

NOTAS SOBRE LA MARINA DE VICHY (II). LA OPERACIÓN AMENAZA

Joaquín RUIZ DÍEZ DEL CORRAL
Comandante auditor

Los prolegómenos



N un número anterior (enero-febrero 2009) vimos que una fase de la Operación CATAPULTA se llevó a cabo en aguas de Dakar mediante una acción británica de comandos que trataron de inutilizar al acorazado *Richelieu* (de más de 43.000 toneladas de desplazamiento estándar y ocho cañones de 380 mm, aunque sólo tenía en funcionamiento la torre II), dejándole con una hélice gravemente dañada. A la estratégica situación de Dakar, convertida en primordial objetivo británico, se unía la imperiosa necesidad del general De Gaulle, que subsistía precariamente en Londres, de dar un golpe de efecto para aumentar su influencia y prestigio. Si a eso añadimos el deseo de unos y otros de apoderarse del oro de parte del tesoro del Banco de Francia que había sido puesto a buen recaudo en la colonia tras la derrota, resulta más que comprensible que los anglo-gaullistas planearan la llamada Operación AMENAZA para hacerse con la ciudad tras un desembarco. La operación, según De Gaulle, no debería revestir ninguna dificultad, pues vaticinaba que sólo se opondría a ella una resistencia simbólica y que una fácil victoria serviría para establecer una cabeza de puente en el África Occidental francesa (Congo, Chad, Gabón, Camerún, etc.), que habría de caer fácilmente en sus manos. Con este propósito, el 31 de agosto de 1940 zarpó de puertos británicos, rumbo a Freetown, una fuerza de desembarco, la «Fuerza M», compuesta por unos 2.400 franceses libres y más de 4.000 infantes británicos, que embarcaron en seis mercantes (el trasatlántico holandés *Westerland* llevaba a De Gaulle a bordo) escoltados por numerosos efectivos británicos: dos viejos —pero todavía poderosos— acorazados de 30.000 toneladas, el *Resolution* y el *Barham*, que montaban cada uno ocho cañones de 381 mm; el portaaviones *Ark Royal*, con treinta aviones *Swordfish* y *Skua*; tres cruceros pesados, el



Portaaviones *Ark Royal* de la Marina británica.

Devonshire, *Cumberland* y el australiano *Australia*, y los destructores *Echo*, *Eclipse*, *Faulknor*, *Fortune*, *Escapade*, *Foresigh*, *Fury*, *Inglefield* y *Greyhound*, al mando del vicealmirante sir John Cunningham. Se integraban en la fuerza los cañoneros franceses *Savorgnan de Brazza*, *President Houduce*, *Commandant Dominé* y *Commandant Duboc*.

La situación en el África Ecuatorial francesa era cada vez más inestable, ya que la lealtad de buena parte de las autoridades civiles y militares de aquellas colonias para con el mariscal empezaba a debilitarse. La decidida acción del capitán D'Hautecloque, más conocido por su nombre de guerra, Leclerc, había unido el Chad a su causa y pretendía hacer lo mismo con la totalidad del África negra francesa. Ante esta peligrosa situación, el Gobierno de Vichy decidió mandar refuerzos para hacer que la balanza se inclinara a su favor. El 9 de septiembre zarpaba de Toulon, en demanda de Dakar, una fuerza de seis modernos barcos, los cruceros ligeros *Georges Leygues*, *Montcalm* y *Gloire*, de 7.600 toneladas de desplazamiento y un armamento principal compuesto por nueve cañones de 152 mm y los velocísimos destructores *Le Fantasque*, *L'Audacieux* y *Le Malin*, que al mando del contralmirante Bourragué arribaron a Casablanca el día 11, haciéndose a la mar al día siguiente y entrando en Dakar el día 14, gracias a una tardía reacción británica que imposibilitó su intercepción. La llegada de los cruceros y destructores de Toulon, que además

traían hélices nuevas para el *Richelieu*, supuso un refuerzo más que considerable para las posiciones de Vichy, que así reunía en la colonia una considerable fuerza naval: los buques procedentes de la metrópoli y los que estaban allí destacados dependientes del comandante de Marina: el crucero ligero *Primauguet*, el destructor *Le Hardi*, los submarinos *Persee*, *Beveziers* y *Ajax*, seis pequeños cañoneros y tres patrulleros. La ciudad de Dakar está situada en el extremo de la península de Cap Vert, defendida por numerosas baterías de costa; las más poderosas eran las emplazadas en la isla de Goreé, frente a Dakar; las de cabo Manuel, al sur de la



Vicealmirante sir John Cunningham.

ciudad; las de Rufisque, en el istmo, diez millas al este de la capital, y dentro de la rada las de la punta de Bel-Air. A estas fuerzas había que añadir una escuadrilla de aviones de caza en Ouakam y otra de bombardeo en Thies, localidades próximas a la capital de la colonia, así como cinco regimientos de Infantería que la guarnecían. En Dakar residía el gobernador general, Pierre Boisson, hombre enérgico y decidido partidario de defender la legalidad vigente: la representada por Petain. En esa misma línea se situaba el general Barrau, jefe de las fuerzas militares del África Occidental francesa, y el comandante de Marina, contralmirante Landriau. El panorama que se dibujaba resultaba bastante menos halagüeño para los anglo-gaullistas que el idílico que había planteado De Gaulle.

El Congo francés había tomado partido por De Gaulle, por lo que el día 18 la división de cruceros de Bourragué zarpó rumbo a Gabón, donde la esperaba el petrolero *Tarn*, escoltado por el crucero ligero *Primauguet* (capitán de navío Goybet), que ya estaba en Dakar. En la mañana del día 19, el *Primauguet* y el *Tarn* fueron interceptados por los cruceros británicos *Cornwall* y *Delhi*, que les apremiaron a dirigirse a Casablanca. Goybet quiso batirse, pero Bourragué consideró que sería mejor evitar un enfrentamiento abierto con los británicos, por lo que los dos barcos franceses marcharon rumbo al protectorado. Por la noche, privados del combustible del *Tarn*, los otros tres cruceros se



Almirante Lacroix.

dirigieron a Dakar, y en eso estaban cuando el *Gloire* sufrió una avería en las máquinas que le hizo perder velocidad y separarse de sus compañeros, siendo al día siguiente sorprendido por los británicos, que también le obligaron a dirigirse a Casablanca. La actitud de Bourragué, considerada como poco decidida, provocó su inmediata destitución y su sustitución por el vicealmirante Emile Lacroix, que llegó en avión procedente de Toulon el día 22, reuniéndose inmediatamente con el contralmirante Landriau para analizar los últimos sucesos, que tenían todas las apariencias de constituir los preparativos de un ataque británico a la colonia francesa.

Primer día de combate

En el brumoso amanecer del día 23, la «Fuerza M» se plantó frente a Dakar. Dos avionetas *Luciole* tripuladas por franceses despegaron del *Ark Royal* y a eso de las seis de la mañana, aterrizaron en el aeródromo militar de Ouakam, logrando capturar a su despistado jefe, aunque poco después, tras la reacción de las tropas del aeródromo, eran ellos los que caían prisioneros. Simultáneamente despegaron del portaaviones varios aviones torpederos *Swordfish* que dejaron caer octavillas sobre la ciudad anunciando la llegada del general De Gaulle y de sus tropas, pero fueron repelidos por la artillería antiaérea del *Richelieu* (capitán de navío Marzin), que derribó a uno. Ni las octavillas ni las tres amenazadoras proclamas lanzadas por TSH a las 0700, 0800 y 1020 horas —la última de ellas un verdadero ultimátum— consiguieron, en absoluto, que la población y las tropas francesas de Dakar les prestaran apoyo alguno. El drama de Mers-el-Kebir estaba muy cerca y De Gaulle en ese momento no era más que uno de tantos generales de brigada; realmente, no representaba a casi nadie.

Mientras tanto, una motora arriada desde el cañonero *Savorgnan de Brazza* intentó llevar a puerto al capitán de fragata D'Argenlieu para parlamentar.

D'Argenlieu, que alcanzaría puestos de relevancia en el gaullismo, desembarcó y a punto estuvo de ser hecho prisionero, aunque consiguió escapar herido por el fuego de ametralladora de un remolcador que salió en persecución de su rápida embarcación. Poco después, los cañoneros *Commandant Duboc* y *Commandant Dominé* penetraron en la rada transportando unos destacamentos de fusileros de Marina con la intención de apoderarse del *Richelieu*, pero desde el acorazado se les recibió a cañonazos y los dos barquitos tuvieron que salir de puerto a toda la velocidad de sus máquinas.

A eso de las siete de la mañana, el cañonero *Calais*, que patrullaba en las proximidades de cabo Manuel, pudo distinguir —ya que durante unos minutos se había levantado la densa niebla que cubría el mar— al grueso de la «Fuerza M», por lo que regresó a toda máquina a Dakar para alertar de tan amenazadora presencia. Ya no cabía duda de que iba a intentarse una invasión de la colonia. El almirante Lacroix, para evitar otro Mers-el-Kebir, ordenó encender a todos sus barcos e hizo salir de la rada a los cruceros *Georges Leygues* y *Montcalm* y a los destructores *L'Audacieux* y *Le Malin*; lo mismo hizo el contralmirante Landriau con los submarinos *Persee* y *Ajax*.

La «Fuerza M» siguió aproximándose a su objetivo, y poco antes de las once estaba a tiro de las baterías de cabo Manuel y Gorée, que abrieron fuego, siendo contestadas por el *Australia*. Durante el cañoneo, los submarinos *Persee* y *Ajax* trataron de salir del puerto, en superficie, debido al poco calado, pero fueron interceptados por destructores británicos: El *Ajax* pudo refu-



Cruceros saliendo del puerto.

giarse en puerto, pero el *Persee*, que aunque sin éxito había conseguido lanzar sus torpedos contra los británicos, fue alcanzado por tres proyectiles enemigos, que le causaron tales averías que obligaron a su abandono antes de irse a pique, muriendo su comandante, el capitán de corbeta Lapierre; los naufragos pudieron ser recogidos por el pequeño cañonero *La Surprise*. El combate se desencadenó con enorme violencia: los cruceros británicos disparaban contra los buques franceses que permanecían en puerto, y eran contestados por las baterías de costa y por el *Richelieu*. El *Montcalm*, al intentar salir, fue alcanzado por una salva británica, y el crucero británico *Cumberland* lo fue por una granada disparada desde cabo Manuel, que lo averió tan gravemente que hubo de retirarse del combate y dirigirse a Freetown. También fueron alcanzados los destructores *Inglefield* y *Foresight*, éste por dos veces, y el crucero ligero *Delhi* (capitán de navío Steward), al que una granada de 240 mm produjo una gran vía de agua. Varios proyectiles británicos cayeron en Dakar causando 27 muertos y numerosos heridos entre la población civil. La intensidad del fuego de los dos bandos fue decreciendo a partir de las 1115 horas, hasta que cesó por completo a eso de las 1200 horas.

Poco después del mediodía Lacroix envió a los destructores *Audacieux* y *Le Malin* a la isla de Gorée para que le informaran sobre los movimientos de la flota enemiga, pues debido a la espesa niebla nada podía verse desde el puerto. Los aviones británicos, cuando sobrevolaban un claro, descubrieron al *Audacieux* en la ensenada de Rufisque. Con esta información el almirante Cunningham ordenó al crucero pesado *Australia* y a los destructores *Fury* y *Greyhound* que lo echaran a pique. Sobre las 1630 el destructor francés fue sorprendido por el crucero británico, que comenzó a dispararle con sus cañones de 203 mm. La primera salva quedó corta, mas la segunda le impactó de lleno causándole grandes estragos; pero peor aún fueron la tercera y la cuarta, que le alcanzaron en el puente y en los paños de munición, convirtiendo al desventurado barco en una inmensa pira, causando ochenta y un muertos y más de cien heridos. El *Audacieux*, en llamas, fue socorrido por los cañoneros franceses que recogieron a sus supervivientes, embarrancando al día siguiente en la ensenada de Rufisque.

Queda por reseñar una última acción bélica en aquel brumoso día. El intento de desembarco gaullista en la bahía de Rufisque, concebido como alternativa a la toma de Dakar. Hacia las 1700 horas se presentaron en la ensenada los cañoneros *Savorgnan de Brazza*, *Commandant Dominé* y *Commandant Duboc*, entablándose un duelo artillero con las dos viejas piezas de la batería situada en el faro, que aunque alcanzaron al *Commandant Duboc* acabaron siendo silenciadas. Se intentó entonces el desembarco en la playa, pero fue repelido por una sección de ametralladoras de tiradores senegaleses. A los pocos minutos, ante el temor de que irrumpieran los cruceros de Lacroix y la posibilidad de que la batería de costa fuera reparada y pudiera entrar de nuevo en acción, los tres cañoneros se retiraron.

Anocheció bruscamente, con la vertiginosa rapidez con que lo hace en los trópicos. Enmudecieron los cañones, pero sólo de momento. Las espadas seguían en alto.

Segundo día de combate

A la una de la madrugada del día 24, el almirante Cunningham envió un ultimátum al gobernador Boisson conminándole a entregar la plaza a De Gaulle en un plazo máximo de seis horas. El texto era realmente torpe, ya que acusaba a los defensores de querer entregar Dakar a Alemania, lo que provocó la indignación de éstos y reforzó su propósito de repeler la agresión a toda costa. Boisson, por medio de la radio del *Richelieu*, respondió lacónicamente: «Francia me ha confiado Dakar y lo defenderé hasta el final». Amaneció más despejado que la víspera y durante la jornada se produjo un feroz combate aeronaval que duró casi todo el día. La primera acción resultó desfavorable para los franceses, ya que entre la 0700 y las 0800 el *Ajax* (capitán de corbeta Guimont) avistó a los dos acorazados británicos y se dispuso a atacarlos, pero, descubierto por el destructor *Fortune*, éste lanzó cargas de profundidad que



Cortinas de humo.

Destructor *Resolution*.

alcanzaron y hundieron al submarino. A eso de las 0815 aviones británicos bombardearon las baterías de cabo Manuel, y pasadas las 0900 lo intentaron, infructuosamente, con el *Richelieu*, que respondió con su artillería antiaérea derribando tres aviones enemigos; un cuarto aparato británico fue derribado por la caza francesa. Terminada la incursión aérea, el combate naval se desencadenó con furor. A las 0930, a 14.000 metros de la costa, abrieron fuego el *Barham* y el *Resolution*. Para ocultar a las unidades francesas, el destructor *Le Hardi* y el cañonero *Commandant Rivière* tendieron densas cortinas de humo, tras las que el *Richelieu*, ayudado por un remolcador que tiraba de su popa para abrirla del muelle y colocarlo en posición de tiro, respondía con toda su artillería. También lo hacían los cruceros *Georges Leygues* y *Montcalm* y los destructores *Le Fantasque* y *Le Malin*, disparando con gran precisión contra los buques británicos, con los que se entabló un furioso duelo artillero. Los buques franceses maniobraron con pericia en el reducido espacio comprendido entre la rada del puerto y los numerosos bajos y barreras antisubmarinas que lo protegían, sorteando las salvas enemigas, que sí pudieron hundir al mercante *Tamara*. En el otro bando, el acorazado *Resolution* (capitán de navío Bevin) fue alcanzado por cuatro granadas francesas, aunque los daños que le causaron no fueron especialmente graves. El combate se interrumpió cuando Cunningham comprobó que los franceses resultaban un hueso duro de roer, y ordenó a sus buques que se retiraran hacia el sur, mientras eran perseguidos por aviones franceses que los bombardearon, aunque sin consecuencias.

Pasadas las 1245 se reanudó el combate cuando los dos acorazados británicos abrieron fuego contra el *Hardi*, que había salido unas cuatro millas fuera de las defensas antisubmarinas que protegían el puerto para recoger a un aviador británico derribado. El fuego fue respondido contundentemente por el

Richelieu, los cruceros y las baterías de Gorée y cabo Manuel. La escuadra francesa y las baterías de costa, enmascaradas entre las cortinas de humo, no fueron alcanzadas por el fuego británico, que sí castigó duramente al pueblo de Gorée y a la propia ciudad de Dakar, provocando 84 muertos y 197 heridos entre la población civil, graves destrozos en edificios e infraestructuras y alcanzando a los mercantes *Porthos* y *Tacoma*. Ante la práctica inutilidad del ataque, la escuadra británica se retira nuevamente a las 1400 horas.

Media hora después, ocho aviones torpederos procedentes del *Ark Royal* se dirigieron a la rada y atacaron a los franceses, que maniobrando hábilmente lograron esquivar los torpedos británicos. Así terminó la jornada, con una nueva retirada de los buques británicos, que nada habían conseguido en su ataque. A bordo del *Barham* conferenciaron De Gaulle y Cunningham, quienes, ante la imposibilidad de alcanzar los objetivos que se habían propuesto, acordaron dar por finalizada la operación. Desde Londres, el *premier* Churchill se opuso y ordenó que al día siguiente prosiguiera el combate hasta derrotar a la escuadra francesa y conseguir la toma de Dakar.

Tercer día de combate

El día 25 amaneció radiante y con una magnífica visibilidad. Pasadas las 0900 horas la escuadra británica abrió de nuevo el fuego, centrándolo sobre el *Richelieu*, que fue alcanzado por un proyectil de 381 mm, aunque sólo le causó leves desperfectos que no le impidieron responder junto con el resto de los buques franceses, que alcanzaron con dos granadas de 152 mm al *Australia*. Hemos de resaltar un suceso de enorme importancia que, prácticamente, decidirá el resultado de la batalla. A poco de comenzar el combate, el único submarino francés que permanecía operativo, el *Beveziers*, al mando del capitán de corbeta Lancelot, avistó a unas nueve millas al sur de Gorée al acorazado *Resolution*, lanzándole cuatro torpedos, uno de los cuales le impactó en la banda de babor en la que se abrió una



Capitán de corbeta Lancelot.

enorme vía de agua que anegó cámaras y compartimentos, produciéndole una escora de 12° y dejando inútil toda la artillería secundaria de babor. El maltrecho coloso británico hubo de retirarse, siendo remolcado hasta los Estados Unidos, donde fue sometido a reparaciones que duraron más de cinco meses. Fue esta la gota que colmó el vaso. Los británicos habían sufrido numerosos daños: el *Resolution* y el *Cumberland* fuera de combate, averiados varios barcos y una decena de aviones derribados, frente al grueso de la escuadra francesa y de las baterías de costa que permanecían prácticamente intactas. Cunningham no tuvo más remedio que pedir a Londres autorización para retirarse, y esta vez sí le fue concedida. La operación AMENAZA concluyó con un rotundo fracaso.

De Gaulle se equivocó, y también lo hicieron los británicos, que cosecharon una derrota significativa. Para explicar los motivos del fracaso hay que señalar varias razones: en primer lugar, el error de la Marina británica al no impedir la llegada de los cruceros de Bourragé a Dakar; en segundo, que las autoridades civiles y militares del África Occidental francesa actuaron con energía y decisión; en tercer lugar, el pésimo planteamiento de la operación: De Gaulle actuó con precipitación al pensar que su mera presencia haría que buena parte del Imperio colonial francés se pasara, sin más, al bando aliado. Ya lo hemos dicho, pero conviene repetirlo: en ese momento De Gaulle era un patriota apasionado, pero nada más. Uno de tantos generales de brigada del Ejército francés que, visionario, pero sin apoyos significativos, logró involucrar a los británicos en una desafortunada acción bélica. Y por último, la pericia y valor demostrada por los marinos franceses; no podemos dejar de tener presente que la Marina francesa era una de las más modernas y poderosas del mundo y que su cuerpo de oficiales tenía un gran prestigio, que demostró bien ganado. Además, el ataque británico a Mers-el-Kebir, que tantos muertos y sufrimientos había causado a esta Marina, se había convertido en una espina que los franceses deseaban sacarse: la indignación producida no había mermaado la moral de los combatientes, sino que, por el contrario, la había acrecentado enormemente. Estas circunstancias fueron olvidadas por los británicos, que cometieron un grave error de cálculo, minusvaloraron a sus oponentes y se vieron derrotados. La Operación AMENAZA resultó un auténtico fiasco; la prensa británica arremetió contra ella, llegando a publicar el *Daily Mirror* que «En Dakar hemos tocado, sin duda, el fondo de la imbecilidad». Churchill hubo de enfrentarse a una Cámara de los Comunes enfurecida, la posición de De Gaulle quedó muy debilitada ante la opinión pública y la brecha entre franceses y británicos no hizo sino agrandarse.