

LA DESAPARICIÓN DEL USS “INDIANAPOLIS”

♦ R E S U M E N ♦

Cuando el crucero "Indianapolis" fue hundido por un submarino japonés en julio de 1945, casi 900 sobrevivientes pudieron abandonar el buque y esperar ser rescatados... pero, nadie se dio cuenta ni fueron buscados durante casi cuatro días, y cuando por casualidad fueron encontrados, ya sólo quedaban poco más de 300 con vida. Una serie de errores operacionales, de inteligencia, de telecomunicaciones y una combinación de mala fortuna crearon las condiciones para que se perdieran centenares de vidas.

Palabras clave: USS *Indianapolis*, submarino, inteligencia, Charles McVay.

THE TRAGIC “DISAPPEARANCE” OF THE USS INDIANAPOLIS

♦ A B S T R A C T ♦

When the USS *Indianapolis* was torpedoed by a Japanese submarine in July 1945, approximately 900 sailors survived the initial sinking, drifting in the ocean in expectation of a swift rescue. Instead, they remained adrift, undetected and unsearched for nearly four days. When finally spotted by sheer chance, only 316 men remained alive. The catastrophe resulted from a cascade of failures in operational protocols, intelligence oversight, and communication, which—when combined with profound misfortune—allowed one of the most harrowing survival stories in naval history to unfold.

Keywords: USS *Indianapolis*, submarine, intelligence, Charles McVay.



ERWIN FREDERICK RIVADENEIRA

Capitán de navío

Master of Science in Computer Science, (NPS Monterey, CA, USA)

(efreriv@gmail.com)

Viña del Mar, Chile.

DOI: <https://doi.org/10.63598/marina.v14i1013.289>

El último golpe que le pudo dar la Armada Imperial japonesa a la marina estadounidense ocurrió el 30 de julio de 1945, cuando el submarino I-58 impactó con dos torpedos al crucero pesado USS "Indianapolis", que se encontraba en tránsito entre Guam en las Marianas y Leyte en las Filipinas, lo que produjo su hundimiento en apenas 12 minutos. Los impactos produjeron unos 300 fallecidos casi de forma inmediata. No obstante, unos 900 sobrevivientes pudieron abandonar el buque y esperar a ser rescatados... pero, increíblemente, nadie los buscó durante varios días. La localización de los naufragos y su posterior rescate ocurrieron 90 horas después y sólo por un golpe de suerte, cuando casualmente un avión de patrullaje avistó naufragos, los que pensó inicialmente que eran japoneses. Trágicamente, ya sólo quedaban 316 marinos con vida, incluyendo a su comandante, el capitán de navío Charles McVay. Más de 500 sobrevivientes ya habían fallecido a causa de hipotermia, heridas previas, cansancio, sed, demencia o por ataques de tiburones. ¿Cómo durante varios días nadie se dio cuenta que un crucero pesado con más de mil tripulantes había sido hundido? Si bien

en tiempo de guerra era posible perder una unidad de combate por la acción submarina enemiga, era inaceptable no darse cuenta que un buque propio y toda su tripulación había desaparecido. Una serie de errores operacionales, de inteligencia, de telecomunicaciones y una combinación de mala fortuna crearon las condiciones para que se perdieran centenares de vidas.

Este artículo busca encontrar la explicación del por qué nadie tuvo conciencia durante más de tres días de la pérdida del "Indianapolis" y además comprender las razones por las cuales no se le advirtió que en su ruta a las Filipinas iba a cruzar un área peligrosa con amenaza submarina.

La última navegación del crucero pesado "Indianapolis"

Producto de averías sufridas en la invasión de Okinawa, el "Indianapolis" efectuó reparaciones en San Francisco y cuando



Crucero pesado USS "Indianapolis" en 1945.
(Fuente: Archivos Nacionales de los Estados Unidos (NARA).)

estuvo listo recibió la importantísima misión de llevar los principales componentes de la primera bomba atómica a las islas Marianas. Esta misión era extremadamente sensible y nadie a bordo, ni siquiera su comandante, sabía la naturaleza de la carga, tarea para la cual el buque se desplazó a máxima velocidad (sobre los 30 nudos) entre San Francisco y Tinian, con escala en Hawaii, y en el más estricto secreto en cuanto a mensajería y emisiones radiales. El día 26 de julio, una vez cumplida esta misión, el buque recibió órdenes de trasladarse a Guam y después a Filipinas para incorporarse al Grupo de Tarea (GT) 95.7.

Para este nuevo desplazamiento, ahora sólo con un nivel de seguridad normal para operaciones de buques de combate en tiempo de guerra, se cursó el mensaje acostumbrado, que detallaba la ruta y las fechas de zarpe y arribo y fue enviado a todos los destinatarios que correspondían, tanto de los puertos como de los mandos involucrados.

Previo a zarpar de Guam, el comandante se dirigió a la Base Naval Operativa y recibió los últimos reportes de inteligencia, que señalaban que la amenaza japonesa era prácticamente nula en la ruta que seguiría la unidad, ya que no había unidades de superficie japonesas y sólo había informaciones antiguas, alejadas de la ruta y no comprobadas sobre submarinos japoneses. En su conversación con el oficial de operaciones, se le informó que no había buques escoltas disponibles, por una escasez crítica producto que eran el blanco preferido de los aviones kamikaze japoneses, que además estaban todos desplegados en el área actual de combate, más de mil millas náuticas al norte, ni eran realmente necesarios para un buque como el "Indianapolis". Sin embargo, la inteligencia norteamericana, para proteger su principal fuente de información, la obtenida por radiointeligencia, vedaba la información de esta fuente para el nivel de comandante de buque, por lo que no se le informó de la presencia de cuatro submarinos en el área general de operaciones, incluyendo dos que estaban en la ruta directa que conectaba Guam con Leyte. Las

instrucciones especiales para esta ruta, que recibió su oficial de navegación, indicaban que podía emplearse la ruta directa, la ruta de convoyes "Peddie", no siendo necesario hacer desvíos o pensar en otras opciones.

Aunque había recibido instrucciones de zigzaguear a su propia discreción, el comandante McVay decidió suspender esta maniobra antisubmarina, debido a las malas condiciones de visibilidad la noche del 30 de julio. Sin embargo, el submarino japonés I-58, al mando de Mochitsura Hashimoto, tuvo un golpe de suerte y en un claro entre las nubes, con la ayuda del contraluz que producía la luna que se iba elevando lentamente sobre el horizonte, pudo divisar casi en la misma demarcación un blanco perfecto, un buque de guerra enemigo de gran tamaño, navegando sin escolta y acercándose hacia él con un rumbo fijo y a una velocidad moderada.

No fue difícil para el submarino japonés ponerse en posición de tiro y lanzó una salva de 6 torpedos en abanico, con los cuales consiguió dos impactos. De acuerdo a declaraciones posteriores del comandante japonés, que el crucero hubiese estado navegando en zigzag no hubiese hecho una mayor diferencia.

El primer torpedo dañó solamente el sector de proa, pero el segundo, que impactó bajo el puente, provocó gravísimos daños como la destrucción de la central de control de averías y de la sala de radio principal, cortó el poder eléctrico y produjo una inundación rápida e incontrolable, por lo que su comandante dio la orden de abandono. Una de las principales preocupaciones de éste y de su personal de telecomunicaciones fue poder enviar un mensaje con el S.O.S. y la posición, lo que con grandes dificultades, desde la sala de radio de emergencia y con equipos alternativos pudieron ejecutar, incluso alcanzando a enviar dos veces la señal.

Algunas fuentes plantean que esta señal habría sido escuchada parcialmente y en forma muy débil por al menos tres receptores estadounidenses en Filipinas; pero sin poder obtener una clara referencia de la posición y de la identificación del



Representación artística de Chris Mayger del ataque al crucero "Indianapolis" por parte del I-58. (Fuente: US Naval Institute).

emisor, habría sido evaluada como una decepción por parte de los japoneses y fue ignorada.

Abandonaron el buque unos 900 hombres, que razonaban que al día siguiente, cuando no recalaran en Leyte, sus camaradas de armas empezarían rápidamente un operativo de búsqueda. Pero sus esperanzas eran vanas, nadie generaría algún tipo de alerta cuando el buque no llegó a Leyte en la fecha y horario estimado.

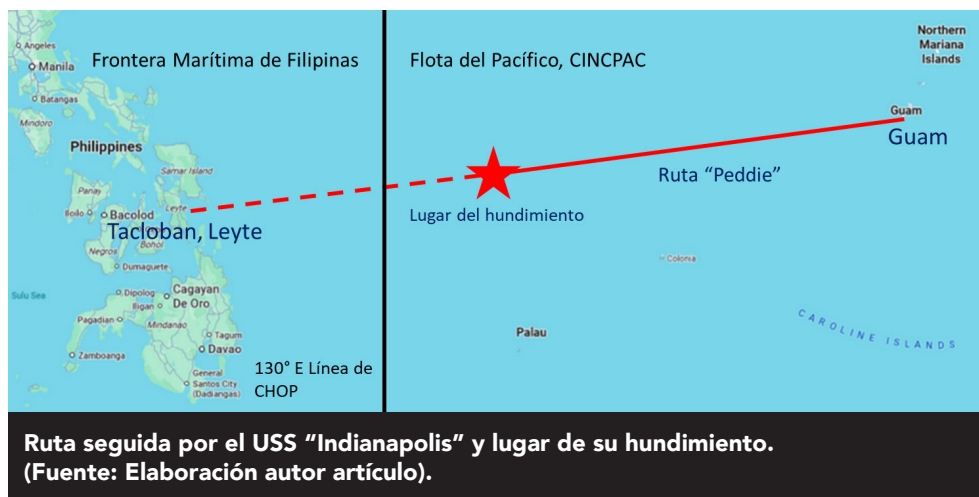
Las fallas operacionales, de mando y control y de telecomunicaciones

¿Por qué nadie tomó alguna acción cuando el crucero no llegó a Leyte?

Con alrededor de 700 buques de combate y otros 400 buques de apoyo en el teatro de operaciones, mantener el control del movimiento de las unidades propias en el Pacífico Occidental era una tarea complicada y era factible cometer

errores. Centenares de mensajes con zarpes y recaladas, asignaciones de rutas y de sitios, órdenes, informaciones, coordinaciones, reportes meteorológicos o requerimientos logísticos, entre otros, llegaban diariamente a los Directores de Puerto de Tacloban, en Filipinas y de Guam, en las Marianas, encargados de coordinar el movimiento y las rutas de los buques en sus respectivos puertos, especialmente de los buques mercantes y auxiliares, ya que los directores de Puerto no podían dar órdenes operativas a los buques de combate, que dependían de las flotas, sólo dándoles instrucciones de entrada y salida de puerto y de rutas a emplear, por lo que para ellos los movimientos de los buques de combate eran prácticamente sólo informativos.

El 26 de julio el Comandante en Jefe de la Flota del Pacífico envió un mensaje que disponía las órdenes de navegación para el "Indianapolis", que eran dirigirse a Leyte e incorporarse al GT 95.7 (parte de la Fuerza de Tarea 95) con el objeto de ejecutar un reentrenamiento. Ningún mando en tierra o Director de Puerto estuvo como destinatario de este mensaje, y aunque fue recibido correctamente por la FT 95, no fue recibido por el GT 95.7.



El 28 de julio el director del puerto de Guam, en directa coordinación con el "Indianapolis", envió un mensaje con las fechas, lugares, horas de zarpe y recalada, ruta y velocidad del crucero, al que estaba con destinatario ejecutivo al propio "Indianapolis", al Director del puerto de destino, Tacloban (Filipinas) y al GT 95.7. Como destinatarios informativos estaban el comandante de la FT 95, el comandante de la Quinta Flota, el comandante del área de las Marianas, el de las Carolinas y el comandante de la Frontera Marítima de Filipinas. En un nuevo error de telecomunicaciones, el mensaje no fue recibido por la FT 95.

Es decir, para los mandos a flote directamente involucrados, el Comandante del GT 95.7, Contraalmirante Lynde McCormick, quien se encontraba navegando en las afueras de Leyte, supo que el "Indianapolis" se incorporaría a su Grupo de Tarea, pero sin saber para qué ni por qué se lo informaban, ya que creía que el buque volvería a asumir como insignia de la Quinta Flota, por lo que no debería llegar a Leyte. Su superior, el comandante de la FT 95, Vicealmirante Jesse Oldendorf, que se encontraba en Okinawa, también supo que el "Indianapolis" se incorporaría a su Fuerza de Tarea, pero no recibió el mensaje que le decía la fecha. De esta manera ninguno de los dos tenía la información suficiente para darse cuenta si el "Indianapolis" no llegaba a Leyte; tampoco ninguno de los dos hizo algo para aclarar la situación.

Además, en ese entonces existía una importante línea imaginaria en el meridiano 130° E, que marcaba el límite de la jurisdicción entre las Marianas, dependiente de la Flota del Pacífico del Almirante Chester Nimitz y las Filipinas, dependiente de la Frontera Marítima de Filipinas, que tenía a cargo toda la parte administrativa y de apoyo (la "marina de los papeles") y junto a la Séptima Flota, a cargo de las unidades a flote (la "marina de combate"), conformaban la denominada "Marina del General MacArthur", quien era la máxima autoridad de las Filipinas. El cruce de ese meridiano implicaba el cambio del control operacional (CHOP) del buque desde la Flota del Pacífico a la de Filipinas.

Solamente por estima, ya que para evitar romper el silencio radial los buques no informaban el cruce de esta longitud, se supuso que el "Indianapolis" cruzó esta línea el día 30 de julio. Con eso el control del director de puerto de Guam y del comandante de las Marianas sobre el buque fue implícitamente entregado al de Tacloban, Leyte y a la Frontera Marítima de Filipinas, y dejó de ser una preocupación para los primeros, que lo borraron de sus tableros al día siguiente, suponiendo que había recalado.

En Tacloban, llegó el día de la recalada programada del "Indianapolis", 31 de julio a las 1100, y la unidad no se presentó. Era uno de los 42 buques en total que estaba programado que recalaran ese

día. En ese entonces y por disposición del Comandante de Operaciones Navales, Almirante de Flota Ernest King, para no aumentar innecesariamente el tráfico de mensajería, dando más posibilidades a la radiointeligencia enemiga de interceptarlas y descifrarlas (conocía muy bien lo que se podía obtener de las comunicaciones japonesas), las recaladas de los buques de combate no se informaban, no habiendo instrucciones diferentes respecto a un caso de "no recalada" o retraso, especialmente en cuanto a los buques de combate, ya que era habitual que en tránsito fueran enviados directamente por sus mandos operativos en otras misiones o simplemente llegaran más tarde. De todos modos la amenaza japonesa en esa etapa de la guerra era muy baja, por lo que el grado de alerta también era bajo y aparentemente no había nada sobre qué preocuparse. Así, como no había recalado en Leyte, el crucero pesado fue simplemente borrado de los tableros de situación en las Filipinas porque sencillamente no había llegado a su área de control y debía ser responsabilidad de alguna otra área, agregándose además que tampoco pensaban que tenían responsabilidad sobre los buques de combate. Estos vacíos de información o errores ya se habían convertido en una práctica habitual, una muy seria debilidad del sistema de control y monitoreo empleado, pero hasta ese momento no había tenido repercusiones graves.

Sin embargo, hubo una última esperanza para los naufragos del "Indianapolis", ya que el comandante del I-58 envió un mensaje naval cifrado a su mando que señalaba que había hundido un acorazado clase "Idaho", dando el horario y la posición, el que fue interceptado por la red de radiointeligencia norteamericana y parcialmente descifrado en Pearl Harbor unas 16 horas después de emitido. Lamentablemente, nadie pudo hacer la correlación entre la unidad, la fecha y la posición del hundimiento con el destino del "Indianapolis", porque nadie tenía acceso a la información descifrada y al mismo tiempo al detalle de las operaciones propias, por lo que el mensaje fue evaluado como deceptivo, es decir, otro engaño japonés, y descartado.

Las fallas de inteligencia

¿Por qué no se le entregó la información de la presencia de submarinos japoneses en su ruta a las Filipinas?

La información obtenida por el descifrado de comunicaciones japonesas había entregado la inteligencia que ayudó a obtener significativas victorias en la guerra naval en el Pacífico, como en mar del Coral, Midway, Guadalcanal, el derribo del avión del almirante Yamamoto que causó su muerte y la destrucción de prácticamente toda la flota mercante japonesa, por lo que esta información conocida en forma genérica como "Ultra", que seguía entregando una decisiva ventaja y permitiendo ganar la guerra, sólo era accesible para un muy reducido número de personas y del alto mando. Llama la atención que ante esta serie de ataques muy sorprendentes, en el lugar y tiempo precisos, los japoneses no se hayan dado cuenta que tenían comprometidas seriamente sus telecomunicaciones casi desde el principio de la guerra y eso se debía a una muy buena política de ocultamiento de la fuente por parte de los norteamericanos, aplicando la creatividad y el ingenio para poder entregar de alguna manera la información relevante a las fuerzas operativas, para que la pudieran emplear de forma efectiva. Por otra parte, producto de las terribles experiencias de los recientes desembarcos en Iwo Jima y Okinawa, se tenía la plena certeza de que un desembarco en las islas principales japonesas sería aún más complejo y que cualquier ventaja podía servir para disminuir los cientos de miles de bajas norteamericanas que se esperaban en esta cruenta batalla, próxima a iniciarse. La inteligencia naval estadounidense evaluó que mucha información de "Ultra" estaba llegando a niveles operacionales o mandos más bajos de lo que consideraban adecuado, por lo que se insistió en mantener esta información en el más alto nivel y evitar cualquier filtración en preparación para la invasión de Japón. De esto fue víctima el "Indianapolis", que irónicamente transportó el arma que hizo posible la rendición de Japón, haciendo innecesaria esta invasión.

Previo al zarpe desde Guam, la inteligencia naval sabía por informaciones de "Ultra" que cuatro submarinos japoneses, provistos incluso de los secretos torpedos tripulados suicidas "Kaiten", se encontraban en el teatro de operaciones. También sabía que el destructor escolta USS "Underhill" había sido hundido por un "Kaiten" del I-53 el día 24 de julio en el área de las Filipinas y que al menos dos submarinos tenían sus áreas de patrulla en la ruta del crucero pesado, pero por las razones ya expuestas, el comandante del "Indianapolis" no fue informado.

Epílogo

La pérdida del "Indianapolis" generó de inmediato una Corte de Investigación para establecer las causas y tomar las medidas necesarias. Encontró responsabilidades del comandante del buque, las que debían ser evaluadas en una corte marcial, recomendando además corregir de inmediato lo que parecía ser la principal causa de que nadie buscara al "Indianapolis", la orden que impedía informar las recaladas (y los atrasos o no recaladas) de los buques de combate.



Comandante del I-58 Mochitsura Hashimoto explicando su ataque al "Indianapolis" en la Corte Marcial del comandante McVay. (Fuente: Naval History and Heritage Command).

La desaparición de USS "Indianapolis"

E. Frederick

La opinión pública no fue informada hasta después de la rendición de Japón. Entonces empezaron a surgir las preguntas más incisivas respecto a la responsabilidad institucional de la Marina, de los mandos en el área de Filipinas por la injustificada demora en la ubicación de los náufragos y muy posteriormente (décadas después, cuando la información se hizo pública), las fallas de inteligencia relacionadas con el hundimiento del crucero pesado.

En la Corte Marcial ejecutada en diciembre de 1945, fue encontrado culpable el comandante del buque por su hundimiento, al no zigzaguear. Una investigación

paralela del inspector general encontró que dos oficiales de la Frontera Marítima de Filipinas y dos de la dirección de puerto de Tacloban tenían diversos grados de responsabilidad por no reaccionar ante la no recalada del "Indianapolis". Apelaciones posteriores y la reglamentación vigente al momento de la tragedia (era más culpa del sistema que de personas específicas), terminaron exonerando o perdonando a todos los involucrados. No obstante, el comandante McVay paulatinamente entró en una profunda depresión y se quitó la vida en 1968. Finalmente, el año 2001 fue exonerado definitivamente de todos los cargos.



BIBLIOGRAFÍA

1. Brennan, L. (2016). *The story of the USS Indianapolis*. *New Jersey Postal History Society Journal*, 44(2-3).
2. Di Tulio, P. (2011). No room for error: How a breakdown in naval communication led to a needless tragedy. *Historical Perspectives: Santa Clara University Undergraduate Journal of History*, 16, Article 11. <https://scholarcommons.scu.edu/historical-perspectives/vol16/iss1/11>
3. Hulver, A., & Luebke, P. (2018). *A grave misfortune: The USS Indianapolis tragedy*. Naval History and Heritage Command, Department of the Navy.
4. Intelligence pertaining to the loss of USS Indianapolis. (1988). *Naval History and Heritage Command, Department of the Navy*. (Documento original de 1945). <https://www.history.navy.mil/research/histories/ship-histories/loss-of-uss-indianapolis-ca-35/intelligence>
5. Newcomb, R. D. (2001). *Abandon ship!: The saga of the USS Indianapolis, the Navy's greatest sea disaster*. HarperCollins.
6. Stanton, D. (2001). *In harm's way: The sinking of the USS Indianapolis and the extraordinary story of its survivors*. Holt Paperbacks.
7. The sinking of USS Indianapolis: Narrative of the circumstances of the loss of USS Indianapolis. (1946). Navy Department Press Release.
8. Vincent, L., & Vladic, S. (2018). *Indianapolis: The true story of the worst sea disaster in U.S. naval history and the fifty-year fight to exonerate an innocent man*. Simon & Schuster.
9. Winton, J. (1993). *Ultra in the Pacific: How breaking Japanese codes and ciphers affected naval operations against Japan, 1941-1945*. Naval Institute Press.