

El crucero Prat 3º

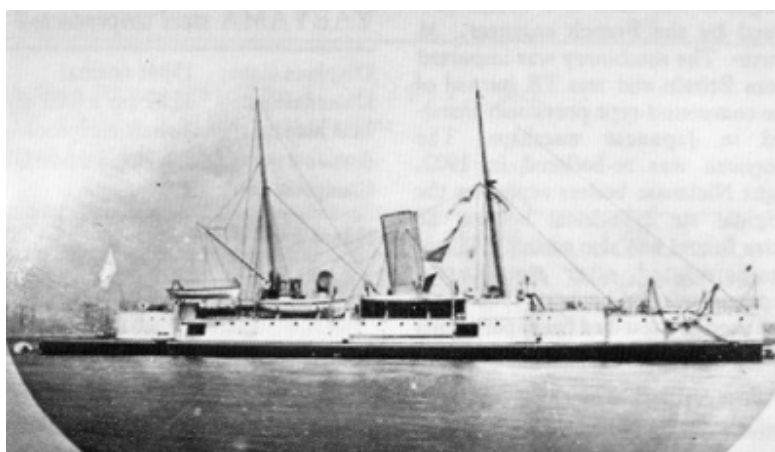
Historia del tercer buque que llevó el nombre del comandante Arturo Prat, en su época anterior a que perteneciera a la Armada de Chile.

**Autor: Germán Bravo Valdivieso
Trabajo de ingreso a la Academia de Historia Naval
Valparaíso, 21 de diciembre de 2000**

Sus antecesores

El primer buque de la Armada que llevó el nombre del héroe máximo de nuestra marina fue un crucero de 1.380 toneladas mandado a construir a los astilleros Armstrong Elswick en Inglaterra en 1879, pero que fue retenido por los constructores debido a la condición de beligerante que tenía Chile con motivo de la Guerra del Pacífico.

Una vez terminado el conflicto, al constatarse que no reunía las características especificadas en el contrato de construcción, fue vendido, en 1885, al Japón, rebautizándosele como "Tsukushi". No llegó nunca a nuestro país.



Primer crucero "Prat", vendido al Japón

El segundo buque que llevó el nombre inmortal fue un blindado de 6.900 toneladas y cañones de 9,4 pulgadas. Fue encargado a los astilleros Forges et Chantiers de la Méditerranée de La Seyne, Francia, lanzado al agua el 20 de diciembre de 1890.

El astillero constructor fue blanco de inmensas presiones por parte de los diplomáticos y enviados especiales chilenos en el viejo mundo, pues por corresponder a la época en que se desarrollaba la Guerra Civil, las autoridades balmacedistas apuraban su envío para que alcanzara a servir sus intereses durante el conflicto y contrarrestar a la escuadra que comandaba el capitán de navío Jorge Montt y los representantes de la Junta de Gobierno de Iquique buscaban su integración a la escuadra. Llegó a Chile en 1892 cuando el conflicto había finalizado.

El Prat 2º constituyó el primer buque de guerra en el mundo cuya artillería era accionada eléctricamente.

Fue reacondicionado en 1909 aumentándole su velocidad de 18,3 a 19,5 nudos. En 1920 quedó en desarme.

Entre 1920 y 1942 se le destinó sucesivamente a defensa flotante, buque madre de submarinos y escuela de mecánicos, autorizándose su desguace en 1940.



Segundo crucero "Prat"

La ley de cruceros

La Segunda Guerra Mundial varió el cariz de los enfrentamientos en el mar. Murió el acorazado como buque capital, tomando su lugar el portaaviones y los cruceros escoltas. Nuestro país no tenía ni lo uno, ni lo otro. Solamente disponía de un viejo crucero, construido en 1898, que había sido adquirido durante la crisis con Argentina en circunstancias tragicómicas, pues mientras el embajador chileno en Londres salía del astillero después de haber firmado el contrato de compra, entraba el embajador argentino con órdenes de adquirir la nave.

Después de cincuenta años de servicio el crucero "Chacabuco" era el buque de guerra más viejo del mundo aún en servicio. Carecía de artillería antiaérea y de torres de combate, en cambio lucía un majestuoso espolón en su proa, como reminiscencia de una época de batallas más románticas, a la cual pertenecía.

Sus máquinas eran movidas por carbón lo que no le permitía superar los 8 ó 10 nudos de velocidad por lo que, jocosamente, los marinos lo llamaban "Capitanac", que era el nombre de una empresa que vendía parcelas forestales, cuyo slogan, ampliamente difundido por la propaganda decía: *"no temas ir despacio, solo teme no avanzar"*.

En estas circunstancias el Congreso Nacional aprobó una ley para la adquisición de este tipo de buques, la que fue conocida como "Ley de Cruceros".

En el mes de julio de 1948 la Armada de Chile contaba con alrededor de cuatro millones de dólares disponibles de la referida ley.

Siguiendo con una tradición secular para la adquisición de sus unidades navales, nuestro país ofreció a Gran Bretaña la compra de los cruceros "HMS Ajax" y "HMS Leander", pero la respuesta fue negativa aduciendo al valor sentimental del "HMS Ajax". La verdadera razón estaba en la posición chilena de soberanía sobre un sector del continente antártico que reclamaba el imperio británico.

En estas circunstancias nuestro gobierno gestionó la compra a los Estados Unidos de dos cruceros de la clase "Philadelphia", construidos en vísperas del conflicto mundial.

El gobierno norteamericano, aduciendo no querer quebrar un supuesto equilibrio entre las marinas sudamericanas, condicionaron la venta de los buques a que Brasil y Argentina hicieran otro tanto.

Chile, por haber sido el solicitante pudo elegir la primera unidad. Se trató del crucero "Brooklyn", el que había sido remozado y provisto de bulges antitorpedos; luego le

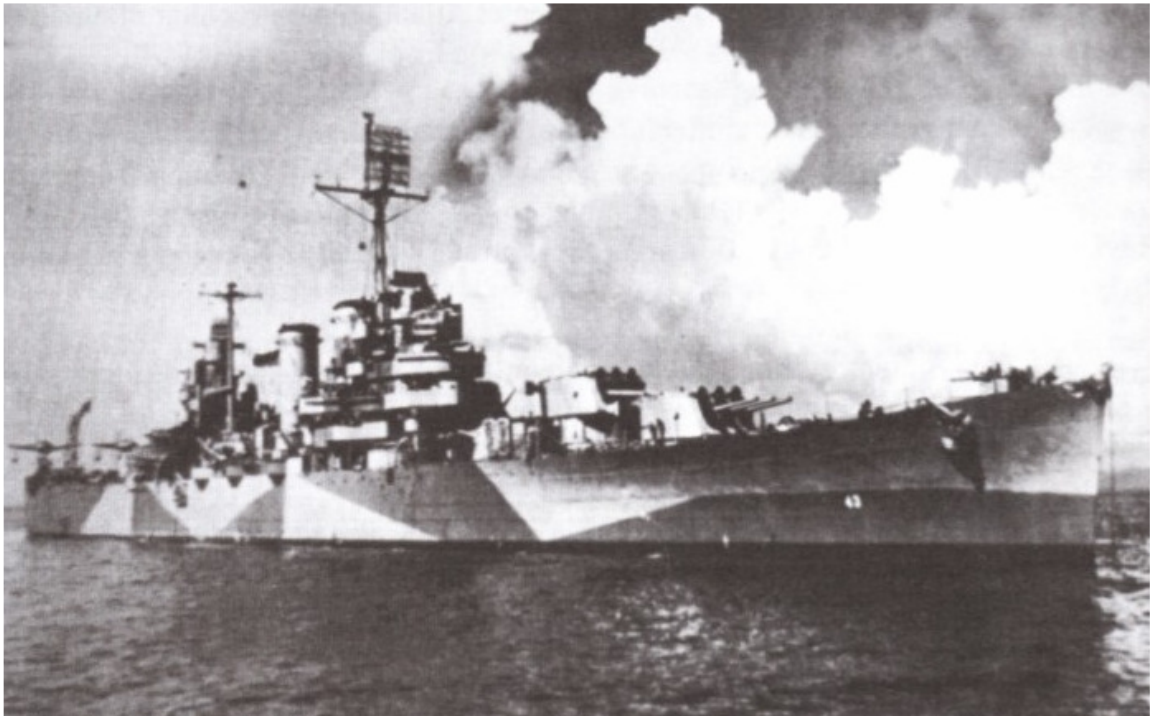
correspondió el turno a Brasil, por haber sido contendor durante la Segunda Guerra Mundial, recayendo su elección en el "Philadelphia", primero de la serie.

La segunda unidad para nuestro país fue el CL-43 "Nashville", que heredaría el nombre del héroe naval máximo de nuestro país "Capitán Prat" y que tendría una historia que contar sobre su pasado.

El CL-43 "USS Nashville"

El "USS Nashville" era un crucero liviano de 10.000 toneladas de desplazamiento, artillería principal de quince cañones de 6" y velocidad máxima de 32 nudos.

Fue construido por los astilleros New York Shipbuilding Corporation Camden en New Jersey, botado el 2 de octubre de 1937 y entró al servicio de la flota norteamericana el 6 de junio de 1938.



"USS Nashville"

En su viaje inaugural cruzó el Océano Atlántico, visitando Cherburgo, Estocolmo, Gotemburgo, Portland y Porthmouth, donde embarcó 25 millones de dólares que transfería el Banco de Inglaterra a Nueva York.

En el mes de abril de 1939 izó su insignia en el "USS Nashville" el almirante Ernest J. King, Comandante en Jefe de la Armada norteamericana, para dirigirse a la conferencia panamericana de Río de Janeiro.

A fines de julio del mismo año, en previsión de una guerra inevitable, fue transferido a la flota del Pacífico, debiendo llevar refuerzos a la estratégica isla de Midway.

A medida que avanzaba el poderío alemán en Europa e Inglaterra debía hacer frente, prácticamente sola, al enemigo, el presidente Roosevelt obtuvo del congreso norteamericano la aprobación de la ley de préstamo y arriendo, como una forma de

ayudar a los países aliados sin comprometer la neutralidad de su país, por lo que la presencia del "USS Nashville" se hizo necesaria en el Atlántico para escoltar el envío de material de guerra a través de las arriesgadas vías transoceánicas.

Pero no solamente escoltaría equipos bélicos sino que, en compañía de su gemelo "USS Brooklyn" y de los acorazados "USS New York" y "USS Arkansas", debieron transportar, en julio de 1941, un gigantesco convoy de tropas y provisiones a Reykjavik, Islandia, las cuales descargarían el primer golpe de oposición a la captura de la isla por los nazis.

El 7 de diciembre de 1941 la aviación naval japonesa atacó de improviso y a mansalva la base naval de Pearl Harbour forzando el ingreso de los Estados Unidos al conflicto.

El 4 de marzo de 1942 el crucero "USS Nashville" fue alistado, en forma secreta en Nueva York, recibiendo la orden de dirigirse nuevamente al Pacífico. El portaaviones "USS Hornet", había zarpado de Norfolk el mismo día y llevaba igual destino.

30 segundos sobre Tokio

El ataque alevoso dado por el imperio nipón no solamente tuvo un efecto material sino que también moral sobre la vulnerabilidad que tenían algunas bases norteamericanas, por lo que los Estados Unidos tomaron la decisión de dar un golpe moral al enemigo atacando su capital que consideraban totalmente protegida, debido a que la flota japonesa controlaba, sin oposición el mar del Japón.

La operación era extremadamente difícil, pues el único camino posible era que los aeroplanos despegaran desde portaaviones; pero como a éstos no les era posible acercarse demasiado a la costa nipona sin ser detectados y repelidos, los aviones navales no tenían autonomía para alcanzar su objetivo.

En estas circunstancias se comisionó al veterano aviador del ejército, teniente coronel James Harold Doolittle, para que entrenara un grupo de pilotos para despegar de una pista de solamente 125 metros en Eglin Field en Florida con pesados bombarderos bimotores Mitchell B 25 B, de 15 toneladas.

El "USS Hornet" y el "USS Nashville" arribaron a San Diego el 20 de marzo y pasaron a formar parte de la flota Nº 16 al mando del almirante William Halsey.

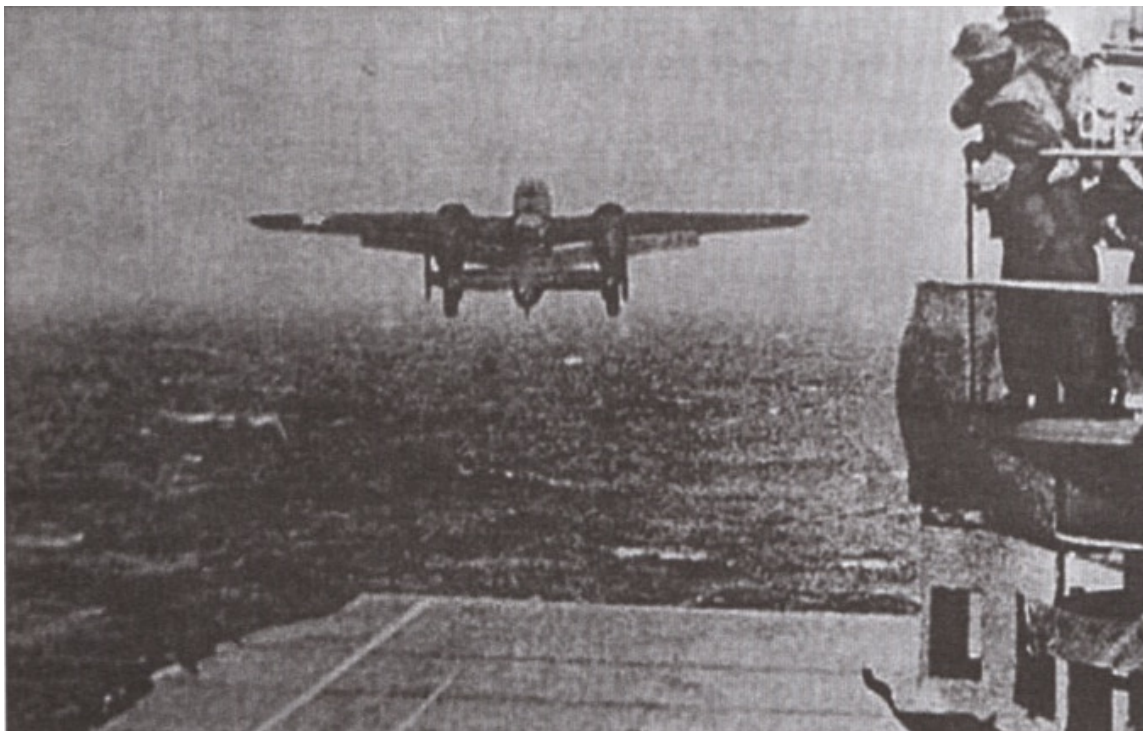
En el portaaviones fueron embarcados 16 bombarderos Mitchell B 25 y 79 voluntarios de la aviación del ejército al mando de Doolittle y zarpó, en compañía del "USS Nashville" y de una fuerza de cobertura hacia Pearl Harbour, donde se les unieron destructores, petroleros y el portaaviones "USS Enterprise".

El plan consistía en navegar al Oeste hasta un punto situado a 925 kilómetros de Tokio, desde donde debían despegar los aviones, pertrechados de combustible al máximo, incluso llevando bidones de repuesto dentro de la carlinga; bombardear la capital del imperio nipón y aterrizar en China, donde las fuerzas de Chaing Kai-shek ya estaban prevenidas de su llegada.

Al amanecer del 18 de abril, mientras la formación navegaba a su punto de destino, apareció un barco de patrulla enemigo cuyo camuflaje lo hacía casi invisible. La decisión del almirante Halsey al "USS Nashville" fue instantánea: "hundirlo a todo trance".

Destacándose de la formación el "USS Nashville" se dirigió rápidamente a 9.000 yardas del buque japonés y a las 07.53 le descargó su artillería de 6", mientras los aviones del "USS Enterprise", que se abalanzaron sobre él encontraron una leve resistencia de ametralladoras; sin embargo fueron las granadas del crucero las que lo incendiaron y hundieron a las 08.23 horas; pero surgió una gran incógnita: ¿Habría alcanzado a dar el aviso a Tokio?

Faltaban 400 kilómetros y diez horas para llegar al punto previsto para el despegue de los aviones, pero ante la eventualidad de que el secreto de la misión ya no fuera tal, Halsey ordenó a Doolittle el despegue inmediato, lo que permitiría un tiempo máximo de treinta segundos para el bombardeo.



El primer bombardero B-25 despegando del portaaviones "USS Hornet"

Tokio, Yokohama, Yokosuka, Nagoya y Kobe recibieron el castigo, sin producirse daños apreciables.

De los dieciseis aviones que participaron, solo uno logró aterrizar indemne en el aeródromo de Vladivostok, siendo secuestrado por orden de las autoridades soviéticas. Los demás, sin gasolina, tuvieron que efectuar diversos aterrizajes forzosos en territorio chino o fueron abandonados por sus tripulaciones en vuelo.

En cuanto a los 80 hombres que participaron, 5 quedaron internados por los rusos, 66 fueron recogidos por los chinos, uno murió y 8 que cayeron en manos de los japoneses fueron ejecutados.

Al regresar para reunirse con el grueso de la flota, los buques destacados para la caza del patrullero japonés encontraron que ella había invertido su rumbo y navegaba a 25 nudos buscando la protección del vasto océano Pacífico.

Una nueva nave de patrulla nipona fue avistada a las 14.00 horas siendo destacados, nuevamente, el "USS Nashville" y el "USS Enterprise" para dar cuenta de ella. En veinticuatro minutos la artillería del crucero la había hecho desaparecer bajo las aguas, anotándose el segundo hundimiento de su certera artillería.

Al poner rumbo para encontrarse con el grueso de la fuerza Nº16, el "USS Nashville" pudo observar que uno de los aviones del "USS Enterprise" había sido averiado por el fuego antiaéreo durante el combate y se precipitaba al mar, logrando rescatar a los dos pilotos.

Las Aleutianas

Del 14 de mayo al 22 de noviembre de 1942 el crucero "USS Nashville" fue destinado a la campaña de las islas Aleutianas, en las cuales los japoneses se habían hecho fuertes, poniendo pie así en el continente americano e instalándose en las islas Attu, Kiska y Agatu.

En compañía de los cruceros "USS Honolulu", "USS Louisville", "USS Indianapolis" y "USS Saint Louis", de submarinos y aviones anfibios, el "USS Nashville" impidió la llegada de refuerzos japoneses importantes hasta que las condiciones del tiempo permitieran bombardear los puertos ocupados por el enemigo.

La permanente neblina y la imposibilidad de contar con apoyo aéreo impedían tomar alguna acción contra las islas invadidas, hasta que, repentinamente, al atardecer del 7 de agosto el manto de nubes se disipó y los cinco cruceros descargaron su artillería sobre Kiska destruyendo las instalaciones terrestres y portuarias.

La tranquilidad de la isla fue reemplazada por un infierno; los sorprendidos nipones cubrían sus baterías costeras disparando al cielo, creyendo que se trataba de un ataque aéreo, los cañones que atinaron a disparar contra los cruceros fueron rápidamente silenciados mientras los destructores daban cuenta de las embarcaciones japoneas que merodeaban. Los buques hundidos bloquearon la bahía y en tierra ardieron depósitos, muelles e instalaciones. El ataque había durado una hora.

Ese viernes 7 de agosto había sido un mal día para los japoneses, pues muy lejos de allí y hacia el sur, en las selvas de Guadalcanal, los infantes de marina norteamericanos iniciaban el largo camino del retorno

El bombardeo de Kiska fue un éxito, pero demostró a los Estados Unidos la necesidad de establecer una base en el mismo archipiélago, eligiéndose para ello la desolada isla de Adek. El "USS Nashville" formó parte de la escolta de las fuerzas de ocupación del brigadier general Eugene M. Landrum, las cuales cubrieron la desolada isla de pistas de aterrizaje para bombarderos, estanques de almacenaje, galpones, artillería móvil, etc.

Terminada su misión, el "USS Nashville" regresó a Pearl Harbour junto al destructor "USS Ralph Talbot" y al transporte del ejército "Frederick Funston".

Islas Salomón

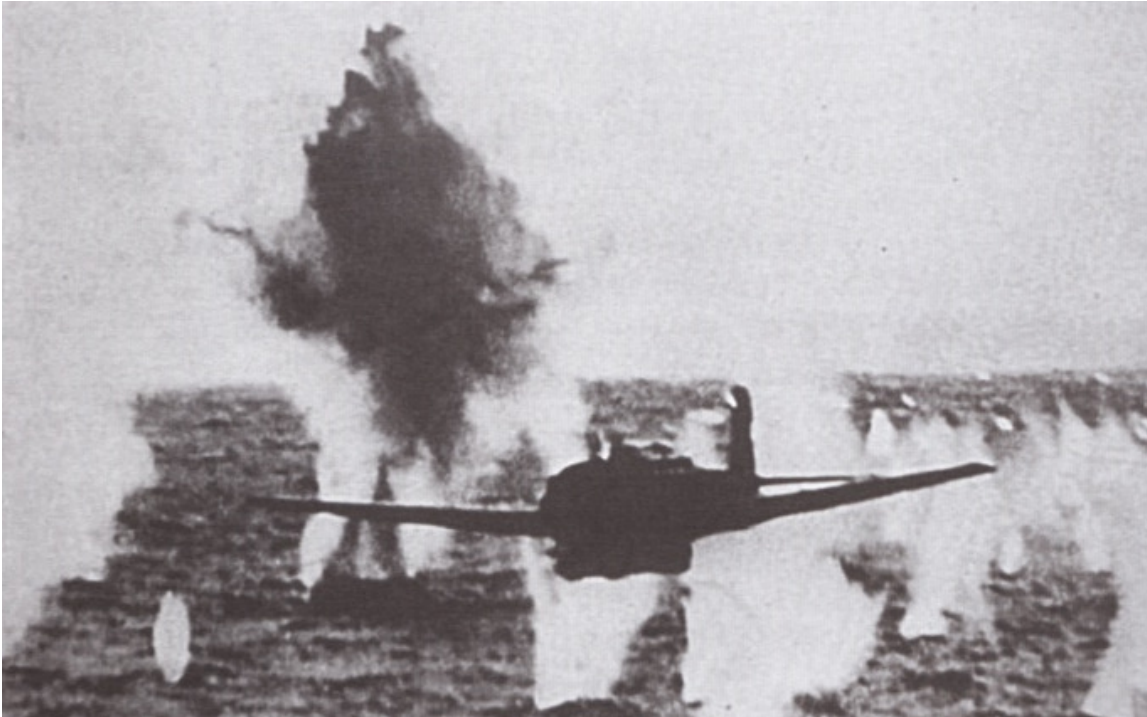
Para la Navidad de 1942 el "uss Nashville" recalaba en las islas Fidji para ayudar a la consolidación final de la batalla de las islas Salomón.

En los primeros días de 1943 se constituía en Espíritu Santo, en las Nuevas Hébridas la fuerza de tarea N° 67 que formaban los cruceros "USS Saint Louis", "USS Helena", "USS Nashville" y una flotilla de destructores escolta, todos los cuales quedaron a las órdenes del almirante Halden L. Ainswerth, quien eligió al "USS Nashville" como buque insignia.

La primera misión de la fuerza de tarea N° 67 fue llevada a cabo en la noche del 4 de enero y consistió en la destrucción del aeródromo de Runda Point, en la costa suroeste de Nueva Georgia, descargando una lluvia de explosivos con la artillería primaria de los tres cruceros que destruyeron las pistas e incendiaron los hangares.

El 23 de enero se repitió la operación, esta vez en la isla de Kolobangara, destruyendo el aeródromo Vila Stanmort.

Después de una corta estadía en Sidney, Australia, el "USS Nashville" repitió el ataque anterior antes de seguir viaje a Mare Island, California.



Un avión suicida Kamikase vuela a ras de la olas para evitar su detección

Islas Marcus y Wake

El 12 de agosto de 1943 el "USS Nashville" se integró, en Pearl Harbour, a una poderosa fuerza de portaaviones que comandaba el contraalmirante Charles A. Pownal.

Al amanecer del 1º de septiembre la flota se dejó caer sorpresivamente en la isla Marcus, destruyendo hangares, depósitos de combustible, paños de municiones, talleres y caserío durante varias incursiones aéreas que costaron la pérdida de dos aviones cazas y un torpedero. El 80% de las instalaciones militares de la isla fueron reducidas a cenizas.

Un mes más tarde el "USS Nashville" pasó a conformar otra fuerza que operaba bajo las órdenes del contraalmirante Alfred E. Montgomery, la cual debía atacar la isla Wake.

El bombardeo inicial fue conducido por el "USS Nashville" y otras unidades al romper el alba del 5 de octubre, logrando neutralizar de tal manera las defensas de la isla que los bombarderos navales "liberator" pudieron cumplir su cometido a baja altura encontrando solo un débil fuego antiaéreo.

Un año completó el "USS Nashville" en Marcus, Wake y las Salomón debiendo participar, además, de cobertura a una invasión en Bouganville y al avance anfibio de Cape Gloucester en Nueva Bretaña.

Nueva Guinea

Al inicio del año 1944, el "USS Nashville" fue destinado al mar de Bismark para participar en la caída de la angustiada base japonesa de Nueva Guinea, cuyo cerco se había ido apretando.

Le cupo al crucero una febril actividad en cada desembarco acompañando transportes y buques logísticos durante la captura de las islas Mahua y Heuwei del grupo Admiralty.

En el mes de marzo el "USS Nashville" entró de lleno a participar en la embestida del general Douglas Mac Arthur a Nueva Guinea y las islas Molucas donde los japoneses aún sostenían su defensa con 60.000 combatientes.

En la noche de 21 de abril fueron bombardeados sorpresivamente, por los cañones de los cruceros y destructores, los aeródromos de la isla Wake, frente a Nueva Guinea y al día siguiente la 41ª división norteamericana aseguraba sus posiciones en Hollandia, Tanahmarah y Aitape.

El Comandante en Jefe de las operaciones aliadas en el Pacífico, general Douglas Mac Arthur, eligió al crucero "USS Nashville" como su buque insignia y el día 8 de abril se embarcó en él mientras se trasladaba a bombardear Hollandia.

Nuevamente, los días 22 y 23, navegando hacia el norte, presenció como el crucero barría con su artillería principal la zona costera de la bahía Tanahmarah y Aitape, desalojando las posiciones enemigas. Mac Arthur desembarcó en estos sitios para observar personalmente el progreso de sus fuerzas terrestres.

La operación de Nueva Guinea fue completada con un desembarco en la bahía Humboldt, donde también participó el veterano crucero. Enseguida debió bombardear el aeródromo de la isla Wake, la que cayó en poder de los aliados el 19 de mayo.

Biak

Durante el avance de las fuerzas de Mac Arthur hacia las islas Filipinas, la próxima operación de invasión a que fue destinado el "USS Nashville" fue la isla Biak en el archipiélago holandés de Schoutch.

El "USS Nashville" formaba parte de las fuerzas de cruceros, destructores, transportes y barcasas que comandaba el almirante Frank Jack Fletcher que zarpó de Humboldt al atardecer del 25 de mayo. El día 27 el "USS Nashville" se acercó a Biak para "ablandar" el terreno antes del desembarco. Doce mil hombres saltaron a tierra más tarde, encontrando solo una leve resistencia y asegurando una base para los bombarderos norteamericanos.

Los japoneses se habían escondido en cuevas que dominaban el camino costero que conducía hacia los aeródromos, desde donde se defendieron arduamente de los desembarcos iniciales, por lo que para prevenir que estas fuerzas acudieran a atacar los puntos estratégicos conquistados, se dispuso que el "USS Nashville" patrullara frente a la isla, recibiendo esporádicos ataques aéreos.

Seis aviones japoneses atacaron a la flota en Biak el 4 de junio, errando levemente uno de ellos pegarle de lleno al "USS Nashville"; pero produciéndole una avería al casco en la amura estribor que le dañó los circuitos de poder eléctrico, alumbrado y comunicaciones y dejando varios departamentos inundados. A pesar de los destrozos, el buque continuó en combate, disparando coléricamente contra sus atacantes y evitando, con éxito, el ataque de los aviones torpederos enemigos. Fue la primera herida en combate que recibió el crucero.

El golfo de Leyte

Después de las reparaciones y de un mes en patrullajes de rutina en Nueva Guinea, el "USS Nashville" pasó a formar parte de una fuerza compuesta por otros dos cruceros livianos, dos cruceros pesados, seis portaaviones escolta y diez destructores destinada al desembarco de 16.500 hombres en las islas de Morotai y Halmahera.

Nuevamente el general Douglas Mac Arthur izó su insignia en el "USS Nashville" para dirigirse a la zona de combate.

Le correspondió al crucero acallar las defensas del aeródromo y de las instalaciones terrestres de la bahía de Kaos en la isla Halmahera mientras las tropas desembarcaban, sin oposición, en Morotai, luego el "USS Nashville" se dirigió a esta última para que Mac Arthur revistara a sus hombres.

Con la captura de Morotai convergieron las fuerzas del Pacífico central con las del Pacífico suroccidental, llegando el momento de preparar el tan esperado asalto a las Filipinas, Formosa y la costa de China.

Parece que el general Mac Arthur tenía una preferencia muy especial por el "USS Nashville", pues a pesar que en la fuerza de tarea habían naves más modernas y poderosas, lo volvió a elegir como su buque insignia, esta vez para que lo llevara a su emblemático retorno a las islas Filipinas, como lo había prometido al tener que abandonar Corregidor en marzo de 1942.

Se embarcó Mac Arthur en Hollandia, Nueva Guinea, junto con su estado mayor y poderosos equipos de radio que le permitirían dirigirse al pueblo de los Estados Unidos con motivo de su histórico retorno, los que además servirían para dar instrucciones a las guerrillas insurgentes del archipiélago. El 20 de octubre de 1944 el "USS Nashville", orgulloso atravesó en convoy el golfo de Leyte. Lucía cinco estrellas plateadas que brillaban bajo el sol tropical en el puente y que constituían el símbolo de la victoria.

El mismo día, en la mañana, las oleadas de barcasas, tanques, camiones y 174.000 soldados escogidos del sexto ejército desembarcaron y golpearon las costas de la isla de Leyte; en la tarde desembarcaba el General Mac Arthur y el presidente de Filipinas Sergio Osmena llevando una bandera filipina confeccionada por la tripulación del "USS Nashville".



El general Mac Arthur en Leyte

Sometiendo a una dura prueba el plan operacional japonés SHO N°1 para la defensa de las codiciadas islas, los submarinos norteamericanos que operaban frente a Borneo, Palanan y Manila informaron, el 23 de octubre, que varias unidades de la marina japonesa convergían hacia el golfo de Leyte.

Tres acciones navales ocurrieron, en sus inmediaciones, casi simultáneamente: en el estrecho de Surigao, en el estrecho de San Bernardino y frente a cabo Engaño, todas las cuales se conocen colectivamente como la batalla del golfo de Leyte. La 3ª y la 7ª flota se amalgamaron para resistir el embate nipón que se aproximaba.

El general Mac Arthur desembarcó en la mañana del 25 de octubre para establecer su puesto de comando en Tacloban, la escuálida capital de Leyte y el "USS Nashville" se dirigió a enfrentar al enemigo en el estrecho de Surigao; pero el contralmirante Jesse B. Oldendorf ya había aniquilado a la enorme fuerza japonesa cuando, la noche anterior, trataba de atravesar el angosto paso. Entoces el crucero fue destinado a patrullar la tumba de la marina imperial.

El almirante Halsey dio cuenta de los cuatro portaaviones japoneses frente a cabo Engaño y la fuerza que forzó el paso de San Bernardino fue dividida cuando intentaba retirarse.

Furiosos ataques aéreos nipones siguieron a la derrota del golfo de Leyte y en uno de ellos, cerca de una docena de aviones, atacaron al destructor "USS Reid" que fue alcanzado y se hundió en menos de dos minutos al recibir tres impactos directos; el "USS Nashville", con su batería principal, derribó uno de los aviones y logró rescatar 50 náufragos.

Un kamikaze

A comienzos de diciembre la aviación norteamericana mantenía un control muy precario en las Filipinas centrales por lo que, para extender la cobertura con anticipación a los desembarcos del golfo de Lingayen, se había proyectado conquistar la escasamente defendida isla de Mindoro para la construcción de aeródromos desde donde pudiera apoyarse la operación.

Nuevamente el "USS Nashville" fue distinguido como buque insignia de los cerebros del asalto anfibio, estos eran el contraalmirante Arthur D. Struble, comandante naval de la invasión de Mindoro y el brigadier general Williams C. Dunckel, escogido por Mac Arthur para dirigir las tropas y sus respectivos Estados Mayores.

El 13 de diciembre, llevando a su conjunto de oficiales de alto rango, el "USS Nashville" servía la guardia de artillería en el extremo del flanco de estribor del convoy que conducía las tropas de invasión a la isla, cuando desde una islita situada a cuatro millas de la gran isla Negros, del grupo de las Filipinas, los vigías del crucero observaron, alrededor de las 13.00 horas, un monomotor japonés que apareció repentinamente entre las nubes y se dirigió contra el crucero que seguía al "USS Nashville", pero segundos después el piloto cambió de idea, efectuando un rápido giro a la derecha apuntando al puente de éste.

El cerrado viraje no le permitió al piloto suicida estabilizar la máquina antes de alcanzar el puente del "USS Nashville", enredándose cuando su ala derecha apuntaba hacia el mar y haciéndolo chocar la punta de ella con el cañón de una de las ametralladoras de 40 mm. de babor.

El avión portaba varias bombas pesadas en sus alas y, al enredarse, se dio vuelta, chocando en el medio del buque en su costado de babor. Casi instantáneamente una de las bombas de su ala derecha explotó. Su ala izquierda, arrancada del avión, voló hacia estribor, haciendo explosión las bombas que llevaba, a diez pies sobre la cubierta, lanzando una lluvia de fragmentos a su alrededor.

La gasolina de alto octanaje de los estanques de la aeronave se inflamó y las llamas sobrepasaron la altura de las chimeneas del buque y se extendieron como una sábana de fuego 70 pies hacia proa.

Como el "USS Nashville" se encontraba en combate, tenía la munición de 40 y 20 mm. en cubierta y la de la batería secundaria de 5" en las barbetas que rodeaban los cañones. Al ser alcanzada por el fuego comenzó a dispararse en todas direcciones sin control alguno. Los proyectiles trazadores dejaban una estela en su loca carrera y las granadas de 5" hacían temblar el buque con sus explosiones.

La dotación de un cañón se encontró aislada y, entre las llamas, saltó sobre la borda al mar. El personal que estaba entre los dos palos vivió un infierno; los hombres se apresuraron a tomar las mangueras en cubierta y subir las escaleras, protegidos por el chorro de agua, hacia puntos que les permitiera atacar los incendios con ventaja sufriendo, muchos de ellos, críticas quemaduras.



Avión suicida japonés ataca al "USS Nashville"

El sargento mayordomo Robert G. Barton arriesgó muchas veces su vida acarreando hombres al hombro para sacarlos de la zona de peligro. Fue visto, en una de esas ocasiones llevando simultáneamente a dos hombres a un puesto de primeros auxilios. Barton enseguida solicitó ayuda médica para sí, pues tenía más de treinta heridas en su cuerpo, incluyendo un dedo que le había sido arrancado en su pie derecho.

El timonel James M. Vaughan, por iniciativa propia, organizó una dotación de cañón para seguir disparando una batería antiaérea y dirigió el fuego de ésta contra otros aviones enemigos, a pesar de haber perdido los dedos de su mano derecha.

Médicos, enfermeros, oficiales y tripulación trabajaron continuamente por más de veinticuatro horas para prestar los primeros auxilios. Cuando los torniquetes se agotaron, se usaron cabos, ropa y hasta los cinturones de los mismos heridos.

Veinte minutos después de su encuentro con el kamikaze el "USS Nashville" había extinguido todos los incendios y por varias horas continuó en compañía del convoy transbordando a los altos jefes que conformaban la insignia de la operación combinada; enseguida regresó, sin escolta, a Leyte para desembarcar en Tacloban los 190 heridos que requerían hospitalización y sepultar 133 oficiales y personal que habían perdido la vida. Entre ellos figuraba el jefe de estado mayor del almirante Dunckel y el ingeniero de cargo del "USS Nashville".

Una reparación record

Cerca del teatro de operaciones se le efectuaron reparaciones temporales de emergencia y un sombrío día de Navidad de 1944 zarpó en un viaje de 12.000 millas de regreso a la patria. Se detuvo por cuatro días en Pearl Harbour, desde donde se dirigió, en compañía del acorazado "USS Alabama", a la costa occidental de los Estados Unidos.

Con su bandera chamuscada flameando por sobre las agujereadas chimeneas, los flanges de la cubierta torcidos y la superestructura incendiada recaló el herido crucero al Astillero Naval de Puget en Bremerton, Seattle, estado de Washington

Otros buques averiados, que llenaban el astillero en espera de reparación y rehabilitación, debieron ceder el lugar al "USS Nashville", para el cual se tenía lista la cama de varada y, en una maniobra record, se le puso nuevamente a flote en 26 horas, en circunstancias que la demora normal para sacar un buque capital de dique y entrar otro era de 60 horas.

Muchas de las estructuras que requerían reemplazo se encontraban prefabricadas y listas, pues el capitán de corbeta Meyer había volado hasta el astillero con las fotografías y descripciones de los daños.

El 1º de abril de 1945 el "USS Nashville" abandonaba Bremerton y el 15 se dirigía al teatro de operaciones del Pacífico, donde gracias a las veloces reparaciones efectuadas, podría aún escribir un nuevo capítulo en su vida de combate antes del colapso final del Japón.

Borneo

Al regresar al frente de combate, el "USS Nashville" fue destinado, junto a otros cruceros y destructores a la bahía de Brunei, en la costa noroccidental de la rica isla de Borneo.

Tres días antes del desembarco que debían efectuar las famosas "ratas del desierto", como se denominaba a las tropas australianas, la flota sirvió de cobertura a los barredores que valientemente limpiaban la bahía. La artillería del "USS Nashville" barría a los defensores de la costa y los obligaba a buscar refugio en los cerros.

Fue tan eficiente la labor de ablandamiento que las tropas desembarcaron el 10 de junio sin oposición, siendo el bombardeo descrito por el general Mac Arthur como de una precisión matemática y personalmente felicitó a la tripulación del "USS Nashville" con un "well done". El general Douglas Mac Arthur no fue el único que envió tan encomiástico mensaje al crucero; también lo hicieron el teniente general Morsehead, comandante del primer cuerpo australiano y del contraalmirante Forest B. Royal, jefe de la operación de desembarco de la Bahía Brunei.

Acompañando a dos cruceros australianos, uno holandés, otros cinco norteamericanos, tres portaaviones escoltas y destructores, el "USS Nashville" protegió la invasión de Balikpapan, en la costa del estrecho de Makassar en Borneo el 4 de julio de 1945. Las tropas australianas pudieron avanzar hacia el interior mientras la flota calcinaba el terreno, día y noche, metros más adelante. Los fuegos artificiales del aniversario de la

independencia norteamericana los proveyeron los cañones del "USS Nashville" al hacer blanco en una lancha enemiga cargada de municiones.

Después de una semana, el "USS Nashville" se retiró a la bahía de Subic, en las Filipinas, donde esperó la capitulación del Japón.

Diez estrellas de combate recibió el crucero durante el conflicto del Asia Pacífico.

En marzo de 1946 se ordenó su desactivación considerándosele excedente a las necesidades navales de los Estados Unidos.

El Capitán Prat

En 1950 fue reactivado en el puerto de Philadelphia y transferido a la Armada de Chile, con fecha 4 de enero de 1951, gracias a la "ley de cruceros" rebautizándosele "Capitán Prat".

Durante treinta años sirvió a la marina chilena, en muchas oportunidades como buque insignia de la escuadra.

En 1982 debió ceder su nombre al nuevo destructor misilero ex "HMS Norfolk", por lo que fue rebautizado como el viejo Capitanac al que él mismo había reemplazado: "Chacabuco".

Su enajenación definitiva fue el 29 de abril de 1983.



El Crucero "Capitán Prat" recién integrado a la Armada de Chile en 1951 visita La Habana en su viaje a Chile