EVASIÓN, ORO Y BATALLA. PERIPECIA DE LOS ACORAZADOS *RICHELIEU* Y *JEAN BART*

Víctor SAN JUAN SÁNCHEZ
Capitán de yate

Introducción

OS franceses, autores del primer buque acorazado —la fragata *Gloire* de Dupuy de Lôme, con el patrocinio de Napoleón III—, colaboraron también en la aparición del súper acorazado, surgido en el período de entreguerras como sustancial mejora del clásico buque acorazado *Dreadnought*. Tras el Tratado de Versalles y el autohundimiento de la Hochseeflotte (Flota de Alta Mar alemana) el 21 de junio de 1919 en Scapa Flow, los ingenieros alemanes renovaron el concepto del crucero acorazado con el llamado *schwere kreuzer,* vulgarmente conocido como «acorazado de bolsillo», más rápido que un acorazado y capaz de pulverizar a un crucero. Los dos primeros —*Deutschland* y *Admiral Scheer*— se botaron en la década de los treinta, construyéndose un tercero, el *Admiral Graf Spee*. Los franceses se consideraron obligados a responder al desafío, concibiendo por su parte las llamadas «Fuerzas de Raid», es decir, «grupos de buques veloces, bien armados y adaptados a una guerra dinámica, aptos para defender el propio tráfico marítimo y atacar el del adversario, manteniendo despejadas las propias líneas de comunicación de cualquier posible enemigo, aceptando o rehuyendo el combate según se presentara la situación». Unidades rápidas, de blindaje contenido y contundente artillería, mucho más potentes que los *Deutschland* alemanes.

Los súper acorazados franceses *Dunkerque* y *Strasbourg* nacieron al darse cuenta el ministro de Marina francés, Georges Leygues, de que Francia no había agotado el tonelaje asignado por el Tratado de Washington para estos buques. Construidos en los astilleros atlánticos de Brest y Saint-Nazaire, mostraron claro perfil de «cazadores», con ambas torres de artillería pesada en proa, ahorrando el peso de un pañol de municiones. Cada una llevaba cuatro caño-

Acorazado *Jean Bart*. (Foto: internet).

nes de 330 mm (13 pulgadas) y el casco, esbelto y fino, con proa de clíper, estaba muy estudiado. Resultaron unidades muy buenas, pero los alemanes recogieron el guante replicando con los excelentes *Scharnhorst* y *Gneisenau* de 1936, con blindaje «antifrancés» y más rápidos que los *Dunkerque*. Italia, por su parte, construyó los magníficos *Littorio* y *Vittorio Veneto*. Francia no quiso quedar atrás ante semejante desafío, aprobando la construcción de dos *Dunkerque* agrandados, *Richelieu* y *Jean Bart,* con artillería de 381 mm, blindaje invulnerable para los *Scharnhorst* y velocidad superior a los 31 nudos. Construidos ambos buques como fruto de una «carrera de armamentos» entre la Alemania nazi, la Italia fascista y Francia, estaban destinados a un proyecto increíble, en el que serían protagonistas de una audaz evasión, el transporte de un cargamento de oro y dos batallas navales. Como el guion de una película de piratas.

La compleja construcción

El casco del *Strassbourg* se botó gracias al famoso dique del transatlántico *Normandie,* de 314 m de eslora; pero, en Brest, la llamada grada de Salou tenía solo 197 m de longitud, por lo que hubo que hacer el *Dunkerque* en dos secciones, una de 197 m y otra de 17 (la proa) soldada posteriormente. El

problema se incrementaba con los nuevos buques, todavía más grandes, que deberían construirse en Brest y Saint-Nazaire, respectivamente. En la grada de Salou, el *Richelieu* tuvo que repetir la historia del *Dunkerque,* construyéndose en dos piezas de 197 y 43 metros. Pero en Saint-Nazaire no era posible ocupar el dique del *Normandie* el tiempo que duraría la construcción. El *Jean Bart* se construiría en otra grada río arriba, la llamada *Ouvrage Caquot* del astillero Ateliers & Chantiers del Loira, diseñada por el ingeniero Albert Caquot.

Consistía en un complejo de dos gradas paralelas de 325 m de longitud, una somera para construir el barco y otra profunda de montaje y botadura con el piso tres metros por encima del nivel medio de las mareas, que en el río Loira alcanzan de cinco a seis metros de carrera. Cuando el casco del buque quedaba terminado en la somera, se inundaba todo el complejo con la pleamar, clausurándose mediante una puerta hidraúlica, que permitía poner el casco a flote para pasarlo sobre la isleta intermedia de servicio (donde discurría sobre raíles la monstruosa grúa *Gusto,* capaz de mover 240 toneladas) y quedar instalado en la otra grada, la profunda para montaje y botadura. Era un notable complejo de ingeniería que permitía abordar dos construcciones a un tiempo, pero demasiado complicado de utilizar. El punto débil del *Ouvrage Caquot* estaba en los accesos. Para salir o entrar al dique profundo había que pasar entre la Roca de Penhöet y la isla Gran Tortuga, canal de la ribera del río Loira que no tenía profundidad, debiendo ser continuamente dragado. Luego se giraba casi 45º para alinear la grada. Sacar del complejo un buque de 244 m de largo, 33 de manga y más de nueve de calado como el *Jean Bart* era toda una hazaña y precisaba de un canal de al menos 70 m de ancho para dejar margen de giro y holgura al casco, previniendo efectos de viento y corrientes.

La construcción del súper acorazado se inició en verano de 1936, avanzando muy lentamente. En marzo de 1939 el casco del *Jean Bart* estaba concluido, pero era un casco vacío, aún sin la planta propulsora (calderas y turbinas), hélices ni timones, con el armamento construyéndose muy lejos. En diciembre, procedente del crucero *Montcalm,* llegó a Saint-Nazaire el capitán de navío Pierre-Jean Ronarc'h, nombrado comandante de quilla del acorazado y verdadero artífice del «milagro» del *Jean Bart*. Su primer desafío fue la «travesía» del acorazado de la grada somera a la profunda —el 6 de marzo de 1940 y en presencia del prefecto de Lorient y el Servicio Técnico de Construcciones Navales de la Royale—, comenzando la instalación de la maquinaria y ejes. Entretanto, una draga holandesa limpiaba el canal por fuera; su previsión era tenerlo listo para octubre de 1940, cuando se botaría el acorazado. Pero imperiosas circunstancias harían pedazos estos planes: el 10 de mayo de 1940 los alemanes invadieron Bélgica, sobrepasando la línea Maginot y el río Meuse sin que se les pudiera detener en suelo francés como en la Gran Guerra. El peligro de que tanto el *Richelieu* como el *Jean Bart* cayeran en manos de los invasores nazis se hizo evidente. El primero estaba suficientemente adelantado en Brest y lograría salir a tiempo; pero la fuga del magnífi-

co *Jean Bart* era más que improbable. Habría que destruirlo para que los alemanes no se apoderaran de él.

Pero Ronarc'h y los ingenieros de Penhöet tenían otra idea: una semana después de la invasión, el comandante del *Jean Bart* se reunió con su segundo Rodellec y el ingeniero Gasquet, acordando que el buque debería salir del complejo ¡el 20 de junio!, es decir, solo un mes más tarde. ¿Se podría terminar el súper acorazado a tiempo? El dilema era mareante, pues si embarcaba más equipo y combustible del necesario el *Jean Bart* no podría salir de la grada, y si no cargaba con lo mínimo imprescindible le sería imposible navegar o defenderse de aviones y buques alemanes. Ronarc'h fue a ver al almirante Michelier a París, que le puso en contacto con el ingeniero Durepaire, del Ministerio de Obras y Puentes. El estado proporcionaría dos dragas para mover 100.000 m^3 en el plazo disponible. No se garantizaba ni el ancho del canal (70 m), ni la profundidad imprescindible para el casco (cuatro metros). Se ofrecieron 40 m y 3,5 de profundidad. Ronarc'h aceptó.

Fueron 30 días de auténtica locura. Gasquet reclutó 3.000 trabajadores en dos turnos para terminar el barco en el tiempo previsto. Se embarcaron turbogeneradores y motores diésel para proporcionar la energía. El timón se probó al fin el 16 de junio. Solo se pudieron montar tres de las seis calderas y dos de las cuatro turbinas, que permitirían teóricamente 25 nudos de velocidad. No se probaron siquiera, pues quedaron llenas de agua destilada el 16 de junio, y el 18 (víspera de la partida) fueron instaladas las hélices externas, únicas viables. El control de daños, bombas, comunicaciones, navegación, etc., estuvo a bordo

Acorazado *Richelieu*. (Foto: internet).

el mismo día. La acomodación no se pudo terminar y gran parte de la dotación dormiría en saco sobre el duro suelo. Botes y lanchas de servicio fueron olvidadas, embarcándose solo las neumáticas.

El tema crítico del peso se resolvió saliendo de la grada con el combustible justo para dejar atrás el estuario del Loira, donde esperaría un petrolero: apenas 500 t de fuel, 150 de agua potable y 18 de aceite lubricante. El blindaje estaba casi todo puesto, pero no el armamento. El *Jean Bart* llevaría a la mar —si conseguía salir— una de las dos torres cuádruples con cañones de 381 mm, de los que solo funcionaban dos piezas. No llegó a tiempo ninguna batería secundaria, pero se encontraron cañones de 90 mm de un patrullero y cinco antiaéreos ligeros. Como siempre, los británicos intentaron influir en la fuga ofreciendo llevar ambos acorazados a un puerto inglés con la escolta de un destructor. París rechazó esta oferta y, por conducto secreto, ordenó a Ronarc'h dirigirse a Casablanca, en Marruecos, mientras el *Richelieu,* en misión aún más delicada, tomaba rumbo a Dakar. Llegaron provisiones para 10 días y se preparó un programa de demolición del buque por si no conseguía salir del Loira o de la grada.

La gran evasión

Cuando los alemanes ocuparon el puerto de El Havre el 13 de junio de 1940, la Compañía Trasatlántica envió a Saint-Nazaire tres remolcadores especializados en grandes *liners* de pasajeros como el *Normandie*, los *Minotaure, Ursus* y *Titan*. El primero era el más potente (2.500 caballos), quedando encargado de sujetar la popa durante el giro para alinear la salida. Por fin, en la tarde del 19 de julio, quedó balizado el canal dragado que, casi a las dos de la madrugada, dejaría bajo la quilla del *Jean Bart* solo medio metro de margen. Alguien aprovechó el momento para sabotear la instalación eléctrica del *Ouvrage Caquot,* quedando sin luz a las 17:00 h. El acorazado puso en marcha sus propios grupos comenzando los preparativos para la salida encendiendo las calderas. A las 22:00, con cinco metros de marea, Gasquet midió ocho de calado a proa y popa, con apenas centímetros de diferencia; un trimado admirable. Por fin, a medianoche se abrió la compuerta, llegando frente al dique los remolcadores.

El momento óptimo para empezar a salir se produjo a las 04:00 de la madrugada, con ¡30 centímetros! bajo la quilla del súper acorazado galo. No existía, pues, margen alguno. La cosa empezó mal porque el *Minotaure* varó estrepitosamente, pero sus colegas lo sacaron a tirones. Con el remolcador en posición, comenzaron a halar del *Jean Bart* los *Ursus* y *Titan*, sacándolo a metro y medio por segundo. La inercia le llevó directamente a varar de proa en seis metros de sonda, fuera del espacio dragado de giro. Pero allí estaba el *Minotaure* para sacarlo del atolladero, haciendo de pivote para que fuera

tomando la orientación del canal, puesto que el acorazado —de forma inusual— se había construido «de cara» al mar, lo que facilitaba la operación. A las 03:45, la proa volvió a tocar fondo por babor, girando el buque peligrosamente al lado contrario. Pero los tres remolcadores, como fieles lazarillos, lograron alinearlo, y a las 04:25, coincidiendo con la pleamar, el *Jean Bart* estaba a flote en medio del canal. ¡Increíble!. Ronarc'h ordenó entonces dar avante despacio. No hubo más tropiezos, pero sí emociones; a las 04:40 atacaban bombarderos alemanes. Una bomba de 100 kg cayó entre la torre de proa y la barbeta de la que aún no existía. Afortunadamente, la coraza del buque aguantó el golpe, pero el susto fue de órdago, como se puede suponer.

Nadie podría detener al *Jean Bart*. De un aeródromo cercano llegaron cazas *Morane Saulnier* para darle cobertura y Ronarc'h puso 50 revoluciones de máquina con 15º de caña a estribor, dejándose arrastrar el navío por la pesada corriente del río Loira. Largaron estachas los remolcadores y el acorazado navegó al fin a 12 nudos tomando gobierno, rumbo a la mar libre. A las 05:45 encontró su escolta, el destructor *Mameluk,* poniendo proa al cabo español de Finisterre. Poco después apareció husmeando —cómo no— el destructor británico *Vanquisher,* pero para Ronarc'h era mucho más importante localizar al *Odet* con el destructor *Le Hardi* para iniciar la operación de repostaje, rematada por el petrolero de escuadra *Tarn,* que en una hora dejó relleno el acorazado con 1.000 t de petróleo, 160 de agua destilada y 50 de potable.

Sin detenerse durante el abastecimiento (que se hizo a 13 nudos), el *Jean Bart* estaba a solo 40 millas de Finisterre cuando toda la maquinaria, nueva y sin probar, empezó a dar serios problemas: los condensadores funcionaban mal, subía anormalmente la temperatura de las turbinas y se detectó una vía de agua en los turboventiladores. La sala de máquinas era un infierno y el jefe de máquinas pidió permiso a Ronarc'h para detener el buque antes de las 16:00 horas, efectuándose reparaciones provisionales. El enorme navío iba escoltado por *Le Hardi* como guía y el *Mameluk* al costado, rodeándolo ambos mientras estuvo parado; se había reportado un ataque submarino en las proximidades, por lo que Ronarc'h cambió rumbo al suroeste, a 14 nudos, reemprendiendo la marcha. Reventó entonces la bomba de un condensador, descendiendo la velocidad a la mitad. Los exhaustos maquinistas tuvieron que canibalizar piezas de la instalación de turbinas incompletas, sustituyendo el agua destilada, ahora insuficiente, por agua potable para consumo de la dotación.

Temiendo quedar al garete entre Portugal y las Azores transcurrió la noche; el acorazado montaba Finisterre a las 00:00 horas del día 20. A las 07:00 de la madrugada del 21 llegó el destructor *Epée* como relevo de *Le Hardi,* que volvía tras repostar del *Tarn*. Se situaron un destructor a cada banda, mientras el *Jean Bart* se vio obligado a reducir a 120 revoluciones para evitar que vibrara una de las dos hélices que debía haberse desalineado al salir del dique. Sería el último quebradero de cabeza para los sufridos hombres de Ronarc'h. Poco después pudieron aumentar las revoluciones hasta 150, alcanzando el

acorazado los 21 nudos, con lo que incluso llegó a poner en apuros al *Epée,* cuyas calderas no estaban en condiciones. Por último, con el pabellón tricolor en todo lo alto, el súper acorazado *Jean Bart* entraba en el puerto de Casablanca a las 17:00 horas del 22 de junio de 1940, habiendo marcado una media de 16 nudos en toda la travesía. Buena muestra de lo que es capaz de hacer, trabajando conjuntamente, un equipo de competentes ingenieros y trabajadores de astillero junto a una dotación liderada por un comandante que supo imbuir a su gente el espíritu de que su buque no sería capturado jamás.

Dos batallas amarrados

Mientras el *Jean Bart* escapaba de Saint-Nazaire, su gemelo *Richelieu,* prácticamente terminado, zarpó de Brest con la ocupación alemana, refugiándose en Dakar. No lo hizo solo, sino como escolta de cinco transportes cargados con 2.000 t de oro del Banco de Francia. Llegados sin incidentes al enclave africano frente a las islas de Cabo Verde, se desembarcó el copioso tesoro para llevarlo, vía ferrocarril, a Kayes, localidad sobre el río Senegal en la frontera entre Mauritania y Malí. Allí creyó el Gobierno de Vichy que estaría a buen recaudo; pero Winston Churchill ya le había echado el ojo encima, enviando a Dakar una agrupación compuesta por el portaviones *Hermes* y dos cruceros pesados, que intentaron sabotear el *Richelieu* con una lancha rápida (*Milford*); luego el *Hermes* lo atacó con aviones torpederos, dejándolo inmovilizado. Para reforzarlo se enviaron los cruceros *Georges Leygues, Montcalm, Primauguet* y *Gloire* (almirante Lacroix*).* Solo los primeros consiguieron llegar, pues el *Primauguet* y el *Gloire* fueron interceptados por unidades británicas y conminados a dirigirse a Casablanca, donde el *Jean Bart* a duras penas intentaba paliar los problemas técnicos con ayuda de las maestranzas locales.

El *Richelieu* tendría que defender Dakar amarrado, con los dos cruceros de Lacroix, tres destructores, otros tantos submarinos y las baterías de costa de cabo Manuel, Rufisque, Les Mamelles, Gorée y La Madeleine (30 piezas de diversos calibres), además de 50 aviones del aeródromo de Ouakam. En septiembre de 1940 Churchill urdió la Operación AMENAZA para asaltar Dakar en busca del oro, con los acorazados *Barham* y *Resolution,* cuatro cruceros, el portaviones *Ark Royal* y 10 destructores escoltando 12 transportes con tropas de desembarco; a esta flota se sumaron tres cañoneros franceses gaullistas (*Brazza, Duboc* y *Domine*) para dar cierto barniz legitimista al expolio. Pero los defensores estaban sobre aviso. Impidieron el desembarco en el poblado de Rufisque, aunque durante las escaramuzas subsiguientes fueron destruidos el destructor *Audacieux* y los submarinos *Persée* y *Ayax*. El bombardeo de los *Barham* y *Resolution* (16 cañones de 381 mm.) fue replicado por las baterías de costa, el *Richelieu* en su amarre y los cruceros *Montcalm* y *Georges Leygues* maniobrando fuera del puerto. Resultaron dañados el

Resolution, el crucero *Cumberland* (por la batería de cabo Manuel) y el *Richelieu*. Cuando el general De Gaulle comprobó la resistencia ofrecida por sus compatriotas, decidió marcharse; pero Churchill ordenaba a los suyos seguir adelante. No obstante, en la mañana del 25 de septiembre el submarino *Beveziers* lograba torpedear al acorazado *Resolution* que, sin víctimas, quedó escorado 12º a babor. Así que los británicos decidieron también desistir. Los franceses, a pesar de casi 500 muertos, hicieron fracasar la Operación AMENAZA, ganando la batalla de Dakar.

En 1942, el Gobierno de Vichy, con Pierre Laval como jefe del Estado, consolidaba su neutralidad gracias a las excelentes relaciones con los Estados Unidos. Churchill no iba a permitirlo, fraguando contra él la Operación TORCH (ANTORCHA), desembarco aliado en el norte de África al mando del general americano Dwight Eisenhower. Para aniquilar a las fuerzas francesas de Vichy en el norte de África se prepararon 107.000 soldados y millares de vehículos blindados transportados en 111 buques enviados directamente desde Estados Unidos, a los que protegieron seis acorazados, 12 portaviones de ataque y escolta, 15 cruceros, 81 destructores, 23 dragaminas, nueve submarinos y un largo etcétera hasta 300 barcos de todos las categorías. Cayeron todos sobre las fuerzas francesas de Argelia, Orán y Marruecos en noviembre de 1942. El *Richelieu,* entrado en razón, decidió pasarse al bando norteamericano. Pero el resto de sus compañeros, fieles al gobierno, tuvieron que afrontar su destino.

TORCH incluía desembarcos en Argel, Orán y Casablanca. En el primer puerto, la resistencia fue mínima, aunque dos destructores —*Broke* y *Malcom*— entraron en puerto a las 01:30 h de la madrugada y el primero fue hundido por baterías de costa. El almirante Darlan ordenó entonces el cese de toda resistencia. En Orán se hallaban cuatro destructores, siete submarinos y algunos patrulleros. Contra ellos procedió la Task Force Central del comodoro Troubridge con dos portaviones, los cruceros británicos *Aurora* y *Jamaica* y 13 destructores, los cuales neutralizaron los buques franceses y se apoderaron del puerto.

Quedaba Casablanca, capital del Protectorado de Marruecos otorgado a los franceses en la Conferencia de Algeciras de 1904. Estaba a cargo del almirante Michelier, que tenía a sus órdenes el *Jean Bart* sin terminar, el crucero *Primauguet,* siete destructores y 11 submarinos, a los que había que añadir la batería de El Hank. Llegó allí una fuerza impresionante, la Task Force Oeste (Task Force 34) del almirante Hewitt norteamericano (35.000 soldados), con su insignia en el USS *Augusta,* que tenía, además cuatro ligeros (*Brooklyn, Wichita, Cleveland* y *Tuscaloosa*), aparte del nuevo acorazado *Massachussets,* armado con nueve cañones de 410 mm, el portaviones de flota *Ranger* y los de escolta *Santee* y *Suwannee*. En Casablanca, los mandos franceses no estaban condicionados por el almirante Darlan; tenían la lección de Dakar muy bien aprendida y, como factor añadido, la mar no se mostró propicia para

desembarcos. En Safi embarrancaron las lanchas, lo que produjo retrasos y trastornos. Cuando los destructores *Bernadou* y *Cole,* apoyados por el *Mervine* y el *Beatty,* forzaron el puerto, encontraron fuerte resistencia de las baterías francesas, que incendiaron el transporte *Dorotea Dix*. En Port Lyautey el destructor *Dallas* incursionó a través del río para apoderarse del aeródromo; a pesar del apoyo aéreo, el coronel Petit defendió la posición hasta el fin. En Fedala, próxima a Casablanca, la mala mar causó problemas, zozobrando embarcaciones y ahogándose soldados. El crucero *Brooklyn* bombardeó las baterías costeras y, tras grandes esfuerzos, se cortaron las carreteras de Rabat y Marrakech, polarizándose la resistencia en torno al cuartel de La Jonquiere. Al fin cayó, accediendo los invasores al arrabal de Ain Sebah.

La hora de la verdad sonaba para el *Jean Bart*. Aún tenía las máquinas inutilizadas, así que, como su hermano, debería combatir amarrado. Con las luces del alba, los *Massachussets, Wichita* y *Tuscaloosa* la emprendieron a cañonazos con él y con la batería de *El Hank*. Los americanos tenían un adversario inmóvil y, por tanto, problemas cinemáticos de tiro sencillos, mientras los franceses debían hallar enemigos entre las brumas del amanecer, moviéndose de un lado a otro. El duelo artillero duró hora y media, hasta que el *Jean Bart* sufrió un impacto dejando su única torre de 381 mm inutilizada. *El Hank* quedó fuera de combate a las 09:25. Así que el contralmirante Gervais de Lafond, con los destructores *Milan, Albatross, Fougueux, Frondier, Brestois, Bulonnais* y *L´Alcyon,* se lanzó al ataque. Pronto les reforzó el *Primauguet,* pero llegaron temibles adversarios: los cruceros *Augusta* (con el general Patton a bordo), *Brooklyn* y *Tuscaloosa,* además del *Massachussets,* que acribillaron a los barcos franceses. Los *Fougueux* y *Frondeur* quedaron pronto fuera de combate, mientras los *Brestois* y *Bulonnais* marcharon a las 11:00 h contra el *Brooklyn* y el *Augusta* para atacar con torpedos. La artillería americana desmanteló el *Boulonnais,* recogiendo el *Brestois* los supervivientes.

El *Milan,* del contralmirante Lafond, tuvo un duelo aterrador contra el *Massachussets* que, tras alcanzarlo repetidamente, lo obligaba a embarrancar. El aviso *Delage* rescató a Lafond, llevándolo al crucero *Primauguet*. Este fue cañoneado a las 11:30 por el *Augusta,* recibiendo el *Albatros* un proyectil de una tonelada del *Massachussets* que le abrió una tremenda brecha. Perseguido por los aviones, este buque acabó naufragando cerca de la orilla. Sobre las 14:00 del 8 de noviembre, el *Brooklyn* destrozó el *Brestois,* y a las 16:00 h el *Primauguet,* machacado por todos los barcos norteamericanos, se hundió en la bocana. Solo se salvó el destructor *L'Alcyon,* que pudo regresar a puerto. También cinco submarinos franceses salieron, pero no tuvieron suerte y se perdieron los *Meduse* y *Sibyle*. La batalla de Casablanca —tan parecida a la de Santiago de Cuba medio siglo antes— había terminado.

El 10 por la mañana, Michelier, no dándose aún por vencido, envió los cañoneros *Delage* y *Gracieuse* para apoyar las tropas de tierra; detectados por los americanos, el crucero *Augusta* —con Patton a bordo como sabemos— se

acercó a destruirlos. Momento aprovechado por el *Jean Bart* para abrir fuego contra él con su artillería de 381 mm, viendo el general enormes géiseres de agua levantarse a su alrededor. Sí, el gran y célebre general estuvo a punto de ser pasaportado al otro mundo por el acorazado huido de Saint-Nazaire. El caso es que el *Jean Bart* salvó a los pequeños cañoneros de la destrucción, pasando a ser objetivo prioritario del portaviones *Ranger,* cuyos aviones lo redujeron al silencio. El mismo día, por la tarde, Michelier recibió orden de Darlan para el cese de las hostilidades. Pidió confirmación a Vichy y Pétain se la dio. El honor francés quedaba a salvo, y el *Jean Bart,* con el fin del conflicto, regresaría de Marruecos a Francia para un largo período de reparaciones. También su hermano, el *Richelieu*. En 1952 entraron en servicio como buques de mando, papel que ejercieron hasta los años sesenta, cuando seguro añoraban aquellos tiempos jóvenes en que escapaban del enemigo *in extremis,* salvaban cargamentos de oro y luchaban valerosos por su bandera contra fuerzas inmensamente superiores.

BIBLIOGRAFÍA

COLE, Robert: *Historia de Francia*. Celeste Ediciones, Madrid, 1991.
JENKINS, Roy: *Winston Churchill* (Volumen II). Editorial Folio, Barcelona, 2003.
JONES, Vincent: *Operación Torch. Invasión Anglo-Norteamericana de África del Norte*. Editorial San Martín, Madrid, 1974.
MARTÍN LÓPEZ, José: *Acorazados*. Editorial San Martín, Madrid, 1972.
RONARC'H, Pierre-Jean: *L'Evasion du Jean Bart*. Editorial Flammarion, París, 1951.
Enciclopedia de La Marina. Editorial Delta, Barcelona, 1983.
Navíos y Veleros. Editorial Planeta-De Agostini, Barcelona, 1993.