Batallón** fue enviado al Calvert; y los **ingenieros**, la **artillería**, los **destacamentos especiales** y **otras** muchas unidades fueron repartidas entre los buques de transporte, aunque no necesariamente en los mismos que los habían traído. Sin embargo no todos fueron reembarcados.

El retraso en los programas de desembarco debido a las complicaciones en las playas provocó que la fuerza de guarnición tardara mucho en desembarcar, y por eso a algunas unidades de la fuerza de ataque les tocó la china y recibieron la orden de **quedarse** en el atolón de Makin para apoyar a la guarnición durante un tiempo indeterminado. Estas fueron las siguientes:

- El IIIº Batallón.
- La batería C del 105 Batallón de Artillería
- Un pelotón de la Compañía C del 193 Batallón de Carros de Combate (carros ligeros)
- El destacamento de LVT de la Compañía de Cuartel General del 193 Batallón de Carros de Combate.
- Elementos del 102 Batallón Médico.
- La Compañía C del 102 Batallón de Ingenieros.
- El 152 Batallón de Ingenieros.
- Las Baterías K y L del 93 Regimiento de Artillería Costera (AA)
- Las baterías A, B, C y D del 98 Regimiento de Artillería Costera (AA)
- El pelotón de Inteligencia y Reconocimiento del 165 Regimiento de Infantería.

Relevo en el mando.

Ya hemos visto como nada mas asumir el mando en la isla el **Mayor General Ralph C. Smith** empezó a pensar en cedérselo al

comandante en jefe de las fuerzas de guarnición. La orden al respecto del Contraalmirante Turner llegó a las **16:30**, indicando que el relevo se llevaría a cabo a las **08:00** del día 24.

Había que prepararlo.

Para ello a las **19:00** se reunieron el Estado Mayor de la **27^a División** de Infantería con el Estado Mayor, aún improvisado, del **Coronel Tenney**⁶. Se trataron varios temas, como qué unidades iban a quedarse apoyando a la guarnición, cuya lista hemos citado antes; y qué cantidades de material y equipo de la fuerza de asalto se dejarían también. Por ejemplo se decidió que se quedarían en la isla todas las LVT (2) que habían sido llevadas allí para la batalla, junto con 9 oficiales y 194 marineros, los suficientes para manejarlas. También se decidió dejar gran parte del equipo de comunicaciones, con sus operadores, así como camiones, Jeeps, y Bulldozers. Ciertamente, dada la capacidad de la industria americana para reponer este equipo, casi parecía mas sensato dejarlo en la isla para uso de la guarnición que volverlo a cargar y transportarlo hasta Hawaii para cambiarlo por material nuevo.

X

24 DE NOVIEMBRE DE 1943

FINAL Y TRAGEDIA

El día 24 se llevaron a cabo las operaciones de relevo de la fuerza asaltante por la guarnición, cosa que seguramente fue un alivio para los primeros y un cambio de rutina para los segundos, pero sobre todo, se terminó el reembarque de la fuerza de asalto.

Esta fue sin embargo una cuestión poco compleja y que además quedó oscurecida en las crónicas por los acontecimientos que tuvieron lugar en el mar a primera hora de la mañana, pues en este quinto día de la batalla la fuerza de contraataque japonés cosechó un éxito importante.

El contraataque japonés.

Llegados a este punto parece recomendable despejar una incógnita pendiente. Hasta ahora hemos analizado las intenciones de la fuerza atacante, el modo en que procedió al ataque y como se defendió la guarnición japonesa. Sin embargo a la vista de lo expuesto no sería raro que el lector se pregunte si los japoneses no eran un poco tontos poniendo pequeñas fuerzas, dispersas en islas aisladas, a disposición de una poderosa concentración de fuerzas enemigas.

6. Futuro comandante de la guarnición.

Los planes de la Marina Japonesa.

Por supuesto la Marina Imperial no tenía la más mínima intención de **sacrificar** a sus hombres aislándolos en los atolones del Pacífico a merced de los ataques estadounidenses. Por mucho que estas batallas de desgaste y la resistencia a ultranza de sus soldados pudiera ir erosionando, ataúd a ataúd, la voluntad de lucha del más poderoso enemigo al que se había enfrentado nunca el imperio nipón desde los mongoles.

Volvamos atrás en el tiempo. En **mayo de 1943** el Almirante Koga y el vicealmirante Kobayashi **convocaron** a bordo del *Musashi*, a la sazón navío almirante de la flota y el acorazado más poderoso jamás construido¹, a todos los comandantes de guarnición de las Gilbert y las Marshall.

En primer lugar se les **advirtió** de que, dado el estadio de la progresión aliada en las Islas Salomón sus islas iban a convertirse, mas pronto que tarde, en objetivos de la fuerza enemiga².

Luego se les **indicó** que su misión era aguantar la posición con el mayor vigor posible durante un plazo de entre tres y siete días. ¿Qué debía suceder durante este tiempo?

Era el tiempo necesario para organizar e implementar el **contraataque** que debía barrer al enemigo del mar, para ello la planificación japonesa proponía actuar en dos fases:

- En primer lugar la **fuerza aérea** se encargaría de hostigar a la flota atacante mediante el envío de aviones de largo radio de acción. Estos aviones, procedentes de las islas Bismarck, atacarían las flotas aliadas y luego aterrizarían en los aeródromos de las islas Gilbert y Marshall, donde serían reabastecidos para despegar de nuevo y, tras un segundo ataque, volver a sus bases de origen. Mientras tanto se irían reuniendo las flotas aéreas compuestas por aparatos con menor radio de acción. Todos ellos tenían como primer objetivo Truk, antes de volar a aeródromos cercanos a las zonas atacadas, desde donde llevarían a cabo ataques aéreos constantes contra la fuerza invasora.
- En segundo lugar la **marina** también reuniría su fuerza, basada en Rabaul y en Truk, para constituir una poderosa flota que se encargaría de zarpar con rumbo a la flota enemiga, precedida por una cortina de submarinos tan densa como fuera posible.

Este caso fue el que se previó para las Gilbert y las Marshall, pero, por supuesto, los japoneses tenían planes similares para todas y cada una de las islas y archipiélagos bajo su control.

La situación el 18 de noviembre de 1943.

Estos planes complejos, sin embargo, no contaban con la ca-

1. Junto con su gemelo, el Yamato.

2. Una evidencia que a los estadounidenses les costó meses de reuniones de planificación estratégica y operativa, y numerosas discusiones, alcanzar.

da vez más numerosa y ubicua fuerza que fueron capaces de desplegar los aliados. Ya en **octubre de 1943** se trató de ejecutar este plan a raíz de un ataque aéreo llevado a cabo por aviones embarcados de la marina estadounidense a la isla de **Wake**. Sin embargo pronto se vio que al ataque no seguiría un desembarco y se canceló la operación.

Pero donde si desembarcaron los aliados fue en **Bougainville** (Islas Salomón) del 1º de Noviembre de 1943. Esta vez iba en serio y el Almirante Koga ordenó la puesta en marcha de los planes de contraataque.

La primera fase fue el envío a **Rabaul**, directamente amenazada por este nuevo avance, de una fuerza de nueve cruceros y 120 aviones de las dotaciones del Shokaku y el Zuikaku³. Fue un desastre. Una hora después de su llegada a Rabaul, mientras estaban repostando, los cruceros fueron atacados, quedando siete de ellos en tan mal estado que tuvieron que ser enviados al Japón para ser reparados. Los aviones, por su parte, se perdieron en los durísimos combates aéreos de las semanas siguientes.

Así cuando el **18 de noviembre** un hidroavión de reconocimiento informó de que había una “Flota enemiga a la vista... varios portaaviones y otros tipos de navío demasiado numerosos para

ser detallados al sur de Betio”, el **Almirante Koga** se encontró sin capacidad para reaccionar. Pasó de la incredulidad a la certeza, de pensar que sería otro ataque aeronaval y nada más a darse cuenta de que sus enemigos eran capaces de golpear duro en varios lugares a la vez.

A él, para oponerse a la flota estadounidense, sólo le quedaban 46 aviones operativos para destinar a las islas Gilbert, y si algo había comprendido después de perder siete cruceros durante los combates en torno a Rabaul es que era inútil enviar a la flota sin la adecuada cobertura de portaaviones. No le quedó más remedio entonces que enviar la única parte de su flota que no necesitaba cobertura aérea, y nueve **submarinos** de largo radio de acción fueron enviados a las islas Gilbert. Uno de ellos fue el **I-175**.

Todo empezó como un día más...

A bordo del portaaviones de escolta **Liscome Bay**⁴. A las **04:30** se había tocado diana, y a las **05:05** se iniciaron las operaciones de rutina, en especial el despegue de la fuerza aérea.

Mientras tanto, a las **04:35**, un destructor de escolta había avistado una señal luminosa hacia el oeste y se había dirigido, a toda máquina, a investigarla. Poco después el radar del New Méxi-

3. Los dos últimos grandes portaaviones de ataque de que disponía la Marina Imperial Japonesa tras el desastre de Midway.

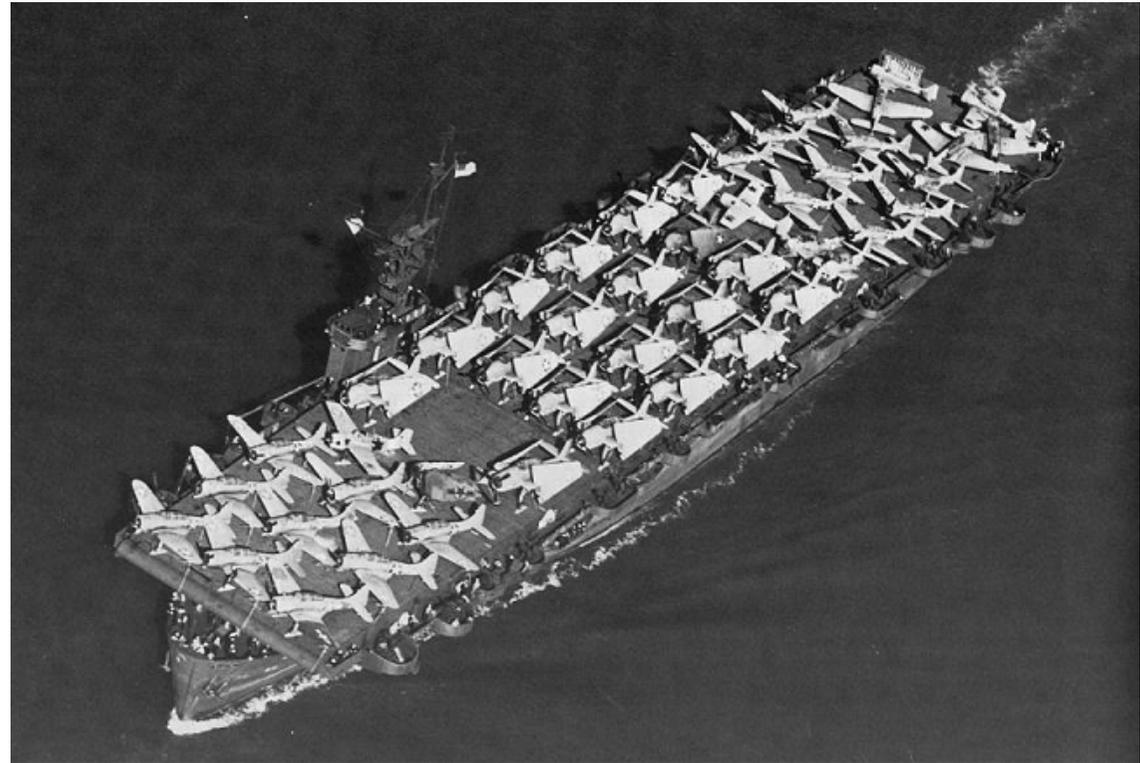
4. Task Group 52.3. Grupo de Apoyo Aéreo (Contralmirante Henry M. Mullinix)
 CVE 56 Liscome Bay (escuadrilla VC-39. 12 F4F Wildcat y 9 TBF)
 CVE 57 Coral Sea (escuadrilla VC-33. 12 F4F Wildcat y 10 TBF Avenger)
 CVE 58 Corregidor (escuadrilla VC-41. 12 F4F Wildcat y 9 TBF Avenger)
 DD 410 Hughes
 DD 417 Morris
 DD 533 Hoel
 DD 554 Franks

co detectó un eco al norte: ¿Una ballena u otro submarino?

Mientras los estadounidenses se hacían preguntas el **Capitán Sunao Tabata**, al mando del I-175 estaba encantado. Su blanco estaba iniciando las operaciones de rutina y una de ellas era aproar al viento para facilitar el despegue de los aviones embarcados. Era exactamente lo que esperaba. Cuando el buque estadounidense cruzó por delante de él a 15 nudos, ordenó que se hiciera fuego.

Uno, o varios torpedos impactaron en el flanco del **Liscome Bay** a las **05:13**. La explosión, que seguramente alcanzó uno de los depósitos de combustible, proyectó una llamarada de cien metros de altura que además, para desgracia del desdichado barco, se comunicó al pañol de las bombas de aviación. El portaaviones reventó. A bordo del acorazado **New México**⁵, que navegaba cerca, contaron que el buque quedó cubierto de restos de máquinas y seres humanos.

Por supuesto a bordo del moribundo portaaviones la situación era aún peor. El **Capitán Wiltsie**, al mando del buque, estaba muerto, y el oficial de más alto rango no se lo pensó un instante a



CVE-56 USS Liscome Bay, con su grupo aéreo desplegado sobre cubierta.. (Fuente: USS Mullinix.org)

la hora de ordenar el abandono de la nave. Las sirenas mugieron el aviso que oficiales y suboficiales repetían a voz en grito. Los supervivientes de la explosión se equiparon con sus “Mae West”⁶ y saltaron al mar cubierto por una película de combustible. Desde

5. Task Unit 52.2.2. 2ª Unidad de Apoyo Artillero Naval (Contralmirante Robert M. Griffin)

BB 40 New Mexico
BB 41 Mississippi

CA 32 New Orleans
CA 68 Baltimore
DD 380 Gridley
DD 401 Maury

allí asistieron impresionados al final de su barco, vieron como se inclinaba y como un avión en llamas caía al mar prendiendo fuego a la capa inflamable que lo cubría. Aquel fue el último eslabón de aquella terrible cadena de acontecimientos. **El mar se incendió** y los naufragos empezaron a quemarse. El barco, en los 23 minutos que tardó en irse a pique, se llevó consigo a 53 oficiales, entre ellos al Contralmirante Mullinix, al mando del grupo de apoyo aéreo, y a 591 marineros; y los supervivientes fueron recogidos del mar cubiertos de quemaduras causadas por el incendio de gasoil y aceite.

Últimos acontecimientos antes de las tareas de guarnición.

Mientras y después de que en alta mar se consumara la tragedia del Liscome Bay en Butaritari siguieron las operaciones de reembarque y relevo sin más alteración que un aumento de las prisas. Lo sucedido al portaaviones de escolta había aumentado los celos del **Contralmirante Turner**, que ahora quería sacar a la flota de allí antes de que más submarinos hicieran acto de presencia.

A las **08:00** se ejecutó la transferencia del mando, y el Cuartel General de la 27ª División de Infantería empezó a embarcar. A las **11:00**, por otro lado, llegó a tierra el grueso de la guarnición y a las **12:00** llegó, justo a tiempo para reembarcar, la fuerza

que había sido enviada a la isla de Kuma. A esa hora se terminó el reembarque y se decidió dejar en tierra todo el material que aún no había subido a bordo. A las **14:00**, tras un retraso de dos horas causado por una nueva alarma aérea –la sexta desde el inicio de las operaciones- la flota zarpó de Makin, tal vez un tanto apresuradamente, con rumbo a sus bases de origen.

Había terminado la conquista.

Conclusiones.

Con estos acontecimientos terminó la toma de Makin y comenzó un intenso debate en el que se alegó que las operaciones anfibias tenían que hacerse de una forma mucho más vigorosa.

El primero en quejarse sobre este extremo fue el **Mayor General Holland Smith**. Pasó el día 20 al completo, a bordo del acorazado Pennsylvania, recriminando a todo aquel que quisiera escucharle la extraordinaria timidez con la que estaban atacando los soldados del ejército de tierra. El 21 decidió desembarcar en la isla con la intención de remediar el problema y agilizar las operaciones. Sin embargo su condición de oficial de los “Marines” –y probablemente su afirmación de que los hombres de su cuerpo ya habrían tomado la isla- no sirvió para hacerle ni popular ni digno de especial obediencia, mas aún teniendo en cuenta que estaba allí como asesor y no como oficial al mando.

6. Chalecos hinchables de salvamento, llamados así porque daban a quien los llevaba una “pechera” similar a la de la popular actriz.

En busca de respuestas se dirigió al **Puesto de Mando del 165 Regimiento de Infantería**. Allí se le informó de que se estaban desarrollando duros combates en el extremo norte de la isla⁷. De inmediato el viejo “aullador loco”⁸ se dirigió allí en Jeep para encontrar la zona, en sus propias palabras “tan tranquila como Wall Street un domingo”.

No consiguió nada salvo desgañitarse innecesariamente y pasar una noche incómoda, aposentado bajo una mosquitera, dentro de una tienda de campaña cuyo vértice superior fue atravesado por varias balas disparadas por soldados nerviosos.

Sus críticas después de la batalla fueron extraordinariamente duras, y tal vez no del todo exentas de razón.

El problema de Holland Smith es que comparaba tropas fogueadas y muy duramente entrenadas, cual eran los marines de la 1ª y la 2ª división, con tropas regulares como la **27ª división de infantería**, una unidad de la guardia nacional activada en 1940 y consecuentemente mucho menos preparada para la guerra del Pacífico a pesar de que el entrenamiento que había recibido la hacía, por lo menos, mas apta que muchas otras unidades.

Por otro lado la cuestión de la **rapidez en las operaciones** no era baladí. Si comparamos la acción de las Gilbert con las que

tuvieron lugar mas adelante nos encontramos en una fase de la guerra en que la marina japonesa aún preocupaba a los planificadores aliados, y a raíz de los acontecimientos ocurridos en Makin – especialmente en referencia al hundimiento del Liscome Bay- se analizó la necesidad de desembarcar a la fuerza de asalto, tomar la isla y sacar a la flota de allí lo antes posible para evitar pérdidas irreparables. Mas adelante sin embargo la superioridad naval aliada llegó a ser tan absoluta que hasta la aparición de los “Kamikaze” la retirada de la flota dejó de ser una cuestión de tan elevada importancia.

7. Ese día se superaron las posiciones japonesas al sur del Muelle del Rey, más allá de la posición del túnel.

8. Mote originado a partir del nombre y la delicadeza del General. Holland M. Smith fue convertido en “Howlin’ Mad” Smith.

XI

PAISAJE DESPUES DE LA BATALLA

Las crónicas suelen dedicar la mayor parte de su tiempo a las operaciones de combate y mucho menos a los **acontecimientos posteriores**. Pero ciertamente las operaciones posteriores, como la logística durante la batalla, fueron tan importantes como las mismas operaciones de combate.

No debemos desdeñar la función que las **tropas de guarnición** cumplieron durante la guerra del Pacífico, pues exigió habilidades muy completas. Por un lado eran la fuerza que tenía que defender las islas conquistadas de un eventual contraataque nipón, lo que las obligaba a ser capaces de combatir con dureza para defender sus posiciones de un contragolpe nipón.

Por otro tenían que habilitar la isla recién conquistada como base de operaciones para futuros avances. Esto implicaba construir y gestionar infraestructuras tan complejas como los aeródromos y tan simples como los barracones, además de establecer una base logística para poder descargar y acumular suministros y mercancías varias no sólo para ellos mismos, sino también para abastecer a otras unidades siempre que fuera necesario.

Pero no sólo hablaremos de la guarnición, que acabará sumando un total de 5.500 hombres, en este apartado final; sino que también nos centraremos en las conclusiones que se sacaron de los combates: bajas, objetivos cumplidos y tácticas empleadas. Eso sí, después de contar las últimas operaciones de limpieza.

En busca de los japoneses supervivientes.

Reconocimiento.

El final de la batalla supuso el control de Butaritari, pero quedaba asegurar que no quedaban más japoneses en las demás islas cercanas. Para ello el pelotón **de inteligencia y Reconocimiento**¹ fue enviado a recorrer el atolón de **Pequeño Makin**, donde encontraron al jefe de los isleños, que los recibió formalmente y les aseguró la amistad de su pueblo.

El mismo día 24 elementos del **III^{er} Batallón** reconocieron las demás islas del atolón de **Makin** sin encontrar japoneses, mientras el resto de la unidad tomaba posiciones para defender la isla de un eventual contraataque. Ninguna de las dos patrullas encontró soldados nipones.

Resistencia

Sin embargo sí los había, aunque no estaban fuera de Buta-

1. Se trata de una unidad específica perteneciente al Cuartel General de todo regimiento de infantería. En este caso hablamos del correspondiente al 165 Regimiento.

ritari, sino en la misma isla.

Los primeros aparecieron durante la noche del 23 al 24 de noviembre. Recordamos que este primer día el **III^{er} Batallón** había alcanzado el extremo este de la isla. Una vez conseguido este éxito, sin embargo, las tropas se retiraron a la zona del cuello de botella para pasar la noche.

En aquellas posiciones recibieron, al atardecer, la visita de **siete japoneses** provenientes del oeste (es decir, de donde se halla el grueso de la fuerza), mientras que algo más tarde **ocho mas** intentaron pasar de este a oeste.

También la fuerza estacionada en **Kuma**, que embarcaría al día siguiente justo a las doce, tuvo que enfrentarse con un grupo de japoneses que había conseguido ocultarse de las fuerzas de ataque y ahora trataba de cruzar el arrecife desde Butaritari. Los defensores de Kuma –del destacamento especial “Z”, recordémoslo- mataron a cinco japoneses, mientras que ellos mismos sufrieron tres muertos y nueve heridos merced al fuego de ametralladora, fusilería y mortero de los nipones.

Esto confirmó que no sólo quedaban soldados enemigos, sino que además estaban equipados.

A lo largo de las semanas siguieron apareciendo soldados japoneses. Algunos fueron encontrados por los nativos que se en-

cargaban de enterrar a los muertos escondidos entre los cadáveres dentro de los refugios, otros fueron localizados muertos después de haberse suicidado y otros más cuando se decidieron a llevar a cabo minúsculas cargas suicidas contra los nuevos dueños de la isla.

Un combate especialmente sonado tuvo lugar el **3 de diciembre**, cuando nueve japoneses se enfrentaron a trece soldados estadounidenses, que abatieron a seis y dejaron escapar a los otros tres. Hacía 24 horas que la fuerza expedicionaria había llegado de vuelta a Oahu.

Para cazar japoneses se organizaron **patrullas** de infantería y carros de combate en busca de los grupos de enemigos que vagabundeaban por la isla. El **11 de diciembre** el que fuera el segundo al mando de la que había sido guarnición japonesa de Makin escribía en su diario: “Hoy parece otro día claro. Me apetece cantar. Hay una brisa que viene del noroeste. Espero que los carros de combate no vengan hoy para que pueda descansar en paz”. Murió al día siguiente.

La factura total.

Las bajas estadounidenses.

Antes de analizar la cuestión de las bajas vamos a limitarnos a las frías cifras, para después proceder a dar las oportunas explicaciones.

El **ejército de tierra** sufrió en las operaciones por Makin un total de 196 bajas, que podemos repartir de dos modos.

- Atendiendo al **tipo de bajas** fueron:
 - 58 muertos en acción.
 - 8 muertos a consecuencia de las heridas sufridas.
 - 152 heridos en combate.
 - Y 35 heridos por otras causas.

En total 253, de los que 57 heridos pudieron volver al combate.

- Por la **clase de tropas**, los muertos y heridos se distribuyeron del siguiente modo (contando los que volvieron al combate):
 - 178 para la infantería,
 - 25 entre los carristas,
 - 21 ingenieros,
 - 9 sanitarios,
 - 6 artilleros,
 - 3 entre las unidades de artillería costera, antiaé-

rea,

- 3 entre las tropas de transmisiones,
- 1 enlace con la fuerza aérea
- y 7 de otros servicios.

Por su parte las **bajas de la marina** fueron aún mas elevadas, llegando a un total de 752 muertos y 297 heridos. Una proporción, por otro lado, que los acontecimientos explican perfectamente.

- A bordo del **Mississippi**, una de cuyas torres explotó durante el bombardeo preliminar, murieron 40 hombres y fueron heridos otros 9.
- A bordo de las **lanchas de asalto** fueron heridos 7 marinos, y tres mas murieron a consecuencia de sus heridas.
- Los **portaaviones** (excluyendo el Liscome Bay), sufrieron la pérdida de 7 muertos y 18 heridos.
- A bordo del submarino **Plunger**, que fue sorprendido y ametrallado por un avión japonés durante una operación

de rescate se deploraron 6 heridos.

- Y, finalmente, a bordo del **Liscome Bay** murieron 644 hombres durante el hundimiento, 58 más a causa de sus heridas y 257 marineros resultaron heridos de diferente consideración pero pudieron ser curados.

Uno de los hombres que desapareció a bordo del Liscome Bay fue el suboficial cocinero de tercera Doris Miller, condecorado el 27 de mayo de 1942 por su heroica actuación en el ataque a Pearl Harbor. Su rostro apareció en muchos carteles de propaganda en los meses siguientes, hasta que el 1 de junio de 1943 fue enviado al portaaviones de escolta hundido. Para quienes no sepan quien fue, es el boxeador negro encarnado por Cuba Gooding Junior en la película Pearl Harbor (2001).

Las bajas japonesas.

Por la parte japonesa se censaron inicialmente alrededor de 550 bajas, incluyendo 105 prisioneros, todos trabajadores menos uno.

Posteriormente, en diversas operaciones de patrulla y limpieza, fue eliminada toda la guarnición. Los reportes de época indican que se llegó a un total aproximado de 500 trabajadores y 300 combatientes.

Algunos comentarios sobre las bajas.

Independientemente de que cualquier muerto o herido en una guerra es una pérdida valiosa y una tragedia, es necesario para entender plenamente lo sucedido en Makin entre el 20 y el 24 de noviembre hacer cuentas, tratar a los muertos y a los heridos como meros números, para poder hacer una comparación que sirva para concluir si el ataque a la isla resultó una ganancia o no.

Desde el punto de vista de las **tropas desplegadas en tierra** los estadounidenses sufrieron 196 bajas definitivas contra la pérdida total de la guarnición japonesa: 843 hombres. Una proporción de 1 a 4,3.

Desde este punto de vista la conquista del atolón de Makin se justificaba plenamente y su futura utilidad, de la que luego hablaremos, convertía el asalto a Makin en un magnífico éxito.

Sin embargo contra estos números, que fueron hechos por parte de la oficialidad y los evaluadores de las fuerzas armadas estadounidenses, se alzó una vertiente mucho más crítica, que quiso comparar la **totalidad de las bajas** que se habían sufrido en la batalla por Makin y por todos los conceptos con la totalidad de las bajas sufridas por el enemigo.

En esta caso ciertamente las cifras varían pues a las 196 bajas del ejército de tierra debemos sumar las 1.059 de la marina pa-

ra llegar a un total de 1.245 bajas, contra los mismos japoneses: 843. La proporción, en este caso, resulta ser de 1,47 a 1. Un desastre.

Desde nuestro punto de vista consideramos que acontecimientos como la explosión de la torre artillera del Mississippi o el hundimiento del Liscome Bay no pueden considerarse bajas periféricas de la batalla, por mucho que no fueran los defensores de la isla quienes las causaron. La operación, como un todo, implicó riesgos de muchos tipos y tanto los fallos trágicos como la reacción enemiga fueron consecuencia directa de la batalla, pues se produjeron mientras las unidades que las sufrieron participaban en la misma² y no en campos de entrenamiento alejados del frente.

Por todo ello debemos concluir, como se concluyó en su día, que la toma del atolón de Makin fue una batalla mucho más cara de lo que podían permitirse las fuerzas armadas aliadas.

Objetivos.

Objetivos estratégicos cumplidos.

Desde el punto de vista estratégico la operación “Galvanic”, la toma de Makin y Tarawa (que finalmente resultó un éxito), consiguió dos cosas:

- En primer lugar los Estados Unidos iniciaron, por fin, operaciones en el Pacífico Central. Con ello se abría una nueva vía de penetración y ataque al perímetro defensivo exterior del imperio nipón y se tomaba la iniciativa estratégica en el Pacífico. Mas adelante seguirían las operaciones de toma de las Marshall, las Carolinas, las Marianas, Filipinas y otros archipiélagos e islas que acabarían conduciendo a la rendición del Japón. En todo este proceso, Makin y Tarawa resultaron ser un primer escalón y un importante punto de apoyo.
- En segundo lugar se consiguió, eliminando las bases japonesas en las Gilbert, acortar la ruta naval y aérea que comunicaba la costa oeste de los Estados Unidos y Hawaii con Nueva Zelanda, Australia y los frentes del Pacífico Sur y Suroeste. Además, desde las bases sitas en dichas islas era posible interceptar y combatir cualquier intento japonés de atacar dichas líneas de comunicación.

A pesar de esto hubo quien opinó que la operación había sido un gasto inútil de hombres y recursos. Uno de ellos fue Holland Smith, quien seis años después de los acontecimientos se preguntó: “¿Mereció la pena tomar Tarawa? [Fue la isla principal de la operación Galvanic, pero Makin se puede incluir aquí perfectamente].

2. Recordemos: El Mississippi bombardeando Butaritari, y el Liscome Bay poniendo en vuelo aviones que participarían a las patrullas y a los ataques a tierra.

Mi respuesta es rotundamente No”. Continua: “La decisión de la Junta de Jefes de Estado Mayor de tomar Tarawa fue un error desde el principio, y de ese error inicial derivó el terrible drama de errores. Errores por omisión más que errores por comisión, que resultaron en bajas innecesarias... Tarawa no tenía una importancia estratégica particular... Tarawa hubiera debido ser eludida. Su captura... fue un terrible gasto de vidas y esfuerzos... debimos dejar Tarawa marchitarse. Hubiéramos podido neutralizarla desde nuestras bases en Baker Island, Ellice y las Islas Phoenix, no muy lejos al sureste.”³

Por otro lado, casi la misma cosa hubiera podido decirse de muchas de las islas asaltadas durante la guerra del Pacífico.

Objetivos operativos cumplidos.

Desde el punto de vista operativo las bases en las islas Gilbert resultaron extraordinariamente importantes para la toma de las Marshall. La fuerza aérea estadounidense no disponía, antes de la toma de Makin, Tarawa y Apamama de bases lo suficientemente cerca de las Marshall como para apoyar la operación con sus aviones de bombardeo.

- La importancia de estos aviones tuvo varias vertientes.
- En primer lugar porque desde ellos se efectuaron los reconoci-

mientos fotográficos necesarios sobre los nuevos objetivos en las Marshall.

- En segundo lugar porque sus bombardeos sirvieron para causar un desgaste constante en las fuerzas japonesas, del tipo que fueran, estacionadas en dichas islas.
- Y en tercer lugar porque podrían participar en las operaciones preliminares a un desembarco.

De estas tres misiones, sin embargo, queremos destacar la segunda. La estrategia estadounidense en el Pacífico pasó poco a poco de las intenciones originarias de conquista total a la táctica del “Island Hopping”, es decir, saltar de isla en isla evitando atacar directamente las bases principales. Como sucedió con Truk o Rabaul. Sin embargo estas bases debían ser neutralizadas y esta misión fue encomendada a las fuerzas aéreas. De estos pequeños aeródromos perdidos en pequeños islotes de atolones coralinos partieron muchas de las misiones de bombardeo que subyugaron estas grandes bases japonesas.

Desde el punto de vista operativo podemos considerar que el desembarco en Makin fue una victoria, pues la isla fue conquistada.

Antes de pasar a la evaluación táctica de la batalla nos entre-

3. De Coral and Brass, las memorias de Holland Smith. Traducción del autor.

tendremos un segundo en el aeródromo.

La pista de Makin.

Apenas había zarpado la flota los ingenieros, que se habían quedado en tierra, con el apoyo de otras unidades de la que sería la fuerza de guarnición, empezaron la construcción del que sería aeródromo de Makin. Una instalación cuyo objetivo iba a ser doble:

- Proteger el flanco de las rutas de comunicación entre Estados Unidos, Hawai y Nueva Zelanda y Australia.
- Y servir como base para nuevos ataques hacia las Marshall, mas adelante.

Tres semanas después estaba operativa una pista de 1.200 de largo por 120 de ancho, con posibilidades de extenderla otros 600 metros más de largo.

Con el tiempo el aeródromo de Makin tendría capacidad para acoger y abastecer a cincuenta cazas y veinticinco cazabombarderos. Dos escuadrones del primer tipo y uno del segundo fueron destinados a la isla.

Planificación y errores tácticos.

Los errores en la planificación táctica.

Desde este punto de vista, en primer lugar debemos estable-

cer que el plan, por complejo y arriesgado que fuera, fue reivindicado por sus resultados.

Sin embargo en la **planificación táctica** se cometieron algunos **errores**.

- En primer lugar no se analizó debidamente la información disponible sobre las **mareas**. Ciertamente frente a bastantes optimistas que dijeron que las lanchas podrían pasar hubo un par de pesimistas que insistieron en que no. En este caso las advertencias más pesimistas fueron desdeñadas y los hombres se encontraron clavados en el arrecife sin poder llegar a las playas. Para posteriores desembarcos iba a ser necesario asegurarse de si era posible llegar a la costa o no.
- Por otro lado se **sobreestimó la fuerza defensora** y se erró en su posicionamiento. Cuando los atacantes desembarcaron en la Playa Roja esperaban una dura oposición que no encontraron. En este caso el error derivó de que si bien sabían cuantos hombres tenían los japoneses en la isla, los planificadores calcularon que todos tenían la misma capacidad combativa y no que buena parte de ellos no iban a ser de ninguna utilidad para la defensa.
- Un punto importante de la planificación fue la esperanza de que los japoneses se concentrarían para **contraatacar**

a las tropas desembarcadas en la “Playa Roja”. Fue una de las razones por las que se planificó el desembarco en la playa Amarilla, pues con ello se esperaba no sólo romper el perímetro defensivo principal de la isla desde dentro, sino también aislar en la zona oeste de la isla al grueso de las fuerzas defensoras, que para entonces debían haberse desplazado para derrotar a las tropas desembarcadas en primer lugar. No fue así. Tal vez la muerte del Teniente al mando de la isla o tal vez la implementación del plan, que preveía una defensa férrea de la zona establecida, lo impidió. En todo caso se había previsto que los japoneses reaccionarían de un modo determinado, y no lo hicieron.

- El **bombardeo preliminar**, si bien no fue tan aplastante como se había previsto y en el futuro se llegaría a multiplicar por diez la potencia de estos bombardeos, sirvió al menos para desbaratar y desorganizar a los defensores. Además, el hecho de que los japoneses se aferraran a sus posiciones defensivas sirvió para que fueran mucho más localizables, y el bombardeo previo al desembarco en la playa Amarilla fue mucho más dañino que si los defensores se hubieran desplazado. Gracias a ello su fuego en las únicas playas defendidas en las que desembarcaron los estadounidenses estuvo mal dirigido y causó, sorprendentemente, muy pocas bajas.

Por suerte, como el lector habrá podido observar, estos errores se neutralizaron unos a otros.

Evaluación táctica, aciertos y desaciertos.

Las discusiones y los informes posteriores a la acción dieron como resultado que algunos aspectos de la campaña debían ser mejorados.

Por ejemplo el **reconocimiento** de las condiciones de las playas y la fotografía aérea previa al ataque.

También se consideró que era necesario coordinar el **apoyo artillero** ya que en islas tan pequeñas todo apoyo de este tipo debía ser, necesariamente, muy cercano. No se podía renunciar a la artillería sólo porque los obuses fueran a caer muy cerca de las líneas propias. Algo parecido sucedió con la coordinación **carros-infantería**. Sin embargo se llegó a la conclusión de que si a lo largo de los dos primeros días se habían ido improvisando soluciones para estos problemas entonces es que el sistema, al menos en general, funcionaba.

Para mejorarlo se decidió que había que **incrementar el entrenamiento**, y que este entrenamiento incrementado tenía que ser lo más parecido posible a las condiciones reales en las que iba a desarrollarse la batalla. Es decir, debía emplearse el mismo personal, el mismo equipo y material y las mismas realidades que se

darían durante la batalla.

Entre otras novedades implementadas durante estos entrenamientos se decidió colocar un teléfono en la parte trasera de los carros de combate, para que los soldados pudieran comunicar con los carristas cuando estos estaban metidos dentro de sus vehículos.

También se mejoraron las **comunicaciones radiofónicas** obligando a los operadores a establecer redes de comunicación utilizando los aparatos y las frecuencias que llevarían a la batalla y buscando un mejor sistema para proteger los equipos del agua. Para ello se fabricó y se puso en uso un contenedor especial estanco y anticondensación con el que se esperaba que los equipos de radio llegaran a tierra sin sufrir averías debidas a la humedad.

Dentro del campo del **armamento** también se llevaron a cabo otros cambios. Se incrementaron las granadas disponibles para la tropa, así como los lanzallamas y los fusiles automáticos Browning para los especialistas. En cambio se desecharon las carabinas, cuyo sonido se parecía demasiado al fusil japonés.

Además de todo esto se decidió que había que insistir mucho en el **entrenamiento** de la infantería. Se trabajó evitar la dispersión durante los desembarcos, la búsqueda de rutas de avance bien cubiertas, la protección de los flancos, evitar el tiroteo indiscriminado y aumentar el espíritu de combate de la tropa.

Si todo ello dio resultado, pertenece ya a la historia de otros desembarcos.

La guerra se fue alejando...

...de la isla de Butaritari durante los meses siguientes. Si bien los cadáveres y el súbito aumento de gente causaron algún conato de epidemia, este fue tratado muy enérgicamente y no causó preocupaciones graves. Pronto Makin se fue convirtiendo en una guarnición cada vez más alejada de los combates, la vida de los nativos volvió a su cauce y, cuando acabó la guerra, el único legado duradero fueron el aeródromo y algunas tumbas.

ORBAT

UNAS NOTAS PREVIAS SOBRE EL ORBAT

La expedición a Makin se llevó a cabo dentro del marco de una operación militar mas amplia, que recibió el nombre clave “Galvanic”.

Esta operación necesitó barias fuerzas, que quedaron organizadas en varias Task Force¹.

Estas fuerzas quedaron bajo el mando supremo del Vicealmirante Raymond A. Spruance, CINCPAC², a bordo del Indianápolis.

Fueron:

- Task Force 50, Fuerza de Portaaviones.
- Task Force 54, Fuerza de Asalto, que se dividió a su vez en la Task Force 52, o Fuerza de Ataque Norte, y Task Force 53, o Fuerza de Ataque Sur.
- Task Force 57, Fuerza de Aviación Desplegada en Tierra.

La primera y la última tuvieron una actuación mas incidental en el marco del ataque a Makin, pues sus misiones servían al total de la operación. La primera para reaccionar frente a cualquier salida de la flota japonesa, y la segunda para dar apoyo de bombarderos de largo radio de acción y, posteriormente, hacerse con el control de las bases que fueran instaladas en las islas.

FUERZAS DESTACADAS PARA LA TOMA DE MAKIN DENTRO DEL MARCO DE LA OPERACIÓN “GALVANIC”

TASK FORCE 54. FUERZA DE ASALTO. (Contralmirante Richmond K. Turner)

(Elementos de dicha fuerza que participaron en el ataque a Makin)

- Task Group 54.4³ - 1er Grupo de LST para Makin.
 - LST⁴ 31
 - LST 78
 - LST 179
 - DD 353⁵ Dale

1. Task Force puede traducirse como Fuerza Operativa. Sin embargo preferimos usar el término original en inglés ya que se trata de una denominación específica de las fuerzas navales aliadas.

2. Siglas de Commander in Chief Pacific Fleet. En castellano Comandante en Jefe de la Flota del Pacífico.

3. Task Group. Del mismo modo, Grupo Operativo.

4. Siglas de Landing Ship Tank = Buque de desembarco de carros de combate.

5. Siglas que identifican a los Destroctores, seguidas por el número de la unidad..

- Task Group 54.6 - 2º Grupo de LST para Makin.

- LST 476
- LST 477
- LST 479
- LST 480
- LST 481
- LST 482

Mas dos destructores de escolta.

- Task Group 54.8 – Fuerza de transporte de la Guarnición: dos transportes de ataque, dos cargueros de ataque y dos destructores.
- La fuerza tiene otras sub-fuerzas que fueron enviadas a Tarawa y no relacionamos aquí.

TASK FORCE 52. FUERZA DE ATAQUE NORTE

(Contralmirante Richmond K. Turner)

- Task Group 52.1. Grupo de Transporte. (Capitán Do-

nald W Loomis).

- Task Unit⁶ 52.1.1. Transportes de Asalto. (Capitán Donald W. Loomis)
 - ◊ APA⁷ 12 Leonard Wood
 - ◊ APA 32 Calvert
 - ◊ APA 50 Pierce
 - ◊ AKA⁸ 7 Alcyone
- Task Unit 52.1.2 Transporte de Reserva (Comandante O.R. Swigart)
 - ◊ APA 9 Neville
 - ◊ LSD⁹ 2 Belle Grove.
- Task Unit 52.1.3 Escolta de los Transportes. (Comandante M.M. Riker)
 - ◊ DD 413 Mustin
 - ◊ DD 521 Kimberly
 - ◊ DD 588 Burns

6. Del mismo modo que en el caso de la Task Force, en este se trata de una Unidad Operativa.

7. Siglas que identifican a los Transportes de Ataque.

8. Siglas que identifican a los Cargueros de Ataque.

9. Siglas que identifican el Landing Ship Dock = Buque de desembarco muelle. Una unidad naval que una vez en curso los desembarcos dispone de medios para reparar las lanchas de asalto.

- Task Group 52.2. Grupo de Apoyo Artillero Naval. (Contralmirante Giffen)

- Task Unit 52.2.1. 1ª Unidad de Apoyo Artillero Naval. (Contralmirante Giffen)

- ◊ BB¹⁰ 38 Pennsylvania (buque insignia del Contralmirante Turner)

- ◊ BB 42 Idaho

- ◊ CA¹¹ 36 Minneapolis

- ◊ CA 38 San Francisco

- ◊ DD 349 Dewey

- ◊ DD 350 Hull

- Task Unit 52.2.2. 2ª Unidad de Apoyo Artillero Naval (Contralmirante Robert M. Griffin)

- ◊ BB 40 New Mexico

- ◊ BB 41 Mississippi

- ◊ CA 32 New Orleans

- ◊ CA 68 Baltimore

- ◊ DD 380 Gridley

- ◊ DD 401 Maury

- Task Unit 52.2.3. 3ª Unidad de Apoyo Artillero Naval (Capitán R.E. Libby)

- ◊ DD 360 Phelps

- ◊ DD 351 McDonough

- Task Group 52.3. Grupo de Apoyo Aéreo (Contralmirante Henry M. Mullinix)

- ◊ CVE¹² 56 Liscome Bay (escuadrilla VC¹³-39. 12 F4F Wildcat y 9 TBF Avenger)

- ◊ CVE 57 Coral Sea (escuadrilla VC-33. 12 F4F Wildcat y 10 TBF Avenger)

- ◊ CVE 58 Corregidor (escuadrilla VC-41. 12 F4F Wildcat y 9 TBF Avenger)

- ◊ DD 410 Hughes

- ◊ DD 417 Morris

- ◊ DD 533 Hoel

10. Siglas que identifican a los Acorazados.

11. Siglas que identifican a los Cruceros.

12. Siglas que identifican a los Portaaviones de Escolta

13. Siglas que identifican un escuadrón compuesto de varios tipos de aviones. V = Voler (Mas pesado que el aire). C= Composite (Compuesto).

◇ DD 554 Franks

- Task Group 52.4. Grupo de Limpieza de Minas

◇ AM¹⁴ 110 Revenge

- Task Group 52.6. Fuerza de Asalto Norte

(Tropas de asalto, se detallan a continuación).

FUERZAS TERRESTRES DESTACADAS PARA EL ASALTO A MAKIN.

V Cuerpo Anfibio¹⁵. (Mayor General Holland M Smith. Actuando como asesor).

La fuerza de asalto quedó bajo el control de la 27ª División de Infantería.

Comandante en Jefe: Mayor General Ralph C. Smith

Jefe de Estado Mayor: Coronel A.K. Stebbins Jr.

G-1¹⁶: Teniente Coronel Charles B. Ferris.

G-2¹⁷: Teniente Coronel W.M. Van Antwerp.

G-3¹⁸: Mayor Henry F. Foss.

G-4¹⁹: Teniente Coronel Charles B. Ferris.

- Cuartel General Divisionario y compañía de Defensa del Cuartel General.
- 165 Equipo de Combate Regimental²⁰. (Coronel G.J. Conroy / Teniente Coronel G.W. Kelley). Unidades que lo componen:
 - ◆ 165 Regimiento de Infantería
 - ◆ I Batallón (Teniente Coronel G.W. Kelley / Mayor James H. Mahoney)
 - ◇ Compañía A (Capitán Lawrence J. o'Brien)
 - ◇ Compañía B (Capitán Henry Berger)
 - ◇ Compañía C (Capitán Charles E. Coates Junior)

14. Siglas que identifican a los Minadores

15. Vth Amphibious Corps.

16. Oficial encargado de la disciplina, moral y administración de personal. También es el segundo al mando de la división.

17. Oficial de Inteligencia.

18. Oficial de planificación y supervisión de las operaciones; y de entrenamiento.

19. Logística.

20. El Equipo de Combate Regimental = Regimental Combat Team, es una tipo de unidad integrada con elementos de diversas unidades y armas bajo el control del cuartel general de un regimiento.

- ◇ Compañía D (armas pesadas)
- ◆ II Batallón (Teniente Coronel John F. McDonough)
 - ◇ Compañía E (Capitán Bernard E. Ryan)
 - ◇ Compañía F (Capitán Francis P. Leonard)
 - ◇ Compañía G (Capitán Paul J. Chascar)
 - ◇ Compañía H (armas pesadas)
- ◆ III Batallón (Teniente Coronel Joseph T. Hart)
 - ◇ Compañía I
 - ◇ Compañía K
 - ◇ Compañía L (Capitán Martin E. Nollan)
 - ◇ Compañía M (armas pesadas)
- ◆ III Batallón del 105 Regimiento de Infantería

(Compañías I, K y L organizadas en tres destacamentos especiales).

- ◇ Destacamento Especial “X”
- ◇ Destacamento Especial “Y”
- ◇ Destacamento Especial “Z”. (Capitán William Ferns)
- ◆ 105 Batallón de Artillería de Campaña (Coronel H.G. Browne)
- ◆ 152 Batallón de Ingenieros²¹
- ◆ Equipos de control y enlace con el fuego de apoyo naval y aéreo.
- ◆ 193 Batallón de Carros de Combate (incompleto) (Teniente Coronel H.L. Edmondson)
- ◇ Cuartel General
- ◇ Compañía del Cuartel General (Mayor M.G. Inskeep) Equipado con LVT (2) Water Buffalo²²
- ◇ Compañía A (Equipada con carros de combate medios M3 “Grant”) (Capitán Robert S. Brown).

21. No nos referimos a ingenieros de asalto, aunque si son aptos para el combate y en especial para el empleo de cargas de demolición.

22. Se trata de tractores anfibios (AMTRACKS), vehículos mixtos con orugas diseñadas para avanzar por tierra y por mar. La versión civil fue conocida como Alligátor.

- ◇ Compañía C (Equipada con carros de combate ligeros M3A1 “Stuart”) (Capitán Wayne C. Sikes).
- ◆ I Batallón del 98 Regimiento de Artillería de Defensa Costera (reforzado) (Coronel Robert Hendon Jr.)
 - ◇ Baterías A, B, C y D (equipadas con cañones antiaéreos de 90mm).
 - ◇ Baterías K y L del 93er Regimiento de Artillería de Defensa Costera, adjuntas al batallón. (equipadas con cañones antiaéreos de 90mm)
- ◆ Destacamento de la 27ª Compañía de Señales (Teniente Coronel T.J. Murria)
- ◆ Destacamento de la 75ª Compañía de Señales (Capitán Fred M. Nager Jr.)
- ◆ Destacamento de la 727ª Compañía de Abastecimientos (Teniente Coronel Hans S. Bendixen).
- ◆ Destacamento de la 27ª Compañía de Intendencia (Mayor Eugene F. Cleaver).
- ◆ 102 Batallón de Ingenieros²³ (incompleto) (Teniente Coronel Harald F. Gormsen).

- ◇ Cuartel General
- ◇ Compañía del Cuartel General
- ◇ Compañía C.
- ◆ Destacamento de la 232ª Unidad de Eliminación de Explosivos (Capitán George C. Sarauw)
- ◆ 102 Batallón Médico (Teniente Coronel Abraham Norman).
- ◆ 4º Pelotón de la Compañía de Reconocimiento del Vº Cuerpo Anfibio. Esta unidad era orgánica del Vº Cuerpo Anfibio, pero la citamos aquí porque quedó bajo el mando del Mayor General Ralph C. Smith, como jefe de la fuerza de asalto. Fue la única unidad de marines desplegada en Makin.

CUARTEL GENERAL DE LA FUERZA DE APOYO AÉREO DIRECTO SOBRE MAKIN.

Bajo el mando del Coronel W.O. Eareckson.

Esta fuerza no dispuso de unidades propias, pero si podía disponer de las fuerzas aéreas embarcadas, que debían ponerse en contacto con él una vez acabadas sus misiones de patrulla para llevar a cabo misiones de apoyo si eran necesarias.

23. Tampoco son ingenieros de asalto.

También coordinó las misiones de bombardeo aéreo.

TASK FORCE 50, FUERZA DE PORTAAVIONES.

(El resto de esta fuerza se detallará mas abajo).

- Task Group 50.2. Grupo de Portaaviones Norte. (Sector de Makin). (Contralmirante Arthur W. Radford)
 - ◆ CV 6 Enterprise. (6° Grupo aéreo: VF -2, VB -6 y VT -6. Capacidad para mas de 90 aviones).
 - ◆ CVL 24 Belleau Wood. (Sin grupo aéreo específico. VF -6, VF -24 y VC -22. Mas de 30 aviones).
 - ◆ CVL 26 Monterrey. (30° Grupo aéreo: VF -30 y VC -30. Mas de 30 aviones)
 - ◆ BB 58 Indiana
 - ◆ BB 55 North Carolina
 - ◆ DD 446 Radford
 - ◆ DD 447 Jenkins
 - ◆ DD 546 Brown

FUERZAS DE APOYO PARA TODA LA OPERACIÓN “GALVANIC” (MAKIN Y TARAWA)

TASK FORCE 50, FUERZA DE PORTAAVIONES.

(Contralmirante C.A. Pownall).

- Task Group 50.1. Fuerza de Portaaviones de Intercepción. (Contralmirante Charles A. Pownall)
 - ◆ CV²⁴ 10 Yorktown II.²⁵ (5° Grupo aéreo: escuadrillas VF²⁶-5, VB²⁷-5 y VT²⁸-5. 90 aviones)
 - ◆ CV 16 Lexington II²⁹. (16° Grupo aéreo: VF -16, VB -16 y VT -16. 96 aviones)
 - ◆ CVL³⁰ Cowpens. (25° Grupo aéreo: VF -6, VF-25 y VC-25. Con capacidad para mas de 30 aviones).
 - ◆ BB 56 Washington.
 - ◆ BB 57 South Dakota.
 - ◆ BB 59 Massachussets
 - ◆ DD 445 Fletcher.

24. Siglas que identifican a los Portaaviones.

25. El I fue hundido en la batalla de Midway

26. Siglas que identifican cazas. F = Fighter (Cazas)

27. Siglas que identifican bombarderos. B = Bomber (Bombardero)

28. Siglas que identifican Torpederos. T = Torpedo (Torpedero).

29. El I fue hundido en la batalladle Mar del Coral.

30. Siglas que identifican a los Portaaviones Ligeros.

- ◆ DD 468 Taylor
- ◆ DD 449 Nicholas.
- Task Group 50.2. Grupo de Portaaviones Norte. (Sector de Makin). (Contralmirante Arthur W. Radford)

Este grupo ya lo hemos detallado.

- Task Group 50.3. Grupo de Portaaviones Sur. (Sector de Tarawa). (Contralmirante Alfred. E. Montgomery)
 - ◆ CV 9 Essex. (9º Grupo aéreo: VF -9, VB -9 y VT -9. 90 aviones).
 - ◆ CV 17 Bunker Hill. (17º Grupo aéreo: VF -17, VB -17 y VT -17. 92 aviones).
 - ◆ CVL 22 Independence. (22º Grupo aéreo: VF -6, VF -22 y VC -22. Mas de 30 aviones).
 - ◆ BB 60 Alabama
 - ◆ CA 24 Pensacola
 - ◆ CA 25 Salt Lake City
 - ◆ CL 54 San Juan³¹

- ◆ CL 95 Oakland
- ◆ DD 619 Edwards
- ◆ DD 576 Murray
- ◆ DD 575 McKee
- ◆ DD 631 Erben
- ◆ DD 642 Hale
- ◆ DD 661 Kidd
- ◆ DD 667 Chauncey
- ◆ DD 660 Bullard
- Task Group 50.4. Grupo de Relevo. (Contralmirante Frederci Carl “Ted” Sherman)
 - ◆ CV 3 Saratoga. (12º Grupo aéreo: VF -12, VB -12 y VT -12. 90 aviones).
 - ◆ CVL 23 Princeton. (23er Grupo aéreo: VF -23, VT -23. Mas de 30 aviones).
 - ◆ DD 406 Stack
 - ◆ DD 407 Sterett

31. Siglas que identifican a los Cruceros Ligeros.

- ◆ DD 408 Wilson
- ◆ DD 589 Izard
- ◆ DD 582 Conner
- ◆ DD 581 Charrette
- ◆ DD 544 Boyd
- ◆ DD 545 Bradford
- ◆ DD 547 Cowell.

TASK FORCE 57 FUERZA DE LA AVIACIÓN DESPLEGADA EN TIERRA.

(Contralmirante John H. Hoover)

- Task Group 57.2. Grupo de Ataque (Bombarderos pesados de la 7ª Fuerza Aérea) (Mayor General Willis H. Hale)
 - ◆ 90 B-24 Liberator de los grupos de bombardeo 11º y 30º
- Task Group 57.3. Grupo de Búsqueda y Reconocimiento de las Fuerzas de la Marina con Base en Tierra. Fuer-

zas totales:

Escuadrillas:

- ◆ Escuadrilla VP³²-3: 6 PB4Y³³-1 Liberator.
- ◆ Escuadrilla VP -53: 12 PB4Y-5ª Catalina
- ◆ Escuadrilla VP -72: 12 aviones.
- ◆ Escuadrilla VB -108: 12 PB4Y-1 Liberator.
- ◆ Escuadrilla VB -137: 12 aviones
- ◆ Escuadrilla VB -142: 12 aviones.

Unidades navales:

- ◆ AV³⁴ 4 Curtiss (en la isla de Nanomea)
- ◆ AVP³⁵ 13 Mackinac (en Nukufetau)
- ◆ AVP 7 Swan (en Funafuti)
- Task Group 57.4. Grupo de defensa de las Islas Ellice y para usos varios. (Ala aérea de la 4ª Unidad de Defensa

32. Sigla que identifica los aviones de patrulla. P = Patrol (patrullero).

33. En este caso PB significa Patrullero Bombardero. La Y identifica al fabricante: Consolidated.

34. Son las siglas que identifican a los buques nodriza de hidroaviones.

35. Son las siglas que identifican los buques nodriza de hidroaviones de menor tamaño.

de Base de los Marines). (Brigadier General Lewie G. Merritt).

- ◆ 90 cazas repartidos entre el 45 y el 46 FS³⁶. Equipados con Curtiss P-40 N “Warhawk” y Bell P-39 Q “Airacobra”. El primero de los grupos estaba estacionado en el atolón de Baker, el segundo en el de Cantón.
- ◆ VS -51: 8 aviones.
- ◆ VS -65: 8 aviones.
- ◆ VS -66: 8 aviones.

Torrelodones, a 25 de junio de 2010.

Javier Veramendi B

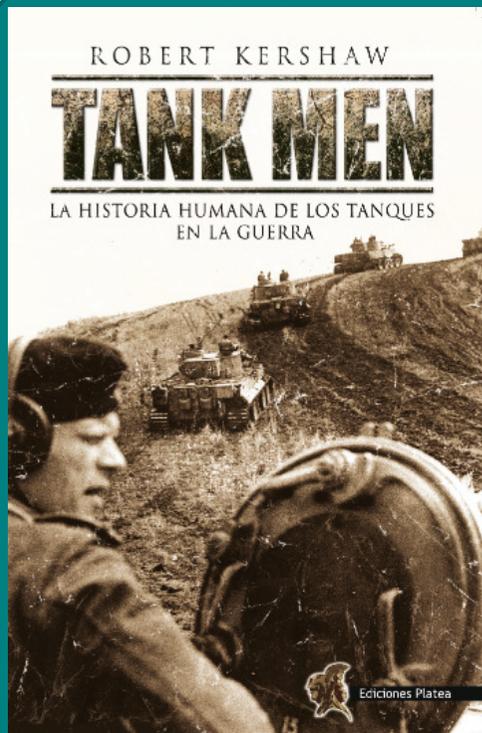
geh.m.jvb@gmail.com

36. Fighter Squadron = Escuadrón de Caza.

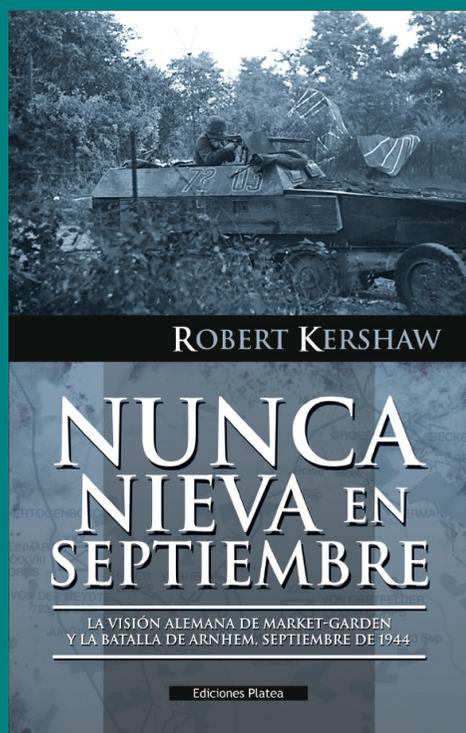


COLECCIÓN WAR EBOOK

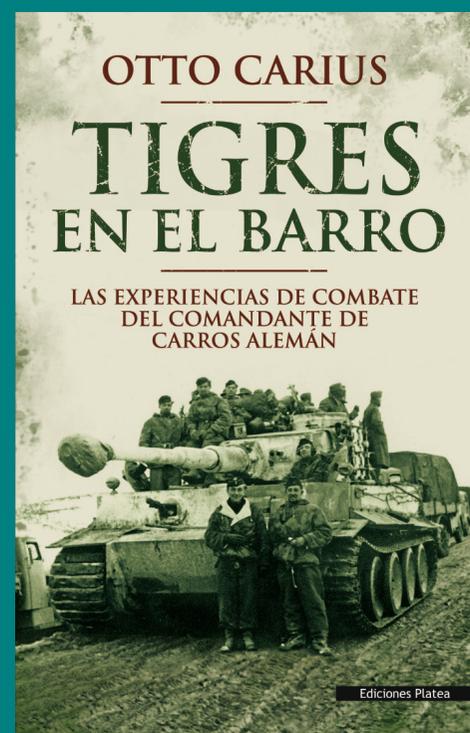
COLECCIÓN EN PAPEL



Navidad 2011

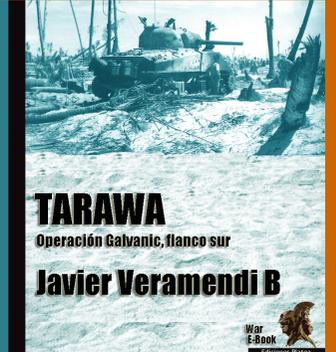
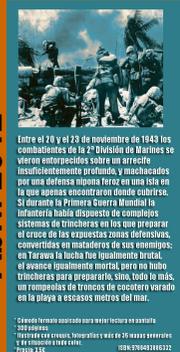


Abril 2012

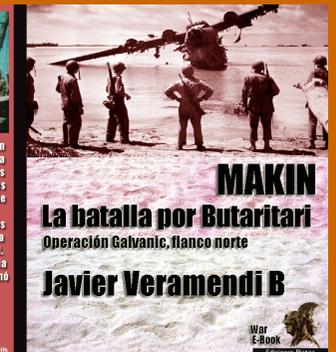


Mayo 2012

Abril 2012



Abril 2012



Mayo 2012



GEHM

Grupo de Estudios de Historia Militar

El Grupo de Estudios de Historia Militar es un equipo formado por varias personas con conocimientos avanzados en diversas épocas y aspectos de la historia militar; cuyo objetivo es intercambiar conocimientos, debatir puntos de vista, investigar sobre aspectos concretos, y publicar obras de calidad sobre historia militar; formando una plataforma que sirva para proponer temáticas de interés, colaborar en la búsqueda de fuentes, intercambiar posibles ideas y enfoques, participar en la terminación formal de las obras y colaborar en la búsqueda de canales de publicación de las mismas.

WWW.GEHM.ES