



Rincón de la Historia  
Artículo español

## Navegación e historia de la ciencia: USS *Indianápolis* o la supervivencia en la mar

### Navigation and history of science: USS *Indianapolis* or survival at sea

Ignacio Jáuregui-Lobera

*Instituto de Ciencias de la Conducta y Universidad Pablo de Olavide de Sevilla. España.*

#### Resumen

El 14 de agosto de 1945, el presidente Truman anunció por radio que Japón había aceptado los términos de la rendición. Acababa la II Guerra Mundial. Esa misma tarde el público norteamericano supo de la tragedia del navío USS *Indianápolis*. El buque había transportado la materia prima para fabricar la bomba atómica que caería en Hiroshima, todo ello en misión secreta. Fue torpedeado y hundido, tras cumplir su misión, el 30 de julio de aquel año. Muchos de los tripulantes murieron en el momento de la tragedia. Quienes sobrevivieron, se enfrentaron a un infierno de frío, calor, hambre, sed, tiburones y enajenación. Años después, su Capitán acabaría suicidándose.

#### Palabras clave

*USS Indianápolis; misión secreta; supervivencia; rescate; suicidio*

#### Abstract

On August 14, 1945, President Truman announced on the radio that Japan had accepted the terms of the surrender. World War II ended. That same afternoon the American public learned of the tragedy of the USS *Indianapolis* ship. The cruiser had transported the raw material to make the atomic bomb that would fall on Hiroshima, under orders of a secret mission. She was torpedoed and sunk, after fulfilling her mission successfully, on July 30 of that year. Many of the crew died at the time of the tragedy. Those who survived, faced a hell of cold, heat, hunger, thirst, sharks and alienation. Years later, the Captain would end his life committing suicide.

#### Keywords

*USS Indianapolis; secret misión; survival; rescue; suicide*

## USS *Indianápolis* o la supervivencia en la mar

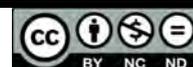
El USS *Indianápolis*, bautizado así en recuerdo de la capital de Indiana, fue uno de los dos buques de la clase *Portland*, a su vez la tercera clase de los denominados "treaty cruisers" construidos tras el Tratado Naval de Washington de 1922. En 1926 se ordenaba la construcción de dos buques de la clase *Pensacola* y en 1927 otros seis de la clase *Northampton*. El *Indianápolis* fue botado en noviembre de 1931, siendo su primer Comandante el Capitán John M. Smeallie (U.S. Navy) <sup>(1)</sup>.

El *Indianápolis* tenía unos 610 pies de eslora y una manga de 66, con calado de 24 pies y desplazamiento de 9.800 toneladas. El buque disponía de dos chimeneas inclinadas a popa, trinquete y una pequeña torre y mástil a popa. En 1943 se hicieron algunas reformas en su estructura. Con cuatro ejes, cuatro turbinas Parsons y ocho calderas Yarrow, podía rendir una potencia de eje de 107.000 CV lo cual le permitía navegar a un máximo de 32 nudos. A 15

\* Autor para correspondencia.

Correo electrónico: [ijl@tcasevilla.com](mailto:ijl@tcasevilla.com) (Ignacio Jáuregui-Lobera).

Recibido el 17 de febrero de 2018; aceptado el 24 de febrero de 2018.



Los artículos publicados en esta revista se distribuyen con la licencia:  
Articles published in this journal are licensed with a:  
Creative Commons Attribution 4.0.  
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>  
La revista no cobra tasas por el envío de trabajos,  
ni tampoco cuotas por la publicación de sus artículos.

nudos podía tener una autonomía de 10.000 millas náuticas. En cuanto a su capacidad de combate, el *Indianápolis* disponía de nueve cañones *Mark 9* de calibre 8"/55, seis a proa y tres a popa. También contaba con una segunda batería de ocho cañones 5"/25, y en 1945 se añadieron 24 cañones Bofors de 40 mm, montados en seis grupos de cuatro, y 12 cañones Oerlikon de 20 mm <sup>(2)</sup> (Figura 1).



Figura 1. USS Indianápolis, 1939

## El *Indianápolis* en la II Guerra Mundial

Iniciada la II Guerra Mundial y como medida disuasoria de una posible agresión japonesa, la Flota americana, incluido el *Indianápolis*, fue desplegada en abril de 1940 desde la costa oeste hasta Pearl Harbour. El 1 de febrero de 1941 la Flota americana se organizó en tres grupos: Flota del Pacífico, Flota del Atlántico y Flota de Asia. El Vicealmirante Wilson Brown tomó el mando de la Task Force 11 y embarcó en el *Indianápolis*. El 07 de diciembre de 1941 el *Indianápolis* tomó parte de un simulacro de bombardeo en el atolón de Johnston, Pacífico Norte (a un tercio de distancia entre Hawái y las islas Marshall). En esta fecha lo comandaba el Capitán Hanson. Tras una infructuosa búsqueda de portaviones japoneses, el *Indianápolis* regresó el 13 de diciembre a Pearl Harbour para escoltar al *Lexington*. Poco después, el 20 de febrero de 1942 sufren un ataque de 18 aviones japoneses, 16 de los cuales fueron derribados por las fuerzas del *Lexington*. El 10 de marzo de 1942 la fuerza naval recibió el refuerzo del USS *Yorktown* y atacaron Lee y Salamaua provocando graves daños en la Flota japonesa. Tras ello, el *Indianápolis* regresó a los astilleros de Mare Island a fin de prepararse para escoltar un convoy a Australia. Ya el 07 de agosto el grupo del *Indianápolis* atacó Kiska Island, ocupando luego Adak Island y Amchitka (enero de 1943). Hacia mitad de 1943, el *Indianápolis* se movía cerca de las Islas Aleutianas y después de una nueva puesta a punto en Mare Island puso rumbo a Hawaii y fue designado buque insignia de la 5ª Flota al mando del Vicealmirante Raymond A. Spruance. El 10 de noviembre partía para formar parte en la Operación *Galvanic*, la invasión de las islas Gilbert. El 19 de noviembre bombardeaba Tarawa y Makin y a la conquista de las islas Marshall le siguió la victoria en las Gilbert <sup>(1,3)</sup> (Figura 2)



Figura 2. Movimientos del USS Indianápolis

En enero de 1944 (al mando del Capitán Johnson) bombardeaba el atolón de Kwajalein, en marzo y abril atacaba Western Carolines, Palau Islands, Yap, Ulithi, Woleai. En junio participaba en el asalto a las Islas Marianas, el 19 de junio participaba en la Batalla del Mar de Filipinas y regresaba a Saipan el 23 de junio. Seis días después partió a Tinian y poco después entró en el puerto de Apra. En semanas posteriores operaba por las Marianas, volvía a Western Carolines, bombardeaba Peleliu (12 al 29 de septiembre), operaba en Admiralty Islands y regresaba a Mare Island. Desde noviembre de 1944 el *Indianápolis* estaba al mando del Capitán Charles B. McVay. Tras participar en operaciones dando cobertura al desembarco de Iwo Jima, el *Indianápolis* sería emplazado hacia un nuevo objetivo, Okinawa. El bombardeo se inició el 24 de marzo <sup>(4)</sup> (Figura 3).

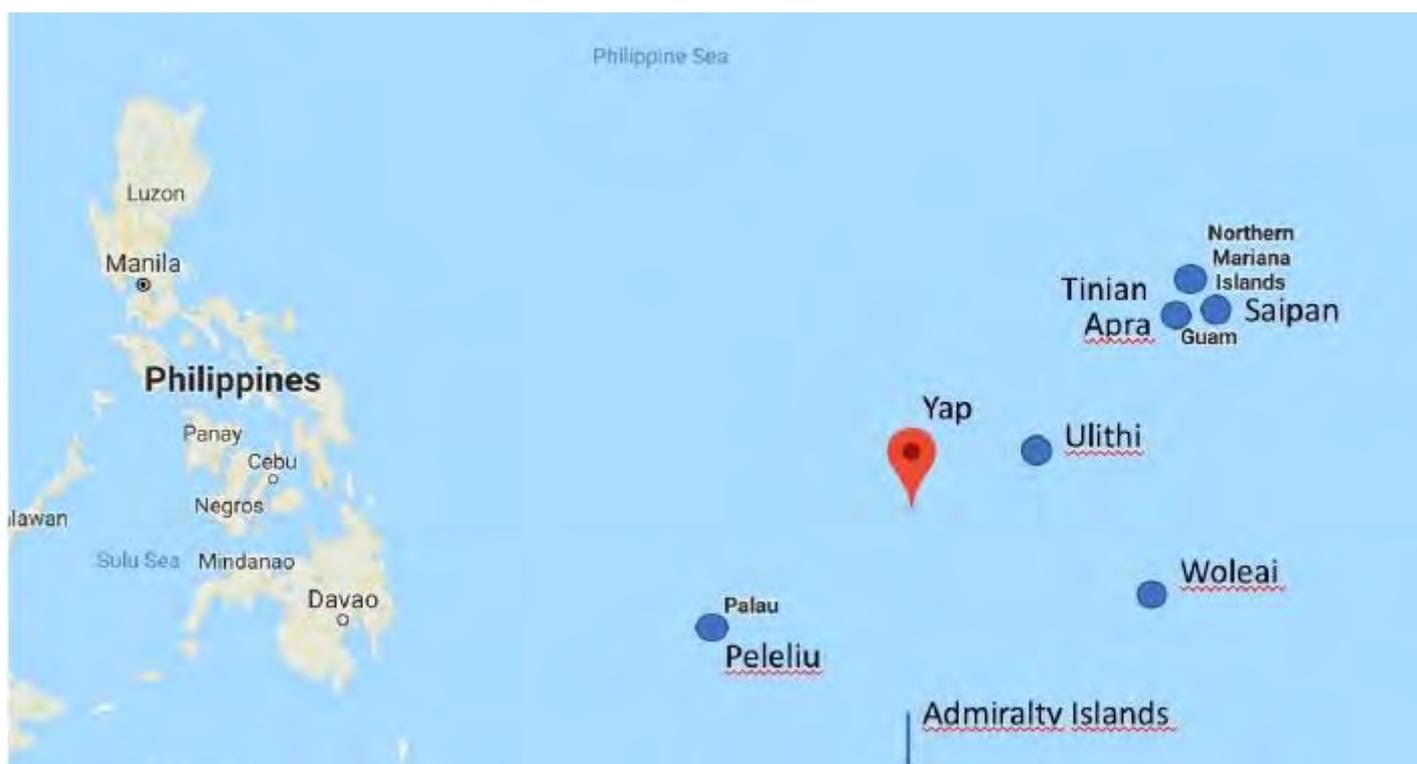


Figura 3. Movimientos del Indianápolis previos al ataque kamikaze

El 31 de marzo, el *Indianápolis* sufrió un ataque aéreo. En escasos segundos un avión atacante estaba encima del buque, el *Indianápolis* disparó, pero el piloto logró esquivar, lanzó un par de bombas desde unos 7-8 metros de altura y se fue a estrellar sobre la superficie marina muy cerca de la aleta de babor. Las bombas perforadoras impactaron sobre la cubierta principal, penetraron, atravesaron los tanques de combustible y, saliendo por la quilla, detonaron dañando el sistema de ejes. Nueve marineros murieron en el momento. Los mamparos de la nave impidieron una progresiva inundación. En palabras del Oficial Médico del *Indianápolis*:

*El 1 de abril, cerca de Okinawa un kamikaze nos atacó... Yo estaba en cubierta... No había sitio donde esconderme... Cuando impactó sobre el agua casi explotó, muchos hombres resultaron heridos por remaches de aluminio, dediqué la mayor parte de la tarde a extraérselos de sus caras y manos si bien no estaban seriamente heridos... Finalmente tuvimos 38 muertos y unos 40 heridos <sup>(1)</sup>.*

## El *Indianápolis* y *Little Boy*

Con importantes daños (propulsores, tanques de combustible, etc.) el *Indianápolis* quedó ligeramente aporado y escorado a babor, abarloándose a un barco de salvamento para reparaciones de emergencia. No obstante, tuvo que regresar a Mare Island. Tras grandes reparaciones, el *Indianápolis* recibió la orden de partir rápidamente hacia Tinian Island, vía Pearl Harbor (unas 3.300 millas náuticas) llevando uranio enriquecido (la mitad del uranio-235 mundial de la época) para *Little Boy*, la primera bomba atómica, que más tarde caería sobre Hiroshima. Y así, el *Indianápolis* partió sin escolta desde San Francisco a Pearl Harbor a una velocidad media de 28 nudos. De hecho, estableció un record mundial entre Farallon Light y Diamond Head. Seis horas después seguía su rumbo y siete días más tarde, el 26 de julio de 1945 recalaba en Tinian dejando allí a *Little Boy*. Nueves días después, el 06 de agosto, *Little Boy* caería sobre Hiroshima <sup>(5)</sup> (Figura 4).



Figura 4. *Little Boy*

Pero antes de eso, el 30 de julio a las 00:14 horas, a mitad de camino entre Guam y Leyte, el *Indianápolis* sufrió el impacto de 2 torpedos *Type 95* del submarino japonés *I-58* al mando del Comandante Mochitsura Hashimoto de la Armada Imperial japonesa. El impacto se produjo por la amura de estribor originando daños masivos y dejando el barco aproado y escorado. Unos 12 minutos más tarde quedaba sin posibilidad de adrizamiento con la proa sumergida y la popa en vertical. Más de los 300 tripulantes, de un total de 1.196, se fueron con el hundimiento del *Indianápolis*. Con escasos aros salvavidas, balsas y redes flotantes, los supervivientes quedaron a la deriva. De ellos, sólo quedaría un tercio en los cuatro días siguientes (Figura 5).



**Figura 5.** Comandante Hashimoto y submarino *I-58*

El gran daño sufrido, el escaso tiempo transcurrido hasta el hundimiento y la imposibilidad de emitir o recibir mensajes de socorro, hizo imposible tener noticias de la pérdida del *Indianápolis*. De no ser por el avistamiento casual de un piloto naval, ni hubiera habido supervivientes. No se investigó ni se comunicó hecho alguno. Fue el 02 de agosto, a las 10:25 horas, cuando desde un avión *PV-1 Ventura* del Escuadrón *VPB-152* de la US Navy, pilotado por el Teniente Wilbur "Chuck" Gwinn y el copiloto Teniente Warren Colwell, avistaron a los supervivientes mientras hacían su rutinario vuelo de patrulla. Inmediatamente dejaron caer una balsa salvavidas y un transmisor de radio. Todas las unidades aéreas y de superficie pusieron rumbo a la zona <sup>(6)</sup> (Figura 6).

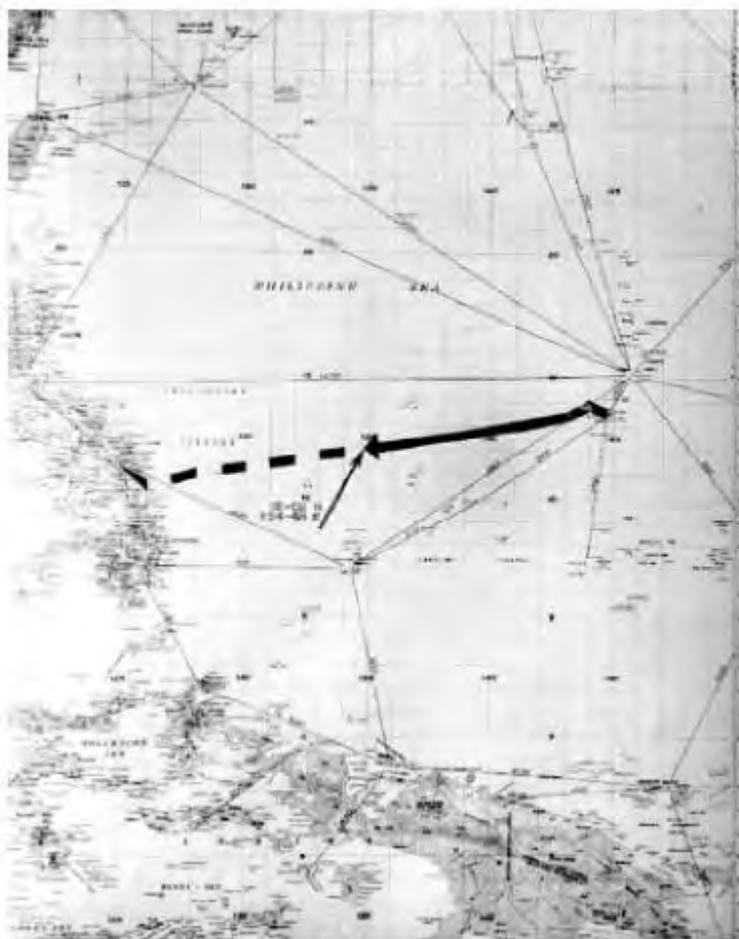


Figura 6. Lugar del hundimiento del *Indianápolis*

## Supervivientes en la mar

Desde la madrugada en que el *Indianápolis* se hundió los supervivientes se enfrentaron a muy adversas circunstancias. Dichos supervivientes se fueron separando en grupos, siguiendo un eje SW-NE, debido a que muchos abandonaron el barco estando aún en movimiento, y debido al viento y la corriente. Algunos alcanzaron balsas, aros y chalecos salvavidas, pero en la primera noche entre 50 y 100 marineros, que no alcanzaron esos medios o que habían resultado heridos o con quemaduras, fallecieron <sup>(7)</sup>.

## Agua y alimentos

En cuanto a alimentos resulta evidente que tan sólo pudieron comer lo que encontraron. En esas condiciones fueron algunos botes de carne y galletas, alimentos propios de las raciones de previsión de la época. No hay datos acerca de la cantidad de alimento que cada superviviente pudo lograr, pero resulta obvio destacar su escasez. Al igual que las malas condiciones del estado de tales alimentos, al menos en cuanto a las galletas se refiere. Con el hundimiento se estima que, en 12 minutos, se perdió el 75% de los elementos del barco incluyendo los logísticos.

Ello incluía la falta de agua potable. Posteriormente se supo que muchos hombres acabaron bebiendo agua de mar en intentos desesperados pero fatales de saciar su sed. Ya el segundo día en el agua (31 de julio de 1945) la debilidad y la deshidratación comenzaron a manifestarse. Con pérdidas del 25% del agua corporal la sintomatología ya resulta clínicamente evidente. Si pensamos que un adulto de 70 kg pierde aproximadamente 700 a 980 ml/día (10 a 14ml/kg/día) de líquidos hipo osmóticos a través de la piel y de la vía respiratoria, y que estas pérdidas se incrementan, entre otros factores, por exposición ambiental al calor, ejercicio o quemaduras, no es difícil suponer la rápida

deshidratación e hipernatremia de aquellos supervivientes. Así que pudieron producirse síntomas y signos como hipotensión arterial, taquicardia, oliguria, mucosa oral seca, turgencia anormal de la piel, pérdida de peso, junto con letargia y debilidad, confusión, alteraciones del lenguaje, irritabilidad, nistagmo, mioclonias, crisis convulsivas e incluso coma. El Capitán Médico Lewis L. Haynes narraría <sup>(6)</sup>:

*Todos los pensamientos de rescate se han ido, y nuestro retorcido razonamiento ha llegado a aceptar esta situación como nuestra única vida hasta llegar al final de la misma. El capellán, sacerdote, no es un hombre fuerte físicamente, sin embargo, su coraje y bondad parecen no tener límite. Me pregunto por él, porque la noche es particularmente difícil y la mayoría de nosotros sufrimos de escalofríos, fiebre y delirio. El delirio del capellán aumenta; sus forcejeos resultan demasiado para mí. Agarro al capellán y meto mi brazo a través de su chaleco salvavidas para que pueda mantenerlo a salvo en su desesperada lucha. Él grita un extraño galimatías, algunas de las palabras son latín y al poco rato cae en coma. El único sonido es una bofetada del agua contra nosotros mientras espero su final. Cuando llega, la luna está alta, dorada sobre nuestras cabezas. Rezo una oración y dejo que se vaya...*

Muchos de los supervivientes comenzaron a presentar alucinaciones. Así, algunos, viendo su nave justo debajo de la superficie, se quitaron los chalecos salvavidas y nadaron hacia ella. Otros se dirigieron, solos o en pequeños grupos, hacia islas inexistentes. Algunos asesinaron a sus compañeros de tripulación creyendo que eran infiltrados japoneses. Y otros, que estaban completamente exhaustos, simplemente se dieron por vencidos y se fueron deslizando bajo la superficie <sup>(1,6)</sup>.

En nuestro organismo, aproximadamente cada 1000 gramos de fluido, 9 son sal y 991 son agua. Así, con esta composición, los fluidos son considerados isotónicos. Pero el agua del mar es hipertónica ya que contiene más sal que la sangre humana, siendo su salinidad de 35. Como sabemos, cuando la sal extracelular es mayor que en el medio intracelular, el agua sale de la célula para equilibrar ambos lados, proceso que se denomina ósmosis. Ello contribuye a la deshidratación intracelular. Además, el riñón trata de eliminar la sal en exceso forzando la diuresis. Así se elimina incluso más agua de la que se ingirió, lo que contribuye a agravar el estado de deshidratación. Delirio, alucinaciones, coma y muerte serán el resultado de esta situación a nivel cerebral.

## **Hipotermia y calor**

La situación de debilidad, hambre y deshidratación contribuyó a facilitar la hipotermia de los supervivientes. La permanencia en el agua hace perder temperatura mucho más rápidamente que en contacto con el aire. También el cambio de temperatura entre el día y la noche contribuyó a cambios de temperatura corporal con consecuencias cardiovasculares (arritmias), nerviosas y renales. La hipotermia reduce el filtrado glomerular, lo que agrava la hipernatremia antes mencionada.

El calor, dadas las fechas, hizo también lo suyo. Y, como se ha dicho, la gran variación de temperatura día-noche, todo ello en el agua. En cuanto al calor, los llamados efectos del calor y la luz incluyen el golpe de calor y la insolación, síncope de calor, calambres, agotamiento por calor, fatiga por calor y edema por calor. Además podrían descompensarse patologías previas.

## **Tiburones**

Tal vez ha sido lo más llevado al cine (*USS Indianapolis: The Legacy*, *USS Indianapolis: Men of Courage*, *The Burning Mountain*, etc.) <sup>(8)</sup>. Se ha estimado que entre 1958 y 2016 se produjeron cerca de 3.000 ataques de tiburón, casi 500 con resultado fatal. Los ataques acostumbra a diferenciarse en provocados, lo que suele ocurrir fuera del hábitat natural (acuarios, reservas naturales, etc.), y no provocados, es decir directamente iniciados por el tiburón. Puede ocurrir

que el tiburón ataque, provoque una herida y huya, ataque de modo más predador con intención de comer a la víctima (múltiples heridas) o rodee a la víctima haciendo círculos, la golpee y finalmente ataque. En el Mar de Filipinas, con la temperatura diurna del agua en torno a los 25-28° en las fechas mencionadas, el tiburón oceánico (tiburón blanco) encontraba un magnífico hábitat, nadando entre los 150 m de profundidad y la superficie marina. Nadadores solitarios, suelen agruparse cuando topan con alguna importante fuente de comida. Y este fue el caso de los supervivientes del *USS Indianápolis*. El 31 de julio los tiburones ya habían encontrado su comida. Algunos supervivientes fueron atacados mientras flotaban sin protección en el agua, en otros casos los tiburones devoraron ya los cadáveres de otros muchos tripulantes. Este tiburón produce heridas laceradas con bordes aserrados debido que posee dientes triangulares, grandes, amplios y a modo de sierra. Una característica asociada a estas heridas suele ser la rápida infección de las mismas (*Coli*, *Clostridium*)<sup>(9)</sup>. El ataque por tiburones que sufrieron los supervivientes es considerado hasta la fecha como el más sangriento de la historia. Inicialmente, los tiburones atacaron a los cadáveres que flotaban entre los supervivientes, pero según daban cuenta de los restos de los infortunados marinos, los heridos, cuyas heridas sangrantes eran un perfecto reclamo, empezaron a ser el foco de los escualos, hasta el punto que los marinos sanos, apartaban de su lado a los heridos como si fueran apestados. Tras una primera noche de horror, la ayuda seguía sin llegar. Los hombres se juntaban en grupos para hacer frente a los tiburones, grupos en los que el centro era lo deseable, mientras que estar en la periferia era una sentencia de muerte por el continuo acoso de los hambrientos tiburones. Las convulsiones de algunos, fruto de la deshidratación-hipernatremia, atraían más a los tiburones. Otro foco de atracción de los escualos era cualquier atisbo oloroso de alimentos procedentes de las latas de conserva que aún quedaban. Así, los supervivientes trataban de evitarlo y preferían no ingerir aquella carne enlatada. La situación de terror perduraría cuatro interminables días y noches.

Hacia el tercer día (01 de agosto de 1945), la desesperación, alucinaciones y más muertes se iban sucediendo sin tregua. Las aeronaves que sobrevolaban no divisaban a los supervivientes<sup>(1,8)</sup>.

## Rescate

Al día siguiente, 02 de agosto, como ya se ha indicado, el Teniente Wilbur C. "Chuck" Gwinn, mientras patrullaba en un vuelo de rutina avistó una mancha de aceite en posición 11-30 N, 133-30 E, a unas 250 millas al norte de Peleliu. El piloto pudo detectar a unos 30 supervivientes y dejó caer una balsa salvavidas y un radio-transmisor. A partir de ahí, dada la alerta, se puso en marcha la operación de rescate. El Teniente Comandante George T. Atteberry partió de Peleliu llegando sobre las 14:15 horas a la zona. A las 17:05 amerizaba la primera aeronave, *PBY-5A Catalina*. Las operaciones quedaban al mando de Atteberry. El *Catalina* rescató a 56 hombres, pero al haber sufrido daños no pudo despegar<sup>(10)</sup>.

¿Cómo sucedió? En cuanto al desarrollo de los acontecimientos, el azar hizo que el Teniente Gwinn tuviera que intentar reparar un cable de antena de su aeronave y en sus movimientos para ello detectara la mancha de aceite. Su impresión fue que tal mancha correspondía a algún submarino enemigo y le siguió el rastro. Al descender a unos 1,000 pies pudieron distinguir cabezas entre la mancha de aceite. Las coordenadas eran entonces 11-54 N 133-47 E. El *PBY-5A Catalina*, pilotado por el Teniente R. Adrian Marks partió para dichas coordenadas. En su ruta sobrevoló al *USS Cecil J. Doyle* y alertó a su Comandante en Jefe, W. Graham Claytor, Jr., acerca del avistamiento de un gran número de supervivientes. Claytor, sin consultar instrucciones de la autoridad, decidió poner rumbo al lugar. Este hecho y el que sigue fueron cruciales: viendo que los supervivientes eran atacados por tiburones, el Teniente Marks, violando órdenes recibidas, amerizó. Tanto en el caso de Claytor como en el de Marks se impuso el deber de socorro frente a cualquier otra instrucción o normativa. El Teniente Marks ayudó a subir a los supervivientes con más riesgo de ataques de tiburón y sobre las alas de la aeronave los sujetó con cinchas de paracaídas. Así, quedaron dañadas las alas y se hacía

imposible el despegue. Mientras esperaban en la oscuridad, llegó el *USS Cecil J. Doyle*, que hubo de detenerse para no colisionar con la aeronave en la que permanecían los supervivientes. Los supervivientes fueron pasando de la aeronave al barco. De nuevo, Claytor transgredió otra norma: sin tener en cuenta la seguridad de su propio buque, puso sus reflectores de luz hacia el cielo (a modo de faro o baliza), lo que sirvió para que muchos supervivientes constataran donde estaba la fuente de rescate. Poco a poco llegaron más efectivos: tras destructores, tres buques escolta y tres buques anfibios de asalto. El rescate se prolongó hasta el 08 de agosto e implicó a 11 aeronaves y 11 barcos.

De los 880 supervivientes del hundimiento, solo 316 lograron finalmente salir con vida. La falta de comida y agua, la exposición al frío y al calor, los ataques de tiburones y los ataques, algunos mortales, de unos a otros en plena actividad delirante-alucinatoria resultaron decisivos para el desastre. Se estima que entre 300 y 400 tripulantes perecieron directamente con el hundimiento y que de 150 a 200 fallecieron el primer día a consecuencia de heridas y quemaduras sufridas. Y de los que resistieron estos primeros envites, más del 50% fallecieron también el primer día esperando el rescate <sup>(1,10)</sup>.

Por último, un buque-hospital, el *USS Tranquility*, con base en Ulithi zarpó el 03 de agosto hacia Palau Islans para recibir a los supervivientes del *Indianápolis* y trasladarlos a Guam. El buque tenía capacidad de transporte y asistencia para unos 800 pacientes <sup>(11)</sup> (Figura 7).



**Figura 7.** USS Tranquility

El 14 de agosto, el presidente Truman anunció por radio que Japón había aceptado los términos de la rendición. Esa misma tarde fue cuando el público norteamericano supo de la tragedia del *Indianápolis* por primera vez. El desaparecido buque recibió la medalla de servicio de la defensa americana y la de la campaña Asia-Pacífico. Su comandante fue premiado con la estrella de bronce.



**Figura 8.** Supervivientes del *Indianápolis* ya evacuados en Guam

## Trágico final del Capitán McVay

Ya parece trágico el hecho de que el Capitán McVay fuera el único oficial de la US Navy que resultara procesado y sentenciado por “perder un barco” en combate a lo largo del siglo XX.

Cuando McVay iba a zarpar hacia Leyte, pidió información al Capitán Oliver Naquin acerca de los riesgos de la ruta a seguir. Al parecer no se le informó de la existencia de submarinos japoneses en su ruta y además se le indicó que la Armada Imperial Japonesa había dejado de ser una amenaza real en aguas de las Filipinas. Para mayor colmo de despropósitos, a McVay le fue denegada una escolta para el *Indianápolis* cuando la solicitó ya que el buque no contaba con adecuado equipamiento para la detección submarina. Como solución se le sugirió que navegara en zigzag si lo estimaba oportuno. El Oficial encargado de toda esta planificación de ruta, el citado Naquin, no informó al puerto de destino ni al servicio de inteligencia naval. Así, cabe decir que el derrotero del *Indianápolis* era desconocido. El 29 de julio de 1945, de noche, en vista de la mala visibilidad y sin tener alerta de submarinos en el área, McVay ordenó dejar de zigzaguear la ruta, sin saber que, minutos después de suspender el zigzag, había sido detectado por el radar de superficie del submarino japonés de *I-58*, al mando de Hashimoto. Éste, lo señaló visualmente hacia las 23:45 horas y a las 00 horas disparó 6 torpedos en abanico. Como no se había radiado la salida del crucero ni tampoco se le había indicado al oficial de ruta del puerto de destino la llegada del *Indianápolis*, la Armada no se dio por enterada de la tragedia. Lo que sigue ya se ha comentado <sup>(12,13)</sup>.

Tras el rescate, el Almirante Chester Nimitz ordenó una investigación para establecer las responsabilidades de uno de los más graves incidentes de la Armada de los Estados Unidos en tiempo de guerra. La comisión investigadora recomendó a Nimitz iniciar un Consejo de Guerra contra McVay aún sin tener pruebas o evidencias de que la

responsabilidad recayera sobre él. El Almirante se opuso sugiriendo que sólo se llegara a la amonestación por escrito en caso de que fuera hallado responsable. También se opuso el Almirante Spruance, sin embargo, con la intervención del secretario de la Armada, James Forrestal, y el Jefe de Operaciones, Ernest King, se inició el proceso contra McVay. El Capitán McVay fue acusado de no dar la orden de abandono del buque y de no navegar en zigzag. Respecto a la primera imputación, quedó demostrado que los generadores del buque quedaron fuera de servicio con el segundo torpedo, por lo que la orden de abandono hubo de hacerse de viva voz. Por ello, McVay fue encontrado inocente de esta primera acusación. El cuanto a la navegación en zigzag, la Fiscalía llegó a citar como testigo al propio Hashimoto, que había sido apresado. Las consideraciones que se hicieron fueron: Hashimoto declaró que el blanco navegaba muy rápido y no lo hacía en zigzag, pero que, aunque lo hubiera hecho, sus torpedos habrían hundido el *Indianápolis*; un Oficial de submarinos de la US Navy ratificó que una maniobra de zigzag no hubiera evitado que el *Indianápolis* acabara siendo torpedeado; el Oficial Oliver Naquin ratificó que McVay solicitó escolta y que le había sido denegada <sup>(12,14)</sup>.

Ante estas declaraciones de testigos, la Fiscalía sopesó el criterio de McVay para suspender la navegación en zigzag unos 15 minutos antes de la medianoche a pesar de tener poca visibilidad. En este punto y teniendo McVay una defensa bastante mediocre, finalmente el jurado lo condenó como culpable de arriesgar su nave y sus hombres sin usar un criterio adecuado. La sentencia comportaba su degradación en rango militar, arruinando así su carrera. En 1946, Nimitz, entonces jefe de operaciones navales, rehabilitó a McVay a su rango anterior y lo colocó en el Distrito Naval de New Orleans donde McVay se retiró de la US Navy en 1949. Hashimoto declaró, después del juicio, que le parecía increíble que se juzgara a McVay por parte de la Armada y se le deshonrara ignominiosamente. Han sido muchas las fuentes que han señalado que la Armada trató de ocultar sus errores (como el hecho de no conocer la ruta del *USS Indianápolis*) usando a McVay como un chivo expiatorio.

Charles McVay cayó en una profunda depresión y acabó suicidándose con un disparo de pistola en la cabeza, el 6 de noviembre de 1968. Ocurrió en Litchfield, Connecticut. McVay fue exonerado de culpas y rehabilitado por el Presidente Bill Clinton luego de un arduo trabajo realizado por ex-marinos del *USS Indianápolis*, amigos, familiares y simpatizantes, incluido al Capitán Hashimoto, su enemigo en guerra. Fue en 2001, cuando la Armada rectificó su error limpiando su hoja de servicios y rehabilitándolo.

El 20 de agosto de 2017, el millonario Paul Allen, uno de los fundadores de Microsoft, anunció a bombo y platillo que había encontrado el pecio del navío, del que nadie sabía su paradero, en el Mar de Filipinas, a unos 5,500 metros de profundidad. Se resolvió así uno de los últimos misterios navales de la guerra, pero para los 22 tripulantes que todavía seguían vivos en esta fecha el hallazgo significaba algo más importante: por fin, podían ahuyentar a los fantasmas que llevaban 70 años gritándoles por la noche <sup>(12-14)</sup> (Figura 9).



Figura 9. USS Indianapolis (CA-35) Memorial

## Conclusiones

¿Cuántos resultados no positivos y resultados negativos cabe exponer sobre esta historia naval?

- El Capitán de un buque del porte del *USS Indianápolis* **no sabía** lo que llevaba a bordo, debía partir hacia Tinian Island, vía Pearl Harbor (unas 3.300 millas náuticas) llevando uranio enriquecido (la mitad del uranio-235 mundial de la época) para *Little Boy*, la primera bomba atómica, que más tarde caería sobre Hiroshima.
- El *Indianápolis* partió **sin escolta** desde San Francisco a Pearl Harbor con semejante carga. La escolta solicitada le fue denegada a McVay.
- McVay fue **engañado** acerca de los riesgos de la ruta a seguir. No se le informó de la existencia de submarinos japoneses en dicha ruta y además se le indicó que la Armada Imperial Japonesa había dejado de ser una amenaza real en aguas de las Filipinas.
- **Acusado y condenado** por dejar de navegar en zigzag, se supo que, aunque McVay hubiera seguido navegando con dicha pauta, Hashimoto habría logrado el impacto con sus misiles.
- **No había noticias** oficiales del hundimiento, sencillamente el *Indianápolis* no navegaba por ruta alguna. Son las cosas de las misiones “secretas”.
- El Teniente Gwinn, al intentar reparar una antena de su aeronave, avistó una mancha de aceite que pensó se debía a submarinos japoneses. **El aceite le llevó al avistamiento** de supervivientes.
- El Comandante Claytor y el Teniente Marks **no siguieron órdenes ni protocolos**, y se guiaron por el deber de socorro.
- El Capitán McVay fue el **único oficial de la US Navy que resultó procesado** y sentenciado por “perder un barco” en combate a lo largo del siglo XX.
- McVay sufrió una **grave depresión**, se suicidó (1968) y nunca supo de su completa rehabilitación (2001) ni del hallazgo del pecio (2017) (Figura 10).



**Figura 10.** Charles Butler McVay III

## Referencias

1. Brennan LB. The Story of the USS Indianapolis. New Jersey: New Jersey Postal History Society; 2016.
2. Bauer KJ, Roberts SS. Register of Ships of the U.S. Navy, 1775–1990: Major Combatants. Westport, Connecticut: Greenwood Press; 1991.
3. Dictionary of American naval fighting ships / Vol.3, Historical sketches: letters G through K. Washington, D.C.: Department of the Navy; 1981.
4. Fiennes R. Fear: Our Ultimate Challenge. Hodder & Stoughton: London; 1988.
5. Rhodes R. Making of the Atomic Bomb. New York: Simon & Schuster Paperbacks; 2012.
6. Haynes LL. Survivor of the Indianapolis. Navy Medicine 1995; 86: 13-17.
7. The Story. [https:// www.ussindianapolis.org](https://www.ussindianapolis.org). [Citado 19 febrero 2018].
8. Bedser R (Dir.). Ocean of Fear: Worst Shark Attack Ever [DVD]. Discovery Channel; 2007.
9. Sandoval W. Sobrevivencia a accidentes por barracuda y tiburón. Revista Medica Hondur 1986;54:50-59.
10. Naval History and Heritage Command. The Sinking of USS Indianapolis: Navy Department Press Release, Narrative of the Circumstances of the Loss of USS Indianapolis, 23 February 1946. <https://www.history.navy.mil/research/library/online-reading-room/title-list-alphabetically/s/sinking-ussindianapolis/narrative-of-the-circumstances.html> [Citado 19 febrero 2018].
11. Naval History and Heritage Command. Tranquility. <https://www.history.navy.mil/research/histories/ship-histories/danfs/t/tranquility.html> [Citado 19 febrero 2018].
12. Stout D. Captain, once a scapegoat, is absolved. The New York Times, July 14, 2001.
13. Captain McVay. [https:// www.ussindianapolis.org](https://www.ussindianapolis.org). [Citado 20 febrero 2018].
14. Toti WJ. The Legacy of USS Indianapolis. <https://news.usni.org/2014/07/30/legacy-uss-indianapolis> [Citado 20 febrero 2018].