

C 268

Excedente

VA 903

.C37

LOGICAT 2010

000332

2112
1120
Ej. 4

INTRODUCCION AL ESTUDIO DE LA HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA

[Handwritten mark]

POR EL CAPITAN DE NAVIO CG.DEMN.

MIGUEL CARLOS CARRANZA CASTILLO

3519/03
Ej. No 2

SECRETARIA DE MARINA
UNIDAD DE HISTORIA
Y CULTURA NAVAL
BIBLIOTECA CENTRAL

HEROICA FUERZA NAVAL
BIBLIOTECA

[Handwritten signature]
C.C.S.

C 2 6 8

CADA SOCIEDAD TIENE SU HISTORIA Y LA
REESCRIBE EN LA MEDIDA QUE ELLA
MISMA CAMBIA. EL PASADO NO ESTA
DEFINITIVAMENTE FIJADO MAS QUE
CUANDO YA NO TIENE PORVENIR.

RAYMOND ARON

HEROICA E CUPIA NAVAL
BIBLIOTECA

C 245 8

A LOS CADETES DE LA HEROICA ESCUELA
NAVAL MILITAR DE MEXICO, EN QUIENES
DEPOSITAMOS NUESTRA SEMILLA CON LA
CONVICCION Y DESEO DE QUE
LLEGARAN A SER MEJORES QUE SUS
PREDECEDORES.

HEROICA ESCUELA NAVAL
BIBLIOTECA

CAPITULO I

EVOLUCION DE LA ACTIVIDAD MARITIMA MILITAR

EVOLUCION DEL BUQUE DE GUERRA

Así como la Paleontología, la Arqueología y la Antropología no se han puesto de acuerdo sobre la ubicación cronológica de la aparición del hombre sobre la tierra, de la misma manera no existen pruebas documentales que sitúen en la historia, la época en que el hombre uso por primera vez el agua como el medio de transporte.

Podemos conjugar en un momento hipotético, un objeto flotante y una incipiente inteligencia con una gran dosis de curiosidad o de necesidad, ya sea por la observación de pequeños insectos posados sobre hojas flotantes siguiendo las corrientes fluviales o un individuo caído al agua, que sin saber nadar pudo hacerse de un tronco flotante. Lo cierto es que la navegación acuática es tan remota como la incertidumbre que en nuestros días tenemos sobre la antigüedad del hombre en este planeta.

El barco no es un ingenio del hombre que podemos adjudicar a una cultura en especial; en realidad, su diseño y su uso se puede considerar como de aparición simultánea en todos los rincones del orbe, donde existieron sociedades humanas con cualquier nivel cultural, bastaba que desarrollaran a la orilla de un río, de un lago o del océano y como el hombre no puede prescindir del agua, podemos afirmar sin temor a equivocarnos que la navegación acuática es tan universal como la agricultura, la ganadería, el comercio o la guerra.

El buque tiene como una de sus características evolutivas principales, que sus formas desde la más remota antigüedad no han variado significativamente. Un cilindro ahuecado con una parte delantera afilada para cortar el agua y aumentar la eficiencia de su fuerza motriz. Lo que ha variado en su diseño es el material con que se ha construido, dependiendo en primera instancia, que los elementos naturales disponibles en la zona geográfica de su desarrollo, así encontramos naves de madera en casi todo el mundo de papiro en Egipto, de bambú en Oriente, de carrizo en América del Sur, etc.

Otra variación importante es su fuerza motriz que podemos clasificar según su fuente de energía en tres etapas principales:

A).- El hombre que impulsa el remo (energía muscular).

B).- El viento que impulsa a la vela (energía cinética).

C).- El combustible que impulsa a la máquina (energía calorífica).

El uso que el hombre ha dado al buque como medio de transporte se puede clasificar en dos grupos principales:

A).- El uso mercantil.

B).- El uso militar.

Del primer grupo se pueden derivar actividades tales como el transporte de personas y de mercancías, la pesca, el recreo y la investigación científica. Del segundo grupo, como su nombre lo indica, deriva el barco de guerra con sus variadas características según la misión para la que haya sido diseñado.

Para los propósitos del presente tratado analizaremos y ubicaremos el desarrollo del buque de guerra desde su fuente de origen Europeo como antecedente histórico más próximo de las máquinas modernas.

Por la naturaleza perecedera de los materiales con que fueron construidas las primeras embarcaciones de las que dispuso el hombre, han sido causa de profundos y detallados estudios en documentos antiguos, tratando los arqueólogos de determinar sus características físicas y su empleo.

Aún en nuestros días, algunos grupos culturales de los llamados aborígenes, siguen utilizando pequeñas embarcaciones como tal vez fueron en el principio, antes de que el hombre se decidiera salir al mar,; como ejemplo de ello aún podemos observar las canoas y pangas de Mesoamérica, el catamarán de la Polinesia, el Kayac utilizado por los esquimales, entre otros. Las pruebas documentales más antiguas y que datan de más de 3000 años antes de nuestra era describen embarcaciones de vela y remo similares a las que se usaron hasta finales del Siglo XVI de nuestra era y conocidas genéricamente con el nombre de galeras.

De los relatos de Herodoto se desprende la hipótesis de que si bien es cierto que los egipcios desarrollaron una poderosa fluvial, también es probable que hayan desarrollado una marina de mar y que 27 siglos antes de Cristo ya navegaban valiéndose de cartas e instrumentos de navegación. En algunas de sus tumbas existen grabados que hablan de sus excursiones a Somalia, Etiopía y el Yemen, barajando la costa y atravesando el Mar Rojo hasta descubrir el país del incienso. Sorprendentes enseñanzas que los egiptólogos modernos aprovechaban para sus especulaciones científicas hasta descubrir una galera en la tumba de Tut-Ank-Amon.

La galera es un tipo de barco exclusivamente militar cuyo nombre deriva de la voz griega Kalon, es el tipo de embarcación guerrera que durante mayor tiempo se mantuvo sobre las aguas en todas las marinas clásicas. La galera tomó parte desde la primera batalla naval de la que existen crónicas, Salamina, ocurrida en Septiembre de 480 A.C. en la que Temistocles derrotó a la Armada Persa, hasta la última gran batalla de galeras, Lepanto, acontecida el 7 de Octubre de 1571. Si tomamos hablando de una existencia comprobada de la galera de 2916 años en la historia de la humanidad.

A través de su existencia la galera tuvo algunas variaciones y recibió diferentes nombres; embarcación de finas líneas impulsada a remo en las navegaciones cortas o cuando se requería velocidad para entrar en combate, y a vela cuando la navegación era larga. Su inversión más antigua fue conocida con el nombre de reme o polirreme debido a las disposiciones de los galeotes en varias bancadas o filas de remos. De estos, el más conocido fue el trirreme. Según Tucídides su diseño se debe a los Corintios y data aproximadamente del año 700 A.C. y desapareció poco después de la Batalla de Actium librada entre fuerzas desidentes romanas el 2 de Septiembre del año 31 A.C.

El trirreme desplazaba 100 toneladas, tenía una eslora promedio de 35 metros, una manga de 4 metros y 1.20 metros de puntal, era de fondo plano y disponía de 26 bancadas de remeros dispuestos en 3 niveles; para impulsarse disponía de 200 remeros y una vela cuadrada, su sistema de gobierno consistía en una o dos espadillas o timenes en forma de remo.

La misma embarcación recibe en Roma el nombre de "Liburna" y en Bizancio el de "Dromon" hasta llegar a la moderna galera cuyo nombre es ya de origen italiano, en la cual, siguiendo una evolución natural, influye también la arquitectura naval normanda, la gran cultura marítima cuyas naves llamadas Drak-Kars surcaron los mares de la Europa Meridional y la América Septentrional sembrando a su paso el terror y la muerte; los vikingos fueron sin embargo los marinos más intrépidos en los diez primeros siglos de nuestra era. La galera ordinaria del Siglo XVI tenía 47 metros de eslora por 6 o 7 metros de manga, estaba dotada de un espolón construido con un tronco de abeto de 5 o 6 metros de largo que se usaba para perforar el casco de un buque enemigo durante una maniobra de abordaje. Su tripulación consistía de un Capitán, un piloto (navegable), un capellán, un comite (contramaestre), 30 marineros, 9 artilleros, 116 soldados y 255 remeros. Su armamento consistía en 5 cañones bautizados por Miguel de Cervantes como "Los cinco Ministros de la Muerte".

Los grabados de las diferentes épocas nos muestran una lenta y escasa evolución de la galera, la cual llega a veces con las velas latinas. En su construcción participaban los mejores ebanistas y orfebres de su época, que llegaron a diseñar verdaderos palacios flotantes como la galera "La Real" al servicio de Luis XIV de Francia.

La Galeza: Es un género de galera grande que comenzó a construirse en el siglo XV y desapareció en el siglo XVII. Nació el afán de superar a la galera en potencia artillería y condiciones de navegabilidad en mar abierto, aunque los resultados no satisficieron las esperanzas puestas en ellas debido a su torpeza para maniobrar. No fueron naves de uso corriente, sin embargo debemos reconocer que en algunas acciones, como la Batalla de Lepanto, jugaron un papel importante en la victoria de los cristianos, sembrando el pánico y la confusión en la flota Turca al recibir las primeras descargas de su artillería.

LA CORBETA

Buque interior a la fragata, era en el Siglo XVII una barca de dos palos, uno trinquete pequeño con graja. A mediados del Siglo XVII aumentó de tamaño y un tercer palo, el de mesana completó su arboladura, siendo su misión militar por lo general la exploración.

La corbeta de guerra hacia 1750 solía tener una eslora de 20 metros aproximadamente y montaba 12 cañones en cubierta; a medida que fue creciendo su diseño llegó a portar hasta 16 cañones por banda. Durante el período de? desapareciendo en el ámbito militar para volver a aparecer poco antes de la Segunda Guerra Mundial. En los planes elaborados por el Almirantazgo Británico para la lucha antisubmarina, se incluyó una nueva unidad que pudiera sustituir a los destructores y los minadores en determinados servicios de escolta a convoyes. Esta nueva clase de buque se inspiró al parecer en cierto tipo de balleneros y se le dió el nombre de corbeta en recuerdo de los buques de menor tonelaje de las flotas de guerra en los tiempos de la vela.

LA FRAGATA

1. Buque de tres palos con cofas y vergas en todos ellos; la voz "fragata" proviene del griego "Aphracta" (abierta) y primeramente se aplicó a una pequeña embarcación mediterránea usada hasta después de Lepanto que tenía doce bancos y un sólo palo, en cada remo bogaba un hombre y carecía de cubierta, de ahí su nombre.

Hacia 1650 aparece un tipo de buque de guerra superior en velocidad al navío y que apoyado en su velocidad y facilidad de maniobra, se le destinó a misiones de exploración, vigilancia de bases y otros cometidos a los que luego se dedicó el crucero. Este nuevo buque tomaría el nombre de fragata y su porte comenzó siendo de unas 200 toneladas y su eslora de 30 metros.

Aislamiento, podía destacarse de sus bases o flotas para hacer la guerra, al comercio e informar sobre sus movimientos. Su velocidad le permitía huir del enemigo más poderoso y darle alcance al más débil. En las marinas Francesa y española tuvo sus primeros partidarios en el Siglo XVII, Inglaterra las comenzó a construir después; y llegó a ser tan útil que el Almirante Nelson, estaba obsesionado por las fragatas, cuando recorría el

Mediterráneo tratando de localizar a la flota francesa que finalmente encontró en Abukir y careciendo de ellas exclamaba: "muriera, la palabra fragata se encontraría grabada en mi corazón".

Para estos tiempos las fragatas desplazaban 600 a 700 toneladas, su dotación era de 200 a 300 hombres y su armamento corriente consistía de 44 cañones.

Durante la Segunda Guerra Mundial los ingleses construyeron buques destinados a cumplir las mismas misiones que las corbetas de mayor porte, más veloces y mejor armadas que éstas, a los que llamaron fragatas únicamente por el hecho de ser mayores que las corbetas y en recuerdo de sus antepasados de vela. En la actualidad las características físicas de una fragata y un destructor son confundibles pues tanto su tonelaje como su velocidad y armamento son similares, su nombre se debe más bien al país en el que sirven.

El Destructor nació como una pequeña embarcación cazatorpedera y su nombre es de origen español adoptado por los ingleses como Destroyer; más tarde el destructor creció y fue armado con torpedos para ser empleado en ataques masivos contra grandes unidades aprovechando su velocidad y maniobrabilidad; posteriormente, y ante la amenaza submarina alemana durante la Segunda Guerra Mundial, el empleo del destructor derivó hacia el combate antisubmarino, después fue equipado con armamento antiaéreo y fue colocado en los puestos de avanzada de las fuerzas de combate y de los convoyes mercantes, tal como se empleaban las fragatas cuya diferencia tal vez radique en que durante su desarrollo no fueron empleadas en buques de ataque con torpedos.

EL NAVIO

Aunque esta palabra sirve para denominar genéricamente a un buque o embarcación, a partir del Siglo XVIII sirve también para distinguir a un tipo de buque de guerra, el más poderoso, el que podía concentrar en sí mismo la potencia militar del país cuya bandera enarbolaba.

Se reconocía a un navío si su artillería era superior a 60 cañones y se les clasificaba entre sí por número de puentes, entendiéndose por esto el número de cubiertas en las que disponía sus bocas de fuego, colocando por lo general las de mayor calibre en la cubierta más baja.

El navío fue el primero al que se le denominó Buque de Línea, porque era el único buque capaz de sostenerse en la formación de línea de fila natural cuando se adoptó este tipo de táctica de combate para aprovechar al máximo su potencia de fuego a mediados del siglo XVII.

El desplazamiento de los navíos llegó a variar entre las 1,600 y las 3,100 toneladas, el más grande de ellos "El santísima Trinidad", de bandera española y construido en Cuba, portaba 120 cañones distribuidos en 4 puentes, pudiendo dar hasta 12 nudos con viento largo; este coloso acabó sus días en la Batalla de Trafalgar desmantelado por la artillería inglesa y luego hundido por el temporal cuando era remolcado en calidad de presa.

En nuestros días, la marina inglesa aun mantiene en servicio honorario el navío quizás más famoso de todos los tiempos; "El victory" con el que el Almirante Nelson condujo a la victoria, en la Batalla de Trafalgar, a la flota Británica sobre la armada coaligada Franco-Española para terminar definitivamente con las aspiraciones de Napoleón de invadir Inglaterra y consolidar su imperio.

Los navíos fueron en su tiempo el orgullo de sus marinas como lo son hoy sus herederos, el acorazado y el portaaviones; surcaron todos los mares y fueron actores de las grandes batallas navales que hoy estudiamos con interés y entusiasmo.

El apogeo de los grandes navíos coincidió con la Revolución Industrial del siglo XVIII, la cual tuvo una gran influencia en la arquitectura naval al ir incorporando el hierro, el acero y el cobre en mucho mayor proporción en la construcción de buques, cuyos cascos fueron recubiertos de láminas de cobre o de hierro.

La invasión de la máquina de vapor alrededor de 1750, estableció la posibilidad de su aplicación en la propulsión de las naves para liberarlas de su servidumbre a los elementos naturales. Los primeros experimentos se llevaron a cabo en 1690 en Francia por una idea de Denis Papin y durante más de 100 años y en diferentes partes del mundo se llevaron a cabo ensayos y pruebas por toda clase de artesanos, mecánicos e inventores, hasta que en 1807 Robert Fulton consigue recorrer 40 millas en ocho horas a bordo del "Clermont" remontando la corriente del río Hudson, estableciendo el primer servicio regular de transporte. Poco a poco la madera fue siendo substituida por el hierro y las velas por la máquina, ésta metamorfosis dura aproximadamente 170 años hasta que hacen sus aparición los buques propulsados por vapor y hélice y con casco de hierro surcando todos los mares del planeta. Durante este tiempo fueron diseñados todo tipo de buques que contenían los últimos avances de la ingeniería mecánica sin abandonar sus antiguos diseños: Buques de velas, vapor, de madera, de paletas o hélices, y así llegamos finalmente a mediados del siglo XIX para encontrarnos con los primeros buques de guerra construidos totalmente de acero, impulsados por vapor y hélice, tal como los conocemos hoy en día.

EL CRUCERO

Es un buque de guerra rápido, de gran autonomía, menos armado y protegido que el acorazado. En el siglo XVIII se comenzó a denominar así a determinados veleros rápidos armados en corzo y luego a fragatas que como las norteamericanas de la guerra de 1812, se distinguían por su buen andar. Con la introducción del vapor, el término comenzó a

aplicarse a distintas clases de buques más o menos armados y protegidos, pero siempre de superior velocidad que el acorazado. Hacia 1875 se clasificaban como cruceros de 1/ra. y de 2/da. clase según si su tonelaje era superior o inferior a las 2,500 toneladas, de ahí en adelante comenzó a crecer en tamaño y blindaje. Hacia 1912 se construían en Inglaterra buques denominados: Crucero-Acorazado, Crucero de Combate o Crucero de Batalla.

El crucero es un buque adecuado para formar la vanguardia de una fuerza de tarea y para ejercer misiones de exploración, así como también para cruzar (de allí su nombre) durante largos períodos de tiempo en servicio de vigilancia. Los cruceros son valiosos elementos para atacar el tráfico comercial enemigo y defender el propio. Dotados de artillería pesada y semi-pesada los hacen aptos para llevar a cabo bombardeos de ablandamientos para apoyar una operación de desembarco.

El momento más brillante en la historia del crucero puede considerarse que ocurrió en la Batalla de Jutlandia en la dos potentes escuadras subordinadas: la Inglesa al mando del Vicealmirante David Beatty y la Alemana al mando del Almirante Franz Von Hipper, se enfrentaron en línea de combate en la 1/ra. fase de esta batalla.

Hoy en día, los cruceros son incorporados a una fuerza de tarea desempeñando dos misiones de importancia: El de buque de mando y defensa antiaérea debido a sus sofisticados medios de detección y comunicación, así como por su potente artillería antiaérea.

EL ACORAZADO

Como buque de protección propia es tan antiguo como la guerra misma; la idea de acorazar los buques nace vinculada a la necesidad de proteger la vida de las tripulaciones y más tarde se extiende a la de hacer a las naves invulnerables a la acción de las armas.

Los hombres que combaten en el mar tratan de protegerse elevando sus costados, colocando escudos colgados sobre las reglas. Cuando en el siglo IV A.C. se incorporan al armamento naval las máquinas balísticas, como la catapulta, los arquitectos navales cubren sus embarcaciones con planchas de cobre y plomo.

Es hasta finales del siglo XVIII cuando comienzan las verdaderas tentativas por acorazar los buques, cuando el cañón, que lleva más de cuatro siglos de usarse, comienza a hacer estragos en los buques debido a las nuevas balas explosivas.

El acorazado moderno, nace en la segunda mitad del siglo XIX como heredero natural del navío de combate, aunque sus primeros modelos no se asemejan a los gigantes de la 1/ra. y 2/da. guerras mundiales. En 1861 aparece la fragata inglesa "Warrior" de 6100 toneladas, 28 cañones lisos y 14 nudos de velocidad, registrada en la historia como la primera nave de guerra con casco metálico. El primer combate naval entre dos unidades

acorazadas tiene lugar en Hampton Roads, Estados Unidos de Norteamérica, el 9 de Marzo de 1862; durante la Guerra de Cesión, dos pequeñas unidades de madera, "El Monitor" y "El Merrimac", fueron dotadas de una superestructura de acero y ambas resultaron invulnerables a sus respectivos fuegos, desde entonces se inició una desenfrenada competencia entre los arquitectos navales y los constructores de armas que llegaron a construir buques de 63000 toneladas de desplazamiento, cañones de 457 milímetros (18 pulgadas) y una coraza horizontal de 646 milímetros de espesor, carrera finalmente detenida por la aparición del portaaviones.

EL PORTA—AVIONES

La aplicación militar del avión dió a la marina de guerra la posibilidad de contar con un nuevo elemento que le permitía extender su vista y por ende contar con mejor información sobre la presencia y movimientos de las flotas adversarias; el avión presentaba también la posibilidad, aunque limitada para la imaginación de los marinos de principio de siglo, de emplearse como unidad de combate. El problema que en aquellos días exigía una solución era el transporte y así nació el debate entre el hidroavión y el avión de ruedas; el primero tenía como gran limitante el tiempo, pues requería de una mar calmada para despegar o acuatizar; el segundo necesitaba un barco que le permitiera llevar a cabo dichas maniobras sobre su cubierta.

Así nació el porta-aviones, en un principio, como producto de la necesidad de transportar aviones para proteger las flotas, y una vez que la aviación dió pruebas fehacientes de su utilidad en la guerra naval, se desarrolló a tal grado que, con el éxito obtenido en la compañía del pacífico durante la Segunda Guerra Mundial, desplazó el acorazado como buque capital de la flota, convirtiéndolo en la actualidad en una unidad estratégica, es decir, una unidad alrededor de la cual se elaboran los planes de guerra de las potencias navales y sin cuya presencia no es posible concebir una compañía militar con posibilidades de éxito.

En la conjugación buque-avión nació una simbiosis porque no solamente le dió a la marina posibilidad de extender sus ojos y sus oídos, sino que también aumentó el alcance de sus armas, de ahí el éxito del que hablamos líneas arriba, y que quedó demostrado en la Batalla del Mar de Coral entre Japoneses y Estadunidenses, éste fue el primer combate naval de la historia en el que dos flotas lucharon sin haberse avistado y en el que los daños infringidos fueron ocasionados por los ataques de sus respectivos escuadrones aeronavales. El Almirante Pierre Barjot define al porta-aviones como "buque de superficie cuyo armamento principal está constituido por aviones". La definición dada por la conferencia naval de Londres dice que "el porta-aviones es un buque de guerra de superficie (cualquiera que sea su desplazamiento) proyectado única y exclusivamente para llevar aviones que puedan despegar y posarse en él".

En el desarrollo del porta-aviones la nación que más ha participado desde punto de vista tecnológico es Inglaterra, a ella se debe el diseño de la cubierta de vuelo corrida y a, la transformación del puente de mando en forma de isla, colocada esta siempre a estribor debido a que el sentido de giro de las hélices de los aviones tiende a derivarlos hacia babor y su altura sobre la cubierta de vuelo se debía a la necesidad de elevar las bocas de las chimeneas para no crear turbulencias a los aviones debido al aire y vapores calientes, que dificultaban el aterrizaje. Los primeros diseños de porta-aviones fueron desarrollados en 1917 mediante la adaptación de cascos diseñados para cruceros. En 1924 se puso en servicio el primer buque proyectado para porta-aviones, cuyas características son similares a los actuales, bautizado con el nombre de "Hermes" de 10,850 toneladas. Fueron los Estados Unidos, Japón y Francia quienes posteriormente se interesaron en la construcción de este tipo de buque.

A los Ingleses se debe también el diseño de la catapulta de vapor para el despegue de los aviones, la cubierta oblicua para el aterrizaje y los espejos-guía para dirigir el anaveaje.

En la actualidad solo las grandes potencias económicas disponen de porta-aviones modernos puesto, que como el navío en su época, concentran en si mismos todo el potencial económico y militar del país cuya bandera portan, unidades excesivamente caras y sofisticadas han llegado a desplazar cerca de 100,000 toneladas, propulsadas con energía nuclear y capacidad para transportar más de 100 aviones.

EL SUBMARINO

Los intentos del hombre para navegar bajo la superficie del agua se pierden en la noche de los tiempos; en la Batalla de Tiro (322 A.C.) y en las Guerras Púnicas (264-146 A.C.) ya se dispone de rudimentarios equipos de buceo que permiten pasar por debajo de las naves para barrenarlas y hundirlas. En la época del Renacimiento aparecen algunos proyectos de naves sumergibles incluyendo los diseños de Leonardo Da Vinci.

En 1776 se construye el primer submarino que se emplea, sin éxito, en contra del navío inglés "Eagle" fondeado en el río Hudson durante la Revolución de Independencia de los Estados Unidos de Norteamérica; este artefacto llamado "Turtle" fue construido por David Bushnell, el cual era totalmente propulsado y gobernado a mano por medio de manivelas unidas a un juego de hélices, una vertical y horizontal, el casco era de madera y podía transportar adherida al casco una carga explosiva. El segundo proyecto digno de mencionar fue el que Robert Fulton ofreció a Napoleón en 1801; disponía de una vela plegadiza para navegar en superficie, timones de dirección y profundidad y un depósito de aire comprimido para regresar el aire del interior cuando navegaba sumergido con una tripulación de tres hombres, permaneció cinco horas a siete metros de profundidad y navegó unos 450 metros, sin embargo el proyecto no fue acogido con agrado porque se calificó como un medio de combate traicionero e indigno de pueblos civilizados. En adelante se

llevaron a cabo infinidad de proyectos en diferentes países Inglaterra, Francia, Estados Unidos, Italia y Suecia entre otros, prueban diferentes métodos en que los principales problemas a resolver son la estabilidad y la propulsión, hasta que el Teniente de Navío Isaac Peral en España y el Ingeniero Gustavo Zede en Francia, diseñaron por separado en casco de sección circular con doble fondo compartimentado para alojar lastre líquido.

Ya en 1876, en Rusia, el Ingeniero Drzawiecki había diseñado un submarino enano con propulsión eléctrica, sin embargo estos eran sólo los primeros pasos de una serie de experimentos hasta que en 1899 en Francia se logra el submarino tipo "Laubeuf" colocando un casco circular dentro de un casco de líneas normales lográndose resolver el problema de las estabilidad; el espacio entre ambos cascos es utilizado como tanque de lastre que, debidamente compartimentado e intercomunicado obtiene mayor flotabilidad y mayor resistencia mecánica.

En los diferentes modelos se emplean máquinas de propulsión de vapor, motores de gasolina, motores electrónicos, motores de aceite pesado hasta que en 1912 Alemania equipa a sus submarinos con motores diesel para la navegación en superficie y eléctricos para la navegación en inmersión alcanzándose con este hecho la mayoría de edad del submarino.

El armamento del submarino ha variado desde ser el simple portador de una carga explosiva en 1776, hasta el sofisticado portador de los poderosos misiles de largo alcance y cabezas nucleares en la actualidad. En 1884 se le adapta por vez primera un torpedo y por la misma época los alemanes instalan artillería convencional de 100 y 120 milímetros; para la Primera Guerra Mundial, 1914-1918, ya el submarino ha alcanzado su diseño operativo y son los alemanes los primeros en utilizarlo disponiendo de 400 unidades.

El empleo del submarino en las dos guerras se caracterizó principalmente por su eficiencia para atacar en los buques mercantes en el intento por paralizar las rutas de abastecimiento; el submarino es también, gracias a su sigilo un elemento ideal para las operaciones de información y golpes de mano.

La evolución de la guerra y de las armas hacia la tecnología nuclear ha convertido al submarino en una arma peligrosamente útil e indispensable para apoyar la política de disuasión establecida entre las potencias militares. El combustible nuclear ha hecho del submarino una embarcación cuya única limitación está dada por la resistencia de su tripulación, ya que su autonomía es prácticamente ilimitada, su velocidad en inmersión es superior a los 30 nudos y la profundidad que puede alcanzar es un secreto pero se estima superior a las 200 brazas, el torpedo ha sido substituido por cohetes con alcance superior a las 2000 millas y capaces de devastar varias ciudades simultáneamente. El submarino es sin duda alguna, uno de los parámetros con lo que se mide actualmente el poderío de una Armada.

EVOLUCION DE LA NAVEGACION

Disponiendo el hombre de un buque para transportar sus mercancías o para combatir, se presentaba a su ingenio la solución de un problema: Determinar su posición. Cuando se emplazaba sobre tierra firme disponía de muchos puntos de referencia para ubicarse, montañas, bosques, ríos, peñas, lagos, pueblos, etc., pero cuando se lanzó al mar no disponía de vereda que condujera sus pasos; mientras no se alejara de la vista de la costa podía identificar en la silueta del continente los montes, las salientes de la tierra en forma de cabos y puntas pero, ¿y la distancia?, ¿y la velocidad?, ¿y el rumbo?, ¿cómo medirlos?

El problema de ubicar la posición en el mar se complicó cuando, el hombre decidió cruzarlo en lugar de navegar a lo largo de la costa. El proceso fue largo y complicado, en primer lugar porque debió vencer sus temores derivados de la ignorancia supersticiosa y en segundo lugar porque debió llegar a conclusiones científicas totales para la práctica de la navegación, tales como determinar la forma del planeta, descubrir las propiedades de los cuerpos magnéticos, asegurarse de la inmutabilidad del firmamento, medir el tiempo, etc. Todo lo cual nos conduce a la disciplina primigenia de este maravilloso arte de navegar, la Cosmografía.

Para el estudio de la evolución de la navegación vamos a dividir los progresos humanos en 7 apartados de acuerdo a la utilidad de los ingenios diseñados para resolver el problema de determinar la posición geográfica del buque:

- a).- Los aparatos para señalar el rumbo.
- b).- Los aparatos para medir la velocidad.
- c).- Los aparatos para medir la profundidad.
- d).- Los aparatos para medir la altura de los astros.
- e).- Las cartas de navegación.
- f).- Los métodos de cálculos astronómicos.
- g).- Los aparatos para medir el tiempo.

Aunque sabemos de la fama de los fenicios como una de las civilizaciones más antiguas en cuanto al dominio del arte de la navegación, no podemos decir con certeza que ellos hayan sido los primeros, porque como hemos afirmado que la navegación fue practicada simultáneamente en muchos puntos del orbe, pero a nosotros solamente han llegado por razones de identidad cultural los conocimientos provenientes de los pueblos euroasiáticos.

En el desarrollo de la ciencia náutica, existen aportaciones de muchas culturas. A los persas se deben las más antiguas tablas cartográficas que datan de 3800 años A.C. aproximadamente, encontradas en las ruinas de Babilonia; a los chinos se les atribuye la paternidad en el uso de la aguja magnética aproximadamente 2600 años A.C.; a los griegos se debe la determinación de la forma esférica de la tierra y la medida de su circunferencia; a los árabes se atribuyen los métodos tabulares para calcular la posición de los astros; a los romanos se debe la invención de un mecanismo para medir la velocidad y así interminablemente llegamos a la conclusión de que el arte de navegar corresponde a la humanidad entera sin importar los niveles culturales o tecnológicos de cada grupo.

LOS APARATOS PARA SEÑALAR EL RUMBO

El ingenio más antiguo conocido para determinar el rumbo es la aguja magnética cuyo nombre deriva de la comarca de Magnesia en la región de Tesalia, cuyos habitantes, los magnetos descubrieron para el mundo antiguo, excepto China, las propiedades físicas de la "piedra-imán" para alinearse con el meridiano. Sobre la aparición de la aguja existen diversas teorías completamente distintas una de la otra, tanto por su procedencia como por la fecha de su origen. Algunos investigadores la sitúan entre griegos y romanos, concediéndose como más probable, sin que ello esté rigurosamente comprobado que uno de los posibles conductos de su introducción en Europa en el siglo VII de nuestra era, fueron los árabes, quienes los recibieron de los hindúes y estos a su vez de los chinos, quienes parece ser, cuentan con las referencias más antiguas. Existen noticias completas de que a mediados del siglo XII se usaba entre los navegantes genoveses, venecianos, catalanes y mallorquines un modelo de la aguja llamada "calamita" cuya voz proviene del latín "calamus" (caña) debido a que dentro de un canuto se hacía flotar una barra de hierro imantada la cual con bastante error señalaba la línea Norte-Sur. En 1302, Flavio Gioia, napolitano, utilizó un sistema que permitía a la aguja girar libremente sobre un estilo, eliminando roces y conservando su orientación a pesar de los balances del barco. Todo este mecanismo estaba montado dentro de una caja de madera de Boj (Bosso en italiano), de allí recibió el nombre de Bossola de la que se deriva su castellanización como "brújula". Ya para el siglo XV su uso se generalizó entre todos los marinos, considerándose como uno de los grandes progresos científicos que impulsó al hombre a cruzar el mar.

Las irregularidades observadas en la orientación de la misma aguja a diferentes rumbos y en diferentes emplazamientos dentro del mismo buque, expuestas por el hidrógrafo francés Guillaume Denis en 1666, fueron posteriormente comprobadas por otros científicos; 60 años antes William Gilbert, médico y físico inglés, en su obra de *Magnete* expone por primera vez la teoría del magnetismo terrestre, el cual se comienza a asociar con las irregularidades observadas en las agujas magnéticas. La introducción del hierro y el acero en la construcción naval aumentó las perturbaciones y es, hasta principios del siglo XIX, en que se logra establecer una teoría razonable sobre las causas de las desviaciones sufridas por la aguja magnética que fue seguida de los estudios necesarios para establecer el método para anular estas perturbaciones, conociéndose la primera como "Teoría del Desvío" y el

último como el "Método para la Compensación de Compases.

La palabra "compás" se dice que viene del italiano "compasso" que significa con ritmo, con norma, y quizás por ello se bautizó como compás magnético al aparato que servía para medir al ángulo formado por la proa del barco con el meridiano magnético, lo cierto es que los ingleses y luego los estadounidenses adoptaron esta palabra y luego la extendieron por el mundo gracias a su penetración tecnológica. Pues bien, a medida que pasan los años, se introducen en el compás magnético innovaciones que lo van haciendo cada vez más exacto, las rosas se fabrican con materiales más ligeros, los imanes se multiplican y se reparten simétricamente, se sumerge la rosa en líquido, la caja de Boj ahora es de metal antimagnético, etc.

El siglo XX caracterizado por un desenfrenado avance tecnológico en todas las disciplinas científicas, da también su aportación a la navegación a través del diseño del girocompás cuyo funcionamiento se basa en el principio del giroscopio, inventado por Facault en 1852, para demostrar el movimiento de rotación de la tierra.

El girocompás es un giroscopio con dos grados planos de libertad que alinea su eje con el meridiano del lugar donde se encuentre, señalando el norte verdadero.

Hoy, todos los buques transoceánicos son equipados tanto con compases magnéticos como con girocompases, empleándose los primeros como respecto, ya que su uso requiere para determinar el rumbo verdadero, una serie de cálculos que el otro necesita, sin embargo por ser el girocompás un aparato infinitamente más complicado, esta sujeto a fallas que el compás magnético no experimenta, por ello es difícil que el marino abandone el uso de un por el otro, sencillamente siempre llevará los dos.

Medir la velocidad de qué? fue otro problema que el primitivo marino debió resolver, sobre todo cuando éste decidió alejarse de la costa. Sin puntos de referencia, ¿cómo conocer su desplazamiento sobre el agua en un tiempo determinado?. A pesar de tantos siglos transcurridos no han sido muchos los ingenios diseñados. Se tiene conocimiento que en el siglo II A.C. durante las Guerras Púnicas, los romanos diseñaron "El Edómetro" que era en esencia una rueda de madera de 35 cms. de diámetro dotada de una paletas dispuestas en tal forma en la parte exterior del buque, que éste en su marcha la hacia girar, transmitiéndose este movimiento por un sistema de rueda a un tambor montado dentro y por cada giro de la rueda dejaba caer una piedra, permitiendo deducir, por el número de ellas en un intervalo de tiempo, la marcha del barco. Tal parece que después del odómetro se utilizó un ingenio más sencillo, conocido en nuestros días como corredera holandesa, consistente en trazar en el casco dos marcas cuya distancia entre sí? es conocida, arrojando al agua un pequeño objeto flotante y midiendo el tiempo que tarda en pasar entre ambas marcas, se puede conocer la velocidad, éste método es particularmente útil para medir velocidades bajas tales como la velocidad de la corriente con buques fondeados.

La primera corredera formal, de uso sistemático a bordo de los buques fue la de "barquilla", mencionada por primera vez en 1521 por Francisco A. Pigafetta, durante el Viaje de circunnavegación de Magallanes. Este aparato consiste en un flotador, de tal forma que pueda presentar una gran resistencia al arrastre, atado a un cordel enrollado a un tambor que gira libremente debido a la acción del flotador; a dicho cordel se le hacia un nudo cada 15.43 metros equivalente a la ciento veinteava (1/120) parte de una milla náutica (1,852 mts); cuando se largaba el flotador se arrancaba un reloj de arena segundero que tardaba 30 segundos en (1/120 H.) vaciarse y se contaban los nudos que habían salido, de ahí la costumbre de expresar en nudos la unidad de velocidad (1 NUDO=1 milla/hora).

Similar a la corredera de barquilla, se creó a principios de este siglo la corredera "mecánica" compuesta por una hélice cuyo paso es conocido y por tanto cada vuelta corresponde a una distancia avanzada; unida por un cordel a un contador de reloj donde se hace la lectura directamente de la velocidad y las millas recorridas.

El aumento en la velocidad de los buques y el uso de la energía eléctrica trajo aparejada la creación de las correderas de tipo "pitot" que indican la velocidad mediante la medición de una diferencia de presión de agua sobre una espadilla en el agua bajo el casco del buque. Posteriormente vino la corredera electromagnética de lectura digital y la más moderna que determina la velocidad bajo el principio físico del efecto Doppler.

LOS APARATOS PARA MEDIR LA PROFUNDIDAD

La profundidad del área donde se navega es un dato de vital importancia para el marino, principalmente en las cercanías de la costa o en las recaladas a puerto. Desde la vara marcada con colores usada en las embarcaciones menores, se han desarrollado algunos aparatos para medir la profundidad del agua. El primitivo "escandallo" sujeto a una cuerda marcada con pedazos de cuero cada braza (6 pies, 1.82 mts), es substituido por el escandallo mecánico sujeto a una sondaleza de cable de acero y tambor con carátula graduada. A estos escandallos se les acoplan dispositivos para obtener calidades de fondo, indicaciones de precisión, etc, que permiten medidas muy exactas. El paso final se logra en el primer tercio de este siglo con el diseño de la "ecosonda" cuyo funcionamiento se funda en la medida del intervalo de tiempo que emplea una señal acústica o ultrasonora en llegar al fondo del mar y regresar al buque.

LOS APARATOS PARA MEDIR LA ALTURA DE LOS ASTROS

Desde que el hombre se percató de la inmutabilidad del firmamento, pudo por ello calcular y con sus cálculos predecir la posición de los astros más notables agrupándolos en constelaciones para facilitar su identificación; tales conocimientos fueron utilizados en dos sentidos, uno, místico supersticioso con el que se crearon mitos, leyendas y religiones; el otro pragmático y científico con el que se han auxiliado los marinos de todos los tiempos para

determinar su posición geográfica sobre la esfera celeste, y para lograr esto ha diseñado algunos aparatos que le han permitido lograr sus propósitos.

El aparato más antiguo de que se tiene memoria es el "Gnomon" que consistía de una varilla de altura conocida, que debido a la altura del sol, proyectaba una sombra que a manera de cateto de un triángulo rectángulo también se media y con ello se podía obtener, en forma muy inexacta, mejorado por aristarco y se utilizaba para obtener, también en forma errónea, la latitud.

Le siguió el "Astrolabio", un aparato originalmente diseñado por los astrónomos para hacer sus observaciones, algunos suponen que ya era conocido por los egipcios, en el siglo III A.C. pasando luego a Grecia y de allí a la Península Ibérica a través de los árabes quienes los transformaron y adaptaron para el uso náutico. El primer tratado escrito sobre su uso se debe a Marín Cortes en su tratado "Breve compendio de la Sphera y de la Arte de Navegar" publicado en Cádiz en 1551. Las reglas para tomar alturas de sol con el astrolabio eran dadas por Diego García de Palacio en su celebre tratado "Instrucción Náutica" publicado en México en 1587. Posterior a la aparición del Astrolabio como instrumento de uso náutico apareció la "Ballestilla" como antecedente más próximo de los instrumentos de reflexión. su origen es incierto algunos autores la sitúan en el siglo XV pero su descripción más antigua aparece en los tratados de navegación del siglo XVI.

A medida que la navegación va tomando mayor importancia debido a las riquezas que ésta generaba a los imperios coloniales, se observa una tendencia general a mejorar la exactitud de la posición astronómica obtenida a bordo, mediante el perfeccionamiento de los instrumentos involucrados en el cálculo astronómico; el astrolabio es desplazado por el "Cuadrante de Davis" en el siglo XVII y éste a su vez por el "Octante" inventado por Jhon Hadley y fabricado en 1731, a quien se considera el padre de los instrumentos de reflexión. Veinte años más tarde el octante se había transformado en "Sextante" y todos los esfuerzos de los fabricantes van dirigidos a mejorar las condiciones de solidez y exactitud de su sistema óptico, lo cual se consigue en un plazo relativamente corto, destacando en ello los técnicos y operarios ingleses.

En nuestros días, es el sextante el compañero inseparable e invaluable del marino de los ingenios electrónicos diseñados después de él en el transcurso del siglo XX, porque el sextante auxilia al marino a determinar su posición geográfica mediante la observación del mecanismo infalible, el Universo. El sextante hace que la ciencia de la navegación se convierta en arte porque la exactitud de la observación depende de la habilidad del observador y el dominio en su uso le da al marino tranquilidad y seguridad en sí mismo.

El descubrimiento de la energía eléctrica, las ondas hertzianas y la electrónica, trajo como consecuencia el diseño de sistemas para determinar la posición de un buque sin necesidad de observaciones astronómicas ni engorrosos cálculos, liberando al navegante de la única servidumbre que limita al uso de la astronomía, un cielo más o menos despejado y un horizonte claro. Estos radio-sistemas han sido ampliamente usados y han ido cayendo

en desuso a medida que se implanta uno más sofisticado, los más importantes han sido: Sistemas Loran (Long Range Navigation), el cual es un sistema que permitía obtener la situación de un buque mediante la recepción de señales radioeléctricas emitidas por estaciones situadas en tierra cuya posición geográfica es conocida; fue diseñado por el laboratorio radioeléctrico del Instituto Tecnológico de Massachusetts en 1946. El Sistema de Navegación de Estima, que permite conocer en todo momento la posición del buque y cuyo funcionamiento se debe a la conjugación de un juego de giroscopos, un acelerómetro y un integrador-calculador. El navegador por Satélite es el más moderno sistema electrónico de navegación compuesto de una estación emisora colocada en un satélite artificial puesto en órbita terrestre, y una estación receptora que al recibir la señal la transforma convirtiéndola en datos preciso, de latitud y longitud hasta los segundos de arcos, que indican la situación geográfica del receptor.

No podemos adivinar ahora cuantos nuevos sistemas de navegación puedan diseñarse en el futuro, sin embargo estos no deben dejar de considerarse únicamente como "ayudas a la Navegación", sujetas, como todo mecanismo, a fallas propias de la fabricación o del uso. La verdadera ciencia de la navegación seguirá siendo la sustentada en el conocimiento del firmamento.

LAS CARTAS DE NAVEGACION

Aunque la palabra "cartografía" es un término de cuño reciente, el arte de hacer mapas se remonta a más de 10 siglos antes de nuestra era, la aparición de los mapas marinos o cartas náuticas es posterior en muchos cientos de años, sin embargo no podemos pasar por alto lo ocurrido entre uno y otro ya que, si bien es cierto que en su origen la producción cartográfica fue eminentemente topográfica, de él recibió su orientación formal la ciencia de hacer cartas náuticas y lo que es más interesante, se descubren, se estudian y perfeccionan varios sistemas de proyecciones que todavía siguen en uso.

El primer mapa donde aparecen los paralelos, es dibujado por Dicearco 300 años antes de nuestra era, quien fue discípulo de Aristóteles y considerado durante muchas generaciones como arquetipo para la producción cartográfica.

En el siglo III A.C., se inventó la Proyección Fotográfica, atribuyéndose su paternidad a Apolonio de Pergamo. En el siglo II A.C. Erastotenes publicó el mapa más completo de su época, basándose en cálculos matemáticos y considerando la Tierra esférica. En la misma época Hiparco ideó el sistema de Proyección Estereográfica y a él se atribuye también la Proyección Gnomónica. En el siglo I de nuestra era, Marino de Tiro empleó en sus cartas un reticulado a base de meridianos y paralelos y cálculos de la longitud del grado de círculo máximo. En el siglo II de nuestra era, Ptolomeo recopiló y resumió todos los trabajos anteriores y su discípulo, Agatodemon y publicó una carta basada en sus teorías.

La Edad Media divide al Viejo continente en dos grandes corrientes culturales inspirados en diferentes religiones; Europa es sumergida en el oscurantismo y todos los conocimientos científicos y culturales de la antigüedad son confinados en las mazmorras de los conventos y así, Aristóteles, Erastótenes, Hiparco y Ptolomeo permanecerán ocultos a la inteligencia del hombre por haber sido declarados paganos y por lo tanto diabólicos; la Tierra se vuelve plana y el mar proceloso se llena de dragones y monstruos marinos. Medio Oriente y el norte de Africa es dominado por los musulmanes y éstos, sin los atavismos religiosos continúan con los trabajos científicos traduciendo a los griegos y aplicando sus conocimientos; en aquella época son notables los trabajos cartográficos de Abu-Abdallah Muhammad "El Edrisi" quien publicó un mapamundi basado en los estudios de Ptolomeo en el siglo XII y también se destacan los estudios realizados por Arzaquel quien midió la distancia entre Bagdad y Toledo con solo un error de 3 grados.

En el siglo XIV comenzaron a aparecer los primeros ejemplares de mapas náuticos, los cuales fueron llamados cartas náuticas, porque contenían descripciones escritas de las costas, sus accidentes geográficos y marítimos más importantes, regímenes de vientos, mareas, distancias, etc. La forma más primitiva de carta náutica fue el Portulano, que se elaborada exclusivamente en base a rumbos y distancias y fue de uso general hasta principios del siglo XVII.

Coincidiendo con el auge de los portulanos, se descubrieron los trabajos de Ptolomeo y se hicieron cartas basándose en sus sistemas de proyección. Quizás la carta más famosa de este tipo fue la elaborada por Toscanelli que contribuyó mucho en el proyecto de Cristóbal Colón y en la que aparecen las costas orientales de Asia muy próximas a las occidentales de Europa.

Uno de los trabajos cartográficos que tuvieron mayor influencia entre los circuitos científicos y que contribuyó a que se cometiera una de esas paradójicas injusticias históricas, fue la carta editada por Waldase-Muller en 1507 ya que, documentada en las cartas de Américo Vesputio, bautizó con el nombre de América a las tierras por este descritas, arrebatando a Cristóbal Colón el derecho de imponer su nombre al territorio que el descubrió.

La fiebre del oro desatada como consecuencia de los descubrimientos de nuevas y prodigiosas tierras produjo nuevas estirpes de hombres, caballeros de fortuna, audaces y ambiciosos que se convirtieron en conquistadores, sabios cosmógrafos y matemáticos, impulsaron la cartografía dada la creciente necesidad de cruzar los océanos con más seguridad en un brevísimo tiempo. La profesión de marino dejó de ser propia de parias y convictos para tomar títulos de nobleza, y la ciencia de elaborar cartas náuticas fue preocupación de las potencias que competían por el dominio del mar y por ello estimularon y patrocinaron los trabajos de cartografía, en cada expedición embarcaban científicos con el único propósito de elaborar cartas náuticas que, de acuerdo con los datos contenidos en ella podían adquirir el carácter de secretos de estado o secretos de ciertos armadores.

El siglo XVI fue especialmente prodigioso en términos de avances tecnológicos en la rama de la cartografía náutica y como consecuencia de ello en el año 1500 se editaron las celebres cartas de Juan de la Cosa y Pedro Reinel. En 1514 Juan Werner la Proyección Estereográfica que estaba del siglo II A.C. Las llamadas cartas planas, consideradas como la transición entre el portulano y las cartas esféricas, no tuvieron mucha acogida entre los marinos, y que el rumbo no quedaba representado por una línea recta, hasta que en 1569 se obtuvo el avance de mayor significación en la cartografía, Gerardo Kremer mejor conocido como Mercator, publicó la primera carta formada con un sistema de proyección ideado por él que resuelve totalmente el problema de la navegación al proyectar la esfera terrestre sobre un cilindro imaginario para luego extenderlo formando un plano.

En 1619 Diego Ramírez de Arellano publicó una relación de su viaje al Estrecho de Magallanes y la compañía de una carta de valores de la declinación magnética. Este dato preocupaba a los navegantes por las anomalías que observaban en el funcionamiento de las agujas magnéticas y los sabios e investigadores correspondieron a este interés multiplicando las observaciones que permiten en 1710 reunir unos 10,000 valores recopilados por Delisle.

Posteriormente al diseño del sistema de Proyección Mercator se desarrollaron otros sistemas útiles para el navegante, tales como la Proyección Gnomónica, la Polar y la Estereográfica entre otros y en la actualidad las cartas náuticas son de producción y uso corriente, su edición por lo general son responsabilidad de los gobiernos de los Estados a través de sus oficinas hidrográficas; en el caso de nuestro país la responsabilidad corresponde a la Dirección General de Oceanografía cuyo personal en su mayoría pertenece a la Armada de México.

LOS MÉTODOS DE CALCULOS ASTRONOMICOS

En la cultura española tienen una gran influencia tanto la cultura Árabe de intensa policromía como la cultura Judía de profundas raíces científicas y filosóficas. Cuando los árabes conquistaron las Península Ibérica y el sur de Europa en 711 D.C. hubo un período de aproximadamente 100 años en el que no se registra ningún aporte extraordinario a la náutica; pero una vez consolidado el dominio moro, se comenzó a cultivar las ciencias, la astronomía entre ellas. Durante el reinado del Califa Hixem II, destaca almanzor, no sólo por sus éxitos militares sino también por corresponderle la iniciativa de mandar traducir al árabe el Almagesto de Ptolomeo del que Alfergan extracta unos elementos de astronomía que posteriormente son formados y corregidos por Alfagtenio y en el siglo XI por Arzaquiel árabe-español que calcula y produce las Tablas Toledanas.

Imitadores de los árabes fueron los judíos-españoles que vivían en Andalucía y efectuaron numerosas traducciones del hebreo y del árabe al castellano. Con todo esto se fue fomentando en los reinos de Castilla y León, un ambiente muy propicio que alcanza su mejor expresión con Alfonso X "El Sabio", que reúne 50 sabios y bajo su dirección, después de cuatro años, publican las tablas alfonsinas, que rectificadas poco después, sirven durante

casi 2 siglos de normas para los trabajos astronómicos y de náutica astronómica.

En los días siguientes a los descubrimientos, la gran preocupación conjunta de navegantes, científicos y gobernantes fue la determinación de la posición geográfica de un buque. Si bien es cierto que para resolver un problema didáctico hemos subdividido los temas de este capítulo tratando por separado la historia de los diferentes instrumentos utilizados en la navegación, es necesario que el lector sepa que todos ellos forman un conjunto indivisible cuyo desarrollo fue siendo simultáneo y aparejado por el tiempo, el avance que se obtenía por el perfeccionamiento de uno originaba el de los demás y el cálculo astronómico no fue la excepción, aunque si fue el problema de más difícil y reciente de solución.

La posición geográfica se define por el conocimiento de la latitud y la longitud, y si para ello se necesita referir a la posición de los astros, se requiere indefectiblemente medir la altura del astro sobre el horizonte y la hora, y fue precisamente éste último elemento el que mayores dificultades tuvo que vencer, no porque no hayan sido diseñados buenos cronómetros, sino porque para poder llegar a medir el tiempo astronómico fue necesario llegar a acuerdos internacionales que establecieran un meridiano de origen a partir del cual se contarán las longitudes y las horas y ello apenas se logró a fines del siglo pasado.

La determinación de la latitud, en realidad fue un problema resuelto desde temprano, si bien no con acuciosa precisión, contaban a menos con dos astros cuya observación facilitaba la solución: El sol en el día y la estrella polar en la noche. Es hasta 1761 que el matemático holandés Cornelio Doves, diseñó unas tablas que facilitaban la solución indirecta del problema mediante la observación de astros.

La determinación de la longitud implicó un esfuerzo mucho mayor. En 1598 Felipe III de España ofrece fuertes premios para estimular a los investigadores; en 1675 Carlos II de Inglaterra ordena la construcción de un observatorio astronómico en una villa cercana a Londres llamada Greenwich con el propósito de "rectificar las tablas de movimientos de los cuerpos celestes, así como las posiciones las estrellas fijas, para contribuir a determinar la longitud en el mar y perfeccionar el arte de la navegación". En 1714 la reina Ana de Inglaterra ofrece un premio de 10,000 libras al inventor de un método para determinar la longitud con una exactitud de un grado, otro de 15,000 si ésta llegaba a los $\frac{2}{3}$ del grado y finalmente uno de 20,000 si la precisión alcanzaba $\frac{1}{2}$ grado; en 1736 Jhon Harrison, de oficio carpintero inventaba un cronómetro marino que perfeccionado le hacer ganar el premio de 20,000 libras.

A mediados del siglo XVIII aparecen unas magníficas tablas diseñadas por Mayner, cuyo uso se generaliza tanto que a partir de 1767 la "Comisión de Longitudes de Inglaterra" se encarga de su cálculo anticipado y de su publicación y Francia las incluye en sus efemérides astronómicas en 1774.

En 1863 el austriaco Litrow presenta un método de cálculo basado en las alturas circunmeridianas de sol con el que se determina simultáneamente la latitud y la longitud. Pero ya en 1837, el Capitán de la Marina Mercante Norteamericana Thomas H. Summer había descubierto la recta de altura, método de cálculo que, por su sencillez se popularizó rápidamente entre los marinos y hasta la fecha es el que más se utiliza.

Sólo quedaba un problema por resolver para que la ciencia náutica universalizara, la unificación del criterio internacional para fijar el meridiano de origen. En 1883 se utilizaban 16 meridianos para el cálculo astronómico dependiendo de la nacionalidad de la edición de las efemérides astronómicas y las cartas que se usarán. Ese año se celebró en Roma una conferencia Geodésica donde se propuso por mayoría que se adoptara el meridiano que pasa por el anteojo del observatorio de Greenwich, lo cual fue aprobado y aceptado en la conferencia celebrada en la ciudad de Washington.

Ahora, quienes ejercemos la profesión marítima disponemos de un sin número de tablas y almanaques que facilitan los cálculos astronómicos pero para llegar a ellas tuvieron que pasar un poco menos de 400 años de áridos trabajos científicos debido a la pequeñez del hombre y la magnitud del universo.

LOS APARATOS PARA MEDIR EL TIEMPO

La búsqueda de un método para determinar la longitud geográfica llegó a ser tan intensa y difícil que algunos llegaron a decir que era el límite puesto por Dios a la inteligencia humana. Se habían probado muchos sistemas, sin haber tomado en cuenta una opinión que Fernando Colón había externado, en la Junta de Badajoz, en 1524 en el sentido de que, la solución del problema para determinar la longitud geográfica radicaba en cronometría. Si se lograba diseñar un modelo de cronómetro con funcionamiento regular a bordo, se habría conseguido la verdadera solución.

Al celebre matemático holandés Cristian Huygens corresponden los pasos iniciales en el diseño del cronómetro de mar pendule y suspensión cardan, además de introducir en el arte de la relojería el resorte espiral; éste primer intento dio el resultado apetecido. La solución real llegó en 1760 con el cuarto modelo de cronómetro diseñado por Jhon Harrison, quien presentó su primer diseño en 1736; alrededor de esos años fueron inventados otros modelos similares de cronómetros en Francia, sin embargo podemos afirmar que esos y otros posteriores fueron aparatos que funcionaron bajo los mismos principios, claro más perfeccionados a través del tiempo, excepto el cronómetro electrónico creado en 1952.

El problema de conocer la hora exacta se soluciona alrededor de 1865 cuando el observatorio de Greenwich comienza a transmitir telegráficamente la hora exacta, actualmente muchas estaciones radiofónicas prestan este servicio para tranquilidad de los navegantes.

EVOLUCION DE LA ARTILLERIA NAVAL

La guerra, dice Clausewitz, es un duelo a nivel nacional y su objetivo es imponer la voluntad al adversario mediante la anulación de su capacidad de combate; para lograrlo, el hombre ha diseñado armas, las que, a medida que ha pasado el tiempo se han ido especializando según las características de la guerra en que vayan a ser empleadas de tal manera que, en nuestros días, las empleadas por la Armada son diferentes a las que usa el Ejército o la Fuerza Aérea.

Independientemente de que sabemos que el hombre ha combatido desde siempre ya sea en forma personal o agrupado desde el punto de vista de la historia militar, la primera gran batalla de la que se tiene memoria es la de Maggedo, ocurrida aproximadamente el 19 de Abril de 1479 A.C. entre el ejército egipcio dirigido por Tutmosis III y el Rey Kadash que mandaba una coalición de ciudades serias rebeldes. Las armas empleadas en esta batalla fueron la lanza, la espada, el escudo y se habla ya del caballo y el carro de combate. De la misma manera, de la primera gran batalla naval de la que se conservan crónicas es de la que se llevó a cabo en el estrecho de Salamina, en el Golfo de Egina el 23 de Septiembre de 480 A.C. entre la flota de la Liga al mando de Temistocles y la flota persa de Jerjes bajo la dirección de Aquemenes, su hijo, en la que se emplearon a bordo de las galeras trirremes, las lanzas y las espadas. Con estos ejemplos se ha puesto de manifiesto que la táctica de combate tanto en tierra como en mar no diferían en nada excepto en el hecho de que para tomar contacto, las fuerzas militares utilizaban diferentes medios, pero una vez hecho este, el combate descubría en el ya conocido cuerpo a cuerpo, de tal manera que quienes peleaban no eran marinos de guerra sino soldados embarcados por lo que en aquellos tiempos se consideraba la profesión de marino de baja ralea.

No es, sino hasta la invención de la pólvora y su aplicación en la guerra, cuando la táctica naval y terrestre comenzaron a tomar diferentes rumbos en un lento proceso evolutivo cuyo origen podemos situar en 1359 de nuestra era, con la primera noticia que se tiene del montaje de un cañón a bordo de un buque catalán que hizo fuego contra una escuadra castellana al mando del rey Dn. Pedro "El Cruel" en el puerto de Barcelona.

La palabra artillería reúne conceptos tan diferentes como arte, equipamiento y cuerpo. En el primer sentido es el arte de construir, mantener y operar las armas de fuego; el segundo concepto se refiere a la dotación de armas de una unidad militar; y el tercero se refiere a los hombres que, especializados en la construcción, mantenimiento y operación de las armas forman dentro de las fuerzas armadas, el cuerpo de artillería.

Para el desarrollo de este tema, se tomará como punto de origen la aparición del cañón como una arma naval, ya que como hemos afirmado líneas arriba, es el hecho que va marcando la diferencia en la táctica de combate y principalmente en las consideraciones estratégicas de la guerra. Es en la batalla de la Rochelle, librada el 24 de Junio de 1372 entre la Escuadra castellana del Almirante Ambrosio Bocanegra y la inglesa de Lord Pembroke, en la que se registra la primera aparición del cañón como arma naval.

EL CAÑÓN

El prototipo de las primitivas piezas de artillería fue la bombardarda o la lombarda, era esta pieza que contaban de tres partes principales: una caña, un servidor y un afuste. La caña era un tubo cilíndrico abierto por ambos extremos, formado por varios tubos cortos fabricados con la técnica del barril, es decir, una serie de barras de hierro forjado unidas entre si longitudinalmente por medio de zunchos o anillos de hierro que al mismo tiempo servían para unir a los tubos; las junturas entre las barras se sellaban con plomo. El servidor era una pieza similar a la caña pero más corta y cerrada por una de sus bocas en la que se colocaba la pólvora aprisionada y sellada en la boca por una pieza circular de madera. Ambas piezas se colocaban en un ajuste de madera en forma de "L", apoyando el servidor contra la cara vertical del ajuste; a continuación hacia adelante se colocaba la caña que ya contenía el proyectil, la cual embonaba en el servidor, estas piezas se amarraban fuertemente entre sí y ambas al ajuste. Era este un mecanismo totalmente inseguro y a menudo causaba víctimas entre las tripulaciones que las operaban.

Durante el siglo XV existieron algunos tipos de bombardas que tomaron diferentes denominaciones de acuerdo a sus características:

- A).- Trabuquera, mortero o pedrero: Eran de gran calibre (300 a 500 mms) y de corta longitud (2 a 2.5 calibres) eran empleadas para tiro curso contra plazas fuertes.
- B).- Pasavolante: Era de meridiano calibre (150 a 200 mms) pero de gran longitud (4 calibres).
- C).- Bombardeta: Era de pequeño calibre (45 a 80 mms) y una longitud de 15 a 30 calibres.

Todas estas piezas se montaban lo mismo en tierra que en la proa de las naves.

A finales del siglo XV aparece el falconete, que presenta como innovación que el servidor no iba amarrado a la caña sino solamente encastrada, lo que facilita las operaciones de carga, y que la caña va provista ya de unos muñones que se montan en unas horquillas colocadas en las regalas o falcas de los buques, de aquí quizás la razón de su nombre, aunque otros autores afirman que proviene el latín "falcon", halcón.

A mediados del siglo XV se construye en Alemania el primera cañón cuya caña y servidor van fundidos en un solo bloque, teniendo que cargarse por la boca, iniciándose con este hecho la era de los cañones de avancarga, la cual perdurará hasta mediados del siglo XIX.

En el siglo XVI aparecen ya los cañones de bronce, que recibían muchas denominaciones, de acuerdo a sus características:

- A).- Basiliscos: disparaban bolaños de 100 libras.
- B).- Culebrinas: disparaban bolaños de 18 a 40 libras.
- C).- Medias culebrinas: disparaban bolaños de 8 a 18 libras.
- D).- Sacres: disparaban bolaños de 5 a 8 libras.

En la batalla de Lepanto ya aparece el cañón como equipo sistemático del buque y comienza a tomar forma la doctrina de artillería en la guerra marítima, la cual irá evolucionando lentamente. Para este tiempo, el armamento normal de una galera era de una culebrina de 36 mms. situada a proa y en crujía a ambas bandas de esta, colocaban una media culebrina de 8 mm. y un sacre de 6 mm.; sobre las falcas se instalaban las horquillas para los mosquetes y a popa iban los morteros.

Las Galeazas y Galeones llevaban artillería en la bandas montando las primeras hasta 60 piezas de distintos calibres.

El cambio de posición del cañón de la proa a las bandas, cambió radicalmente la táctica de combate desapareciendo la galera y transformando al galeón en navío, surgiendo a finales del siglo XVII los navíos de línea, portadores ya de cañones navales, que se diferenciaban de los terrestres principalmente por sus cureñas de ruedas pequeñas de madera y por los cáncamos que debían de tener para acoplarles las maniobras de retroceso, frenado y recuperación. El cañón naval se apoya por sus muñones sobre unas muñoneras labradas sobre gualderas montadas en la cureñas; podía variar su elevación y por tanto su alcance por medio de cuñas que levantaban la culata; cuando el cañón estaba cargado, la parte delantera del carro estaba tocando del buque y la boca asomaba por la porta, en estas condiciones se decía que el cañón estaba en batería. Al efectuarse el disparo, por la acción del retroceso, el cañón salía de batería, siendo aguantado por la braga, que era un grueso cabo, que pasado por la culata se afirmaba por sus dos extremos al costado, se aseguraba en esta posición por medio del aparejo de retirada, que se afirmaba por otro lado a un cancamo de la cubierta y por el otro al carro; una vez cargado el cañón por la boca, se enganchaban los dos aparejos del costado, cobrando de ellos al mismo tiempo para volver a meter al cañón en batería.

En 1774 se diseña y construye en Carron, Escocia, el cañón conocido como "Carronada, fundido en hierro colado, gran calibre y poca longitud, con un montaje construido por dos gruesas planchas de madera superpuestas en la que la baja, llamada solera, giraba, respecto a la anterior, alrededor de un perno fijo a esta; la variación en elevación se le daba mediante un tornillo de puntería, que atravesaba una hembra roscada de la culata llamada escabel, apoyándose este mecanismo en la solera.

Los proyectiles que los cañones lanzaban desde su aparición a bordo desde simples piedras hasta esferas de hierro llamadas Bolaños; unas eran disparadas por pares unidas por cadenas con objeto de desarbolar los buques, otras eran calentadas al rojo vivo antes de ser disparadas con objeto de provocar incendios; otras más eran cilíndricas unidas por barras o canastos llenos de pequeñas bolas destinadas a batir personal; hasta que en 1783 el Teniente de Navío español Francisco Rovira y en 1922 el Coronel francés Henri Joseph Paixhans inventan la granada, es decir, un proyectil con relleno explosivo, cuyo uso se consagra en 1853, cuando en la escuadra rusa el Almirante Nakhimof aniquilo a la escuadra Turca en el combate naval de Sinope.

En 1790 los ingleses y en 1800 los franceses adoptaron la llave del fuego de chispa, desterrándose la mecha de azufre para encender las cargas de proyección.

Como variantes de la granada explosiva por percusión, una vez resuelto el problema de la espoleta gracias al descubrimiento de clorato de potasa y del fulminato de mercurio, aparecen en 1850 granadas asfixiantes, incendiarias y de metralla.

Hasta el siglo XIX el alcance y precisión de los cañones eran muy pequeños; ya en 1761, el matemático inglés Benjamín Robins proponía estabilizar el vuelo de los proyectiles imprimiéndoles un movimiento de rotación mediante el labrado de un rayado helicoidal en el anima de los cañones, pero el principal problema a resolver era la maniobra de abastecimiento por la boca; en 1854 el Capitán francés Delvigne había logrado mejorar la precisión del tiro y aumentar su alcance con un proyectil cilindro-cónico, pero el esfuerzo del proyectil sobre el rayado había inventado el cañón a los pocos disparos. El problema del abastecimiento por la boca se resolvió en 1860 mediante la invención en Francia del "cierre de tornillo", y con él, reinició la era del cañón de retrocarga. Con el desastre de Sinoque en 1853, comienza una carrera de competencia entre el cañón y la coraza, involucra a jefes de gobierno, científicos, industriales y marinos, empeñados unos en encontrar el arma capaz no sólo de perforar la coraza que se le oponía, sino de aniquilar la capacidad combativa de los buques y otros en diseñar el buque invulnerable a los efectos de un bombardeo y así, por gracia de esta rivalidad tecnológica, la artillería y la construcción naval van perfeccionando sus diseños.

Para que un proyectil pudiera ser eficaz contra el blindaje, necesitaba mayor energía real y en consecuencia aumentar la potencia de la carga de proyección, lo cual a su vez exigía del cañón una mayor resistencia para soportar más altas presiones en su recámara. Surgen entonces en Francia los diseños de cañón zunchado y el cañón entubado, el primero consistía en que la caña, que era de una sola pieza, era reforzada en la longitud de la recámara con anillos colocados a su alrededor calentándolos previamente de tal manera que al enfriarse apretaban a la caña en los puntos donde se pretendía aplicar el esfuerzo; el segundo diseño era similar en su principio pero en lugar de usar anillos se usaba un tubo dentro del cual se metía la caña. Para lograr la consolidación de estos diseños era también necesario mejorar la calidad de los materiales y en Alemania se comienza a utilizar el acero fundido en lugar del hierro y el bronce.

Entre la batalla de Lepanto y la batalla de Trafalgar el alcance de los cañones solo había sido incrementado en 1,250 metros y obviamente la táctica de combate consistía en aproximar a los buques a distancia de artillería buscando las mejores condiciones de vientos; para esa pequeña distancia, la puntería no era un factor importante en la decisión del combate, sino la rapidez en el tiro. Ahora, en las postrimerías del siglo XIX, con el mejoramiento tecnológico en la construcción de cañones, se aumentaba significativamente su alcance, para 1862 se reportaban alcances de 3,640 metros, y para 1905 era de 13,650 metros, obviamente este avance influye definitivamente en el diseño de los buques y en las consideraciones tácticas y estratégicas de los nuevos planeamientos. Por lo pronto el cañón pierde su antigua rigidez y comienza a moverse en dirección y elevación mediante el diseño de nuevos mecanismos de puntería aplicados a dos nuevos conceptos en la ingeniería artillería, la casamata y la torre, las cuales aparecen casi simultáneamente en la sexta década del siglo XIX. La primera conserva la posición del cañón en la banda del buque y bajo cubierta pero se diferencia en que el cañón está emplazado en un alojamiento blindado y dotado de movimiento horizontal; el segundo cambia de posición al cañón colocándolo sobre cubierta y al centro del buque, emplazándolo en un compartimento blindado, dotado de un amplio movimiento horizontal que cubre ambas bandas y de un movimiento vertical que permite elevar los cañones hasta los 45 grados; pero además de estos importantes cambios, otras innovaciones vienen a revolucionar el arte del buen disparo, en primer lugar se resuelve el problema del frenado, del retroceso y la recuperación mediante mecanismos hidráulicos, neumáticos y mecanismo o combinación de ellos diseñados, casi simultáneamente en Inglaterra, Francia y Alemania entre 1880 y 1890. También por estas fechas se inventan los aparatos ópticos para medir las distancias, sobresaliendo en este renglón la tecnología alemana que demuestra su superioridad en la batalla de Jutlandia.

En 1915, la artillería secundaria, que aún permanecía en sus casamatas de costado, sube a cubierta, dotándosele ya en lo sucesivo de torres abiertas o manteletes, creándose también la artillería antiaérea que pasa a ocupar las cubiertas de las superestructuras.

1940 marca quizás el final del crecimiento del cañón desde el punto de vista cuantitativo, pues se había llegado a montar a bordo de un buque los cañones navales más grandes jamás construidos; los del acorazado "Yamato" cuyo calibre era de 457 mms. (18") y 45 calibres de longitud (21.35 mts), pesaban 162 toneladas y lanzaban, mediante una carga de 330 kgs. de pólvora un proyectil de 1,560 kgs. hasta una distancia de 43,000 mts.

En la Segunda Guerra Mundial no hubo acción naval de artillería del tipo de la de Jutlandia, porque la desproporción de las fuerzas navales contendientes no la hizo posible. En el Pacífico los dos gruesos de las escuadras no llegaron a enfrentarse en un verdadero duelo de artillería, y en el Atlántico, ni la destrucción del "Bismarck" ni el combate del Cabo Norte aportan ninguna enseñanza en orden al progreso experimentado por la artillería entre las dos guerras mundiales; únicamente la destrucción del "Hood", previa perforación de su coraza hace pensar a los tácticos ingleses en la superioridad tecnológica de los alemanes.

El uso de la aviación en la guerra naval, fue quizás el factor que más contribuyó a detener el crecimiento cuantitativo de la artillería, pero al mismo tiempo contribuyó a su mejoramiento cualitativo obligando a los diseñadores a perfeccionar sus aparatos de puntería, a hacer más ágiles y precisos los movimientos de Ronza y Elevación desde centrales del tiro de control remoto por medio de servomecanismos electro-hidráulicos, y a aumentar considerablemente la velocidad de disparos por minuto con el fin de establecer barreras de fuego entre el buque y el avión, mediante la automatización de las operaciones de abastecimiento.

A pesar de que la guerra moderna ha derivado hacia el empleo de artefactos autopropulsados y autodirigidos con mucho mayor alcance y precisión, no se prevee por ahora la desaparición de la artillería convencional del teatro de la guerra naval, precisamente porque los misiles que son prácticamente de cuño reciente, tienen dos limitaciones fundamentales; su preciso y escasa producción, amén de que esta producción está controlada por no más de 10 países que condicionan su venta a sus intereses políticos; por ello, el mejor armamento del cual puede disponer un país, es aquel que el mismo pueda producir con sus propios recursos y tecnología.

EL TORPEDO

No solamente el cañón es el arma de la cual han sido dotados los buques, en realidad las armas navales son muy variadas, para su estudio podrían clasificarse genéricamente en armas activas y armas pasivas; las primeras son aquellas en las que el proyectil se desplaza desde un mecanismo proyector hasta el blanco y las pasivas son las que estando en un punto fijo, requieren para actuar, que el blanco por su propio movimiento se aproxime hasta ellas. En el primer grupo se encuentra el cañón, el torpedo, las cargas de profundidad, los misiles y en el segundo grupo se consideran las minas. Quedaría a discusión si las bombas transportadas por aviones se consideran dentro del campo de las armas navales o de las armas aéreas, según se considera a la aviación como una fuerza armada o se considera al avión como un arma del buque.

Después del cañón, es el torpedo el arma más empleada en la historia de la guerra marítima. Quizás podríase considerar su antecedente más antiguo al "Brulote", aunque éste no era ni submarino, ni autopropulsado; era un casco de buque medio arbolado con algunas velas en algunos casos, en otros era simplemente un casco llenos de explosivos e incendiado, el cual se largaba desde cierta posición para que, impulsado por el viento y la corriente se dirigiera hacia el núcleo de la fuerza naval enemiga para incendiar o desbastar sus unidades.

En 1860 el Capitán de Navío austriaco Luppis, ideó el primer torpedo automóvil no submarino, que en esencia consistía en una pequeña embarcación de un metro de eslora aproximadamente, movida por una hélice accionada por un mecanismo de relojería que llevaba en la proa una carga explosiva con un mecanismo de percusión para que explotase al chocar con el costado del buque enemigo. En 1866 basado en la idea de Luppis, el inglés

Robert Whitehead, asociado con el proyecto y construyó el primer torpedo automóvil submarino cuyas primeras pruebas llevadas a cabo en Trieste constituyeron un éxito total.

En 1877 tuvo lugar el primer lanzamiento en acción de guerra, cuando el crucero inglés "shah" atacó al crucero peruano "Huascar", sin ninguna consecuencia. En 1891 se consumó el primer hundimiento por torpedo de la historia, logrado por el torpedero chileno "Linch" en contra de su compatriota "Blanco encalada" durante la revolución congresista, los torpedos empleados eran de fabricación inglesa.

Posteriormente y antes de que se diera principio el presente siglo, los torpedos fueron aceptados como arma táctica y utilizados por las Armadas Brasileña, Japonesa y Española, y siempre con resultados decisivos, favorables a los usuarios.

Ya que en los inicios de este siglo el torpedo había alcanzado significativos perfeccionamientos, ya que su alcance había llegado a los 1,600 mts., su velocidad era de 38 nudos y su carga explosiva consistía en 100 Kgs. de algodón pólvora; contra los 210 mts de alcance, 6 nudos de velocidad y 8 kgs de carga explosiva del modelo original de 34 años antes.

En la guerra ruso japonesa, el torpedo fue utilizado profundamente, pero de 100 torpedos empleados solo 7 hicieron blancos; sin embargo su amenaza influyó en las decisiones tanto del Almirante Togo como del Almirante Rojestvensky; el primero tomó la determinación de suspender el combate del 10 de Agosto para no exponer sus buques a la acción nocturna de los torpedos rusos, el segundo decidió esperar la amanecida para cruzar el estrecho de Corea por las mismas razones que Togo, negándose la posibilidad de llegar a Viadivostok sin ser descubierto por la escuadra japonesa, lo cual hubiera cambiado radicalmente el resultado de la guerra.

En 1909 para antes de la Primera Guerra Mundial, el torpedo había sido intensamente perfeccionado, habiéndose rebasado los 6,000 mts. de alcance efectivo y su empleo había introducido en la teoría táctica modalidades extraordinarias y en el pensamiento estratégico, su asociación al submarino, permitió incorporar un nuevo elemento, la sorpresa. Rápidamente el torpedo tomó carta de naturalización en casi todas las armadas y cuando el mundo entró en la segunda conflagración mundial era el arma de más amplio uso, puesto que se montaba en submarinos, destructores y aviones. A su empleo se debe la paralización del "Bismarck" mediante ataques aéreos y su posterior caza y hundimiento; el hundimiento del acorazado "Prince of Wales" y el crucero "Repulse" con torpedos lanzados también por la aviación japonesa; el hundimiento del acorazado japonés "Yamato" por un ataque submarino estadounidense y el hundimiento del acorazado "Royal Oak" al ser sorprendida la flota inglesa en Scapa Flow por el "U-47".

La condición actual del torpedo es de constante perfeccionamiento, ya no solamente es autopropulsado sino que puede ser autodirigido mediante detectores acústicos, magnéticos o térmicos o teledirigidos por radio señales y por alambre y puede ser disparado

casi por cualquier tiro de nave marina o aérea. Su existencia ha dado pábulo a uno de los aspectos quizás más interesantes y épicos de la guerra marítima: la guerra antisubmarina.

EL MISIL

Esta arma, perteneciente ya a la etapa más moderna de la guerra tiene sus antecedentes históricos en el cohete, con ello estamos tratando de artefactos que no son arrojados como es el caso de la bala, se trata de proyectiles cuyo movimiento se debe al impulso recibido por la energía cinética generada dentro de su propio cuerpo, debido a la combustión violenta de una carga explosiva o a la acción de un motor de reacción. El cohete una vez lanzado queda fuera de todo control y llegará hasta donde su carga impulsora se lo permita mientras que el misil, además de que por lo general es propulsado por un motor, lo cual le da mayor alcance, está provisto que le permiten corregir su rumbo durante su trayectoria hasta alcanzar el blanco.

El antecedente bélico más antiguo que se tiene del empleo del cohete se sitúa aproximadamente en el año de 1232 de nuestra era en ocasión del sitio de la ciudad china de Kai-Fung-Fu por tropas mongolas; fueron las tropas chinas las que lanzaban las "flechas de fuego volador" contra los sitiadores.

El cohete es conocido por los europeos a través de los árabes pero no se tienen noticias de su empleo militar, éste era usado fundamentalmente en juegos pirotécnicos. En el año de 1630 aparece una referencia al empleo naval del cohete pirotécnico en un escrito de Joseph Furten en la que se afirmaba que algunos piratas no solamente los usaban para hacer señales sino para incendiar la jarcia alquitrada de los buques.

El período del cohete bélico comienza para la historia en los albores del siglo XIX; todo se inicia aproximadamente en 1789 cuando a Inglaterra llegan noticias de algunos desastres militares causados por las tropas hindúes, las cuales "empleaban cohetes similares a los usados en Inglaterra en pirotecnia pero mucho más grandes, los cuales alcanzaban los 2,500 mts.". El ejército regular hindú contaba con un nuevo cuerpo de cohetaría de 5,000 hombres. Estos hechos fueron recopilados y estudiados en 1801 por el Coronel Sir William Congrave, quien a partir de los cohetes pirotécnicos ingleses comenzó a experimentar en el laboratorio real de Woolwich. Muy pronto obtuvo alcances de 1,800 mts. Utilizando pólvora comprimida y luego algodón pólvora.

Y en 1805 se hicieron las primeras pruebas a esta nueva arma; ese mismo año Congrave acompañó a Sir Sidney Smith en un ataque naval contra Boulogne. No está muy claro qué ocurrió durante aquella primera expedición, algunos historiadores militares dicen que el tiempo no era favorable para el empleo de los cohetes; otros afirman que, aunque se disparaban 200 cohetes solo se dañaron 3 casas y que los soldados franceses se mofaban de la ofensividad de las nuevas armas, lo cierto es que al año siguiente Boulogne sufrió un incendio devastador y en 1807, Copenhague fue arrasada por la acción de unos 25,000

cohetes.

En 1814, durante la Segunda Guerra Anglo-Americana, los estadounidenses armaron unas bancadas con cohetes "Congrave" para apoyar el ataque al fuerte McHenry.

Como arma de guerra el cohete "Congrave" y el modelo posterior de Willian Hale duran menos de un siglo pero entre tanto ganó prestigio en la aplicación marítima como arpon-cohete para la caza de ballenas o lanzaderas porta-cables.

En 1862 se desarrollan algunos diseños de torpedos impulsados por cohetes, los cuales no llegan a prosperar y por ello no pasaron de la etapa experimental, el cohete volvió a ser un instrumento de ornato para las fiestas populares.

Al término de la Primera Guerra Mundial, Robert H. Goddard, profesor de física norteamericano, publica en 1919 un estudio titulado "Método para alcanzar Grandes Alturas" con objeto de enviar aparatos de exploración más allá del alcance de los globos sonda. En 1923 Herman Oberth publica en Munuch un estudio llamado "El Cohete en el Espacio Interplanetario". Los datos anteriores nos indican que en forma casi simultánea surgieron dos corrientes o escuelas científicas relacionadas con el diseño de cohetes; ambas por caminos diferentes, y también casi en forma simultánea, llegaron a utilizar la mezcla de gasolina y oxígeno líquido y con ello obviamente el diseño del motor a reacción. Poco antes de la Segunda Guerra Mundial los experimentos con cohetes también habían involucrado a potencias tales como Francia, Inglaterra, Rusia y Japón pero de todas ellas, Alemania había avanzado más lejos y más rápidamente bajo el liderazgo científico de Oberth y su discípulo Werner Von Braun. Alemania fue la primera potencia que en los tiempos modernos introdujo para guerra el uso de los cohetes. En 1932 el Capitán Dorberger consiguió el permiso para desarrollar cohetes de combustible líquido para uso militares. Durante la Segunda Guerra Mundial, el uso de esta arma se generaliza entre los ejércitos contendientes y su aplicación es más común en las fuerzas de tierra y aire que en las fuerzas navales en las que su uso se reduce al cohete antisubmarino conocido como "Mouse Trap", siendo ésta una versión múltiple del mortero; para la guerra anfibia algunos buques fueron equipados con lanzadores múltiples para tiro de ablandamiento previo a los desembarcos y algunos aviones pesados fueron dotados de cohetes para imprimirles potencia adicional en el despegue desde las cubiertas de porta-aviones.

La autodireccionabilidad de los cohetes viene aparejada con el invento de aparatos detectores, tales como el radar, el sonar, el radiogoniómetro, etc., y aparatos de gobierno y estabilización, tales como el giroscopo, el acelerómetro, etc., y el producto de la conjugación de estos elementos es el missile. Ahora es demasiado prematuro hablar de la historia del missile puesto que es un arma apenas en desarrollo, pero que ha dado pruebas irrefutables de su eficacia, y su uso se ha extendido a casi todas las marinas. Los misiles y los cohetes, son ahora diseñados y fabricados para ser lanzados desde cualquier tipo de vehículos, (incluyendo a un solo soldado de infantería) contra cualquier clase de vehículo, algunos con asombrosa precisión; su alcance se ha tornado infinito pero para los límites de

este texto se puede afirmar que son capaces de ir de un hemisferio a otro, a velocidad superior a la del sonido, transportar pesadas cargas nucleares y pegarle sin error a un blanco previamente fijado y programado.

LA MINA

La guerra de minas como modalidad de la guerra naval, es probablemente la más arriesgada desde el punto de vista defensivo y la más eficaz desde el punto de vista ofensivo. En el primer sentido las operaciones de barrido de minas son altamente peligrosas si se considera el riesgo que significa para un buque internarse en un campo minado. En el segundo sentido es altamente dañino para un país, que algunos de sus puertos sean bloqueados por un ataque de minadores, ya que, el precio que tendrá que pagar por su limpieza será, por lo general, muy alto.

La mina es un arma pasiva, silenciosa y muy efectiva, opera con diferentes sistemas, siendo tres las principales: de contacto, acústicas, magnéticas y de presión: sus antecedentes históricos son muy antiguos, en forma de obstáculos puntiagudos y filosos, que colocadas en aguas poco profundas, dañaban los cascos de las embarcaciones para impedir que se acercaran a la costa.

La forma más antigua de mina conocida ya como artefacto explosivo data de finales del siglo XVII y se conocieron con los nombres de agua o petardos de agua, utilizados por primera vez, aunque con poca fortuna en 1628. A mediados del siglo XVII, Bushnell inventa la mina a la deriva, que los estadounidenses largan contra los buques ingleses fondeados en el río "Delaware".

A mediados del siglo XIX Robert Fulton explicó y demostró que una explosión bajo el agua, debido a su incompresibilidad, posee una fuerza mucho mayor, que la misma explosión en la atmósfera, basados en los estudios del físico francés Desaguliers, publicados en 1734.

En 1810 los rusos usan generosamente la mina en la guerra de Crimea, desde entonces se suceden nuevos diseños y nuevos modelos que a partir de la guerra de Secesión Norteamericana se generaliza su uso y es conocida con el nombre de torpedo, nombre que posteriormente quedó para designar a los artefactos autopropulsados.

El empleo de las minas es de gran eficacia contra las comunicaciones marítimas donde hay densidad de objetivos, especialmente en los puntos focales del tráfico marítimo mundial. La mina es el arma del denil en el mar; uno de los más claros ejemplos de esta afirmación es la minación creada por los coreanos en Wonsan, en la que, con juncos, sampanes y otras pequeñas embarcaciones tripuladas por pescadores, fondearon una 3,000 minas de contacto y magnéticas; ello obligó a la marina de los Estados Unidos a un gran despliegue de elementos, para dragar un canal en tres semanas, y mientras esto ocurría,

permaneció inmovilizada una fuerza naval de 2150 buques, así como 50,000 Infantes de Marina.

De la Primera Guerra Mundial ya es sabido del gran esfuerzo de minado en los bajos de Dover y de la bahía Alemana, los estadounidenses fondearon 57,700 minas y 14,000 los ingleses. En la Segunda Guerra Mundial, también fue muy frecuente el empleo de minas. En Europa por parte de los alemanes y en las costas de Japón por los norteamericanos, que hundieron o averiaron 670 buques japoneses.

CAPITULO II

HISTORIA DE LA GUERRA MARITIMA

La guerra es un fenómeno social inherente al hombre; domina gran parte de su devenir histórico y no se conoce ninguna época en que éste no haya combatido en alguna parte del planeta. La guerra en el mar tiene su origen en el comercio, ya que cuando el hombre se lanzó a cruzarlo para traficar con mercancías, proliferaron grupos de marinos dedicados a asaltar y despojar a las naves mercantes cuyos capitanes tuvieron que defenderse de tales actos de piratería.

Cuando los gobiernos de aquellos incipientes estados advirtieron que el comercio marítimo generaba prosperidad y fortalecía su poder y decidieron asumir la responsabilidad de protegerlo, nacieron los ejércitos de mar, comúnmente conocidos en el mundo hispano como "Armadas".

La guerra marítima que es lógicamente posterior a la guerra terrestre se ha ido transformando en la medida que la ciencia ha ido estableciendo nuevos principios y leyes, dando lugar a nuevos modelos de buques y artefactos bélicos que consecuentemente han impuesto modificaciones en la táctica de combate y el pensamiento estratégico. Es decir, la invención del cañón, del torpedo, del avión, han dado a los marinos de guerra la posibilidad de ampliar sus probabilidades de éxito mediante el empleo adecuado de las armas y naves que la tecnología ha ido poniendo en sus manos; por otro lados, los estados mayores han debido hacer cálculos cada vez más complejos al ir incorporando a sus estimaciones, nuevas posibilidades y nuevas necesidades de dominio para atacar o defender, de tal manera que en la actualidad se puede afirmar que la guerra marítima abarca cuatro ámbitos de desarrollo: La guerra en la superficie del mar, la más antigua y tradicional forma de combate; la guerra bajo la superficie del mar o guerra submarina; la guerra sobre la superficie del mar o guerra aeronaval y la guerra a la playa o guerra anfibia.

Estas diferencias han impuesto la necesidad de la especialidad en el combate para el personal que ha de acudir a él con un alto grado de adiestramiento y poco a poco las Armadas han dividido su organización en cuerpos que respondan a los requerimientos de una guerra cada vez más compleja pero cuyo tronco doctrinario básico radica en el conocimiento y dominio de las técnicas de combate en la superficie del mar. Estos cuerpos son en lo general y salvo las variaciones orgánicas de cada Armada: El cuerpo de Cubierta o Cuerpo General, el Cuerpo de Submarinistas, el Cuerpo de Aviadores y el Cuerpo de Infantería de Marina.

LA GUERRA DE SUPERFICIE

De la prehistoria de la marina de guerra sólo nos ha quedado la información que pueden dar los grabados esculpidos en mármol y granito así como figuras pintadas en cerámicas, pero es difícil suponer que los primeros encuentros se debieron a actos de piratería.

La existencia de una Armada solo se justifica por los intereses marítimos que se pretenden proteger, la más antigua marina comercial de la que se tiene memoria es la Fenicia y a la sombra de ésta nació la primera marina de guerra, y ya se perciben desde entonces primitivas formas de táctica naval con el uso del primer barco de guerra conocido con el nombre de "Arco". Según algunos historiadores militares, esta táctica consistía en colocar un "Arco" en el centro de una formación de transportes que navegaban a sus costados.

Temistocles es quizás el primer hombre al que se le reconoce como organización de una marina de guerra con la que venció a los persas en la batalla de Salamina y por ello se merece el título de "Primer Almirante de la Historia". Gracias a él los griegos dictaron leyes para el régimen de los buques de guerra y durante el apogeo de su Armada, establecieron el servicio obligatorio en ello.

Los dos factores principales que han influido en la evolución de la táctica; la velocidad del buque y el alcance de las armas y desde la más remota antigüedad, incrementar estos ha sido preocupación de marinos arquitectos, ingenieros y estadistas.

La historia de la guerra marítima por lo tanto podemos dividirla para su estudio en tres eras y cuatro épocas, las primeras están referidas a las formas de propulsión del buque y las segundas se relacionan con el tipo de armamento que las naves han portado, de tal modo que podemos establecer el siguiente cuadro ilustrativo.

ERAS:

- 1.- Navegación a remo.
- 2.- Navegación a la vela.
- 3.- Navegación a máquina.

EPOCAS:

- 1.- Armas de contacto y arrojadas.
- 2.- Cañón liso de avancarga.

3.- Cañón rayado de retrocarga.

4.- Misil.

Eras y épocas se imbrican para definir en el tiempo las diferentes tácticas empleadas en el combate naval, pudiendo considerarse como derivaciones del tronco principal, la guerra de minas, la guerra submarina y la guerra aeronaval.

Desde Salamina hasta Lepanto, la táctica de combate naval no difería substancialmente del terrestre, se buscaban espacios marítimos reducidos y cercanos a la costa para tener la oportunidad de alcanzarla a nado en caso de naufragio o forzando la boga en caso de retirada. Los dispositivos de combate se colocaban justo como en tierra, es decir, desplegando una amplia línea de frente dividida en cuerpo central donde generalmente radicaba el mando y las alas o flancos. Ambas formaciones se aproximaban forzando la boga y en sus proas colocaban las armas de mayor alcance: arqueros en las épocas más remotas, catapultas posteriormente y bombardas en la última etapa. Los combatientes eran fracciones de los ejércitos de tierra embarcadas, las cuales entraban en lucha cuerpo a cuerpo una vez que las embarcaciones se abordaban y se consideraba como rendida una galera a la que se hubiera arrancado su estandarte.

En estas épocas no existía el marino de guerra profesional, por su condición de mero elemento de maniobra, se le despreciaba y por ello, en la mayoría de los casos, los galeotes eran esclavos, prisioneros de guerra o reos. Su vida útil era corta porque las condiciones a bordo eran infrahumanas, y aun queda en la literatura de la época, los relatos de los horrores que rodeaban y regían la vida del marino.

La era de los grandes descubrimientos a partir del siglo XVI, cambió la imagen del marino, al que se comienza a considerar en la medida que su trabajo engrosaban las arcas nacionales. La primera en reconocer sus virtudes fue posiblemente Inglaterra, cuya Reina Isabel I concedió títulos de nobleza a Sir Francis Drake, un corsario notable por su valor y por haber sido el segundo capitán en circunvalar el planeta y a Henry Morgan otro intrépido y cruel filibustero a quien Carlos II nombró gobernador en Jamaica, quizás debido a que Inglaterra por su condición insular fue la primera nación que comprendió desde una perspectiva estratégica, la importancia del dominio del mar.

A partir de la Batalla de Lepanto las características del buque cambiaron substancialmente, la vela sustituyó el remo y los galeotes se convirtieron en gaveros, los costados, lo cual transformó la táctica de combate cambiando la línea de frente por la línea de fila y el abordaje fue sustituido por el duelo de artillería. El primer combate en el que se usó la nueva táctica fue en la batalla de Lowestof, el 13 de Junio de 1665 entre la flota holandesa y la flota inglesa en la que ambas combatieron duramente al cañón y en línea de fila siendo la victoria para Inglaterra; esta táctica de combate fue utilizada por 250 años y puede decirse que en este encuentro nació una nueva especialidad de la marina, la artillería.

Al tomar importancia el dominio del mar como una necesidad estratégica se consideró que el marino había acumulado los suficientes méritos para considerarlo un profesional, y su trabajo una respetable profesión para la que debía ser educado., para ello se crearon escuelas donde se enseñó la ciencia-arte de la navegación, Cosmografía, artillería, matemáticas, geometría y construcción naval, como la fundada por España en Cádiz en 1717 con el nombre de "Real Compañía y Academia de Guardiamarinas" por orden del Rey Felipe V para la "Educación y Enseñanza con nuestros capaces de juventud ilustre".

Hacia finales del siglo XVIII, el buque de guerra de vela llega a la plenitud de su desarrollo, el navío era el más poderoso de ellos y las grandes potencias los construyen profusamente. Sus características marineras eran aproximadamente iguales, las características artilleras de sus cañones también, la diferencia que decidía la victoria era la habilidad y el adiestramiento de los artilleros, cosa que se demostró notablemente en la batalla del trafalgar en la que los ingleses fueron capaces de disparar sus cañones dos veces más rápido que sus antagonistas, lo cual equivalía a combatir con el doble de barcos.

La Revolución Industrial trajo consigo nuevos cambios en el diseño y construcción de buques y armas, haciendo que la guerra marítima se fuera desglosando en especialidades porque cada vez se requería un más alto nivel de adiestramiento más específico. El personal fue haciéndose cada vez más técnico, los gavieros se transformaron en maquinistas, los señaleros en radio-operadores, y los artilleros en ametralladoristas, sirvientes de montaje, minadores, etc. La invención de la máquina de vapor, los avances tecnológicos en la producción de acero y la aplicación de la energía eléctrica tuvieron, entre otras consecuencias, la carrera entre la coraza y el cañón por un lado y por otro casi simultáneamente desde el punto de vista histórico, la invención del torpedo, el submarino y del avión. Estos hechos aparentemente aislados forman un solo conjunto cronográfico que define la línea divisora entre la marina de guerra clásica y moderna, en la primera, el hombre dependía de los elementos naturales para su movilización, en la segunda, pudo prescribir de ellos y llevó sus desplazamientos hacia las profundidades y hacia las alturas; fomentó la construcción de verdaderos gigantes acorazados en los que los cañones fueron colocados a crujía del buque montados en torretas múltiples y giratorias que liberaron el cañón de su rigidez y le permitieron moverse en el plano horizontal y el vertical; aumentó la velocidad de sus desplazamientos, el alcance de sus armas e incorporó la electrónica a su acervo tecnológico.

En la guerra moderna, la táctica en la superficie del mar ya no pudo hacer única y por ello tuvieron que diseñarse especializados para cada tiro de lucha; para el oficial de cubierta, además del combate contra otras unidades similares se presentó la resolución del problema de la lucha anti-submarina y la anti-aérea. Ya que el buque se había hecho vulnerable a dichos ataques, la táctica tendría que ser defensiva en tanto no se diseñaran elementos o sistemas confiables de detección oportuna.

En el combate de superficie, el incremento en la velocidad de los buques así como en el alcance de los cañones modificó la forma de luchar en líneas paralelas, buque a buque, para buscar el cruzamiento de una formación por la proa de la otra en forma perpendicular buscando nulificar el número de bocas de fuego disponibles y aumentar la distancia absoluta de buque a buque en una maniobra clásica llamada "cruza la T". Solo dos batallas importantes tuvieron lugar en 1805 y 1916 en las que fue aplicada esta táctica de combate: la batalla de Tsushima el 27 y 28 de Mayo de 1905 en la que la escuadra japonesa del Vicealmirante Heihachiro Tojo derrotó a la flota del Almirante Zinovei Rodjestvenky, y la batalla de Jutlandia en la que combatieron la flota inglesa al mando del Almirante Jellicoe y la alemana del Almirante Von Sheer del 31 de Mayo al 1/ro. de Junio de 1916.

En la Primera Guerra Mundial aparecieron dos nuevos tipos de naves, el submarino y el avión; y el marino tradicional hubo de dominar nuevos ámbitos de combate: el espacio submarino y el espacio aéreo lo cual contribuyó a definir al actual Cuerpo General donde se agrupan los marinos especializados en la operación de las unidades de superficie y que se adiestran para combatir contra unidades de su clase, a los submarinos y a las aeronaves, así como conducir las operaciones de minado y contraminado y las operaciones anfibia en su fase marítima.

La Segunda Guerra Mundial nos hizo comprender que en la guerra marítima es tan importante dominar el espacio marítimo como el aéreo y el submarino y que ninguno de ellos puede dominarse sin el apoyo concomitante de todos los cuerpos de la marina, pero también desde entonces sabemos que son los buques de superficie la espina dorsal de cualquier tipo de operación que deba realizarse.

Al término de esta guerra, la actividad naval ha vuelto al campo de la experimentación sobre todo en el terreno de la artillería y la electrónica, aprovechando los diferentes conflictos regionales para probar las nuevas armas; y así como antaño se libró la competencia entre la coraza y el cañón hoy en día se libra la guerra tecnológica entre las medidas y contramedidas electrónicas.

En el concepto de la guerra ahora existen dos ideas diferentes, la guerra convencional y la guerra nuclear y en función de ellas se conciben nuevas naves y nuevas tácticas, aunque el principio estratégico siga siendo el mismo "sin el dominio del mar no se puede garantizar el éxito en una campaña militar.

LA GUERRA SUBMARINA

La guerra submarina, es decir, la presencia del hombre bajo la superficie del mar con fines bélicos data de tiempos anteriores a la Era Cristiana, los historiadores refieren que en la batalla de Tiro (322 A.C.), hombres con rudimentarios equipos de buceo se sumergían para barrenar los cascos de las naves.

Entre la invención del submarino de Bushnell en 1776 hasta su aplicación práctica en la guerra ruso-japonesa en 1904 transcurrieron 128 años. Durante este tiempo el submarino perteneció más al campo de la ciencia que al militar aunque en su desarrollo hayan intervenido marinos profesionales que preveían las ventajas de su uso en la guerra. Quizás los diseños que más contribuyeron a acelerar su desarrollo fueron el del Teniente de navío español Isaac Peral en 1888 y el del ingeniero naval francés Gustave Alexander Zede conocido como el "Gymnote", en 1887.

El "dominio negativo del mar" como se conoció en la jerga de los estrategas a inquietar a las grandes potencias navales y muy pronto comenzó la competencia entre Inglaterra, Francia, Estados Unidos, Rusia, Alemania y Japón, siendo Alemania la primera que se puso a la cabeza de la producción de submarinos ya que contaba con más de 400 al comenzar la Primera Guerra Mundial.

De la marina de superficie surgieron los primeros oficiales que tripularon los submarinos y con ellos se formó el Cuerpo de submarinistas para dominar la nueva táctica de combate.

Antes de la Segunda Guerra Mundial y durante sus primeros años, hasta que las circunstancias le impusieron una nueva naturaleza, el submarino era ante todo un buque de superficie. El Almirante Karl Doenitz, resaltando el error de concepto del lego en la materia que imaginaba operando siempre en inmersión lo describía como un "buque sumergible" diseñado para operar y desplazarse la mayor parte del tiempo en superficie y sumergirse solo para escapar del ataque de un destructor o de un avión para llevar a la luz del día un ataque torpedero.

En efecto, las formas más primitivas de la táctica en la guerra submarina nos revela a una nave solitaria dedicada a atacar a las naves mercantes para negar al enemigo el libre uso del mar y perjudicar su economía; debía eludir siempre que pudiese el enfrentamiento con unidades de guerra ya que su desventaja era evidente, sus armas principales fueron desde su principio la sorpresa y el torpedo y disponía de cañones de superficie para rematar a los buques torpedeados o para defenderse de los caza—submarinos.

Para los hombres que tripulaban submarinos, la vida en servicio era única, tanto por las dificultades como por su atractivo. Una dotación completa de 30 individuos vivían juntos en la mar, hacinados durante semanas interminables. Al salir de patrulla, se llenaban de comida hasta el último metro cúbico disponible, los torpedos ocupaban los alojamientos de la tripulación, los cuales iban siendo usados a medida que aquellos se consumían. Los víveres frescos se estibaban en donde fueran más accesibles, cuando se terminaban, los cocineros comenzaban con los víveres enlatados y secos; la salud y la moral de la tripulación dependían, hasta cierto punto de la inteligencia y previsión con que los alimentos eran colocados a bordo. Este es sólo un pequeño ejemplo de la minuciosa previsión con la que se debía planear una operación.

El ejercicio era, por supuesto casi imposible, no existía posibilidad de dar un paseo, el aire fresco era un artículo de lujo y la constante tensión producía la clásica enfermedad del submarinista: la claustrofobia.

Durante la Segunda Guerra Mundial fue el arma submarina, probablemente, la que puso a Alemania más cerca de la victoria y su fracaso tuvo dos causas principales: el escaso apoyo político y económico a la Armada y la creación de los aparatos de detección submarina. Gracias al "Asdic" (Allied Submarine Detection Investigation Comitee), el ataque a ciegas contra un submarino fue posible transformarlo en un ataque dirigido creándose dentro de la táctica antisubmarina los sistemas de búsqueda y los grupos de ataque conocidos como "Hunter-Killer" consistente en la combinación de dos destructores en donde uno de ellos dirigía al otro que atacaba.

Cuando comenzó la guerra nadie creía que Inglaterra pudiera soportar las consecuencias de los ataques de los submarinos alemanes debido a la cantidad de buques mercantes hundidos ya que no llevaban los materiales necesarios para abastecer su industria; millones de toneladas se fueron al fondo del mar, y en estas operaciones se distinguieron tres intrépidos submarinistas alemanes: Otto Kretchmer, Joachim Schepke y Gunter Prien. En el verano de 1940 la fuerza alemana de barcos con un total de 1,395,000 toneladas contra la pérdida de sólo seis submarinos.

Aparte de las enormes cantidades de buques hundidos este período fue notable por su afirmación, por primera vez en combate, del principio sostenido por el Almirante Doenitz producto de su experiencia en la Primera Guerra Mundial, de que los mayores éxitos con submarinos se obtendrían por grupos, operando coordinadamente, este método debía de ser ampliado, estudiando y desarrollado a lo largo de toda la guerra lo cual arrojó como resultado la eficaz táctica de la "manada de lobos" por medio de la cual se podía infligir pérdidas desproporcionadas con su potencia numérica. Varios submarinos atacando juntos sometían a los buques de escolta a un tensión superior a los limitados recursos de que disponían, ya que mientras los escoltas buscaban a uno, los otros podrían frustrar sus esfuerzos con ataques al otro lado del convoy o incluso entre sus columnas. Además los Comandantes se dieron cuenta de que cuando un buque era hundido, uno de los escoltas por lo menos se tenía que detener a recoger supervivientes. No menos importantes fueron las operaciones submarinas en la guerra del Pacífico, si bien es cierto que los norteamericanos usaron la misma táctica alemana para destróncar las líneas de abastecimiento japonesas, existe un hecho muy importante para la historia de la guerra submarina: la creación del sonar.

Japón había establecido una barrera defensiva en el Océano Pacífico que abarcaba desde las islas Aleutianas hasta nueva Guinea y sus buques podían libremente por el mar del Japón y el mar de China transportando el petróleo y las materias primas del sudeste asiático recientemente arrebatado al colonialismo europeo.

Los accesos a dichos mares habían sido convenientemente minados unos y otros estrechamente vigilados de tal manera que habían convertido ambos mares en inexpugnables. El sonar, que permitía localizar objetos en el medio acuático, permitió a los submarinos norteamericanos penetrar y traspasar los campos minados, acceder a ese mar interior y atacar el tráfico marítimo, causando serios problemas a la industria militar del Imperio del Sol Naciente.

Entre el final de la Segunda Guerra Mundial y nuestros días, en la guerra submarina se plantean dos formas, una guerra estratégica llevaba a cabo por los submarinos nucleares armados con cohetes teledirigidos de gran alcance, guerra que se ha llevado a cabo ininterrumpidamente desde la década de los 60's entre la Unión Soviética y los Estados Unidos como factor de disuasión y que significa más por su carácter político que militar; y la guerra convencional en la que solo se espera su desarrollo cuando estallen las hostilidades como es el caso de las Malvinas en las que el viejo Crucero argentino "Gral. Belgrano" fue hundido por el submarino inglés "Conqueror".

LA GUERRA AERONAVAL

La aviación naval tuvo su origen en el desarrollo mismo de los ingenios ideados por el hombre para volar, que proporcionaban al buque nuevas facultades en ciertos aspectos como la observación del tiro naval y la exploración de un margen más amplio de distancia y de tiempo, amén de otras misiones que luego han ido desarrollándose. Si se utiliza el rápido desarrollo del avión en el término de medio siglo, puede verse como paralelamente, la aviación aumenta su capacidad de acción en el mismo período y aporta a la marina aquellos medios que van a ser de interés para la consecución de sus fines específicos.

La aviación naval apareció antes de 1910, con sus velocidades de 100 km/h, se presentó a los oficiales de marina un rápido medio de exploración, del que no disponían. A las posibilidades del avión como explorador naval pronto se unieron las de torpedero, ya que el nuevo ingenio reunía condiciones de rapidez y pequeñas dimensiones que lo hacían apropiado para el lanzamiento de torpedos automóviles, acaso el arma naval de mayor poder destructor; del mismo modo, se adoptó el avión como medio de bombardeo naval, creando así una "artillería" de mayor alcance, si bien de menor precisión en el tiro.

Durante el proceso de adaptación del aeroplano a las misiones requeridas por la armada, se planteó el problema de que él acompañase a las fuerzas navales, para ser utilizado cuando y donde el Almirante lo juzgase oportuno, y siendo su autonomía muy limitada con respecto a la del buque, surgió la necesidad de embarcarlo a bordo de éste. Surgen entonces las tres soluciones conocidas: el hidroavión, la cubierta de vuelo y la catapulta. Cada una de ellas más o menos importantes, pero realmente en aquellos días se pusieron los cimientos a la aviación naval embarcada.

El hidroavión, por su facilidad para amarrar y despegar, aunque sólo en ciertas condiciones de mar, así como por las dificultades halladas en un principio para el empleo del avión de ruedas a bordo de los buques, figuró como el elemento más representativo del arma aeronaval durante los comienzos de ésta. Los riesgos al operar sobre la mar eran menores en caso de amarajes forzosos, y su transporte a bordo de los buques habilitados al efecto, los portahidroaviones, aseguraba su presencia en el lugar requerido, al menos teóricamente, ya que la maniobra de pasarlos en el agua, seguida del despegue, no era siempre practicable; análogos inconvenientes, y aún mayores, presentaba la faena de izarlos a bordo después de haber amarrado el aparato, lo cual se hacía muy penoso amar abierto, dando lugar a frecuentes averías. Unido a ello la necesidad de parar el buque en la mar hasta el final de la maniobra, quedando así más expuesto a un ataque aéreo o submarino, aparecerá claramente el conjunto "portahidros-hidroavión" como de escaso porvenir en una contienda bélica.

Fue este sistema, no obstante, el que dio a la historia la primera operación aeronaval; el ataque a la base de dirigibles alemanes de Cuxhaven, en Diciembre de 1914 por los hidros "Short" de los portahidros británicos desde el mar del Norte.

En la batalla de Jutlandia, último gran choque entre las flotas de combate sin alas, participó sin embargo, el portavión británico "Engadine", que acompañaba a las fuerzas de Jellicoe; su único aparato a bordo fue arriado al agua y despegó, logrando ver y dar noticias de los cruceros de batalla de Hipper; al intentar un nuevo despegue, después de reabastecido, el estado de la mar se lo impidió, terminando allí la participación aérea en el violento duelo que se iniciaba.

El hidro embarcado en tales buques, cuyo empleo carecía de las necesarias garantías, fue abandonado durante aquella guerra pero continuó el uso del hidroavión, sin embargo, por todas las marinas, ya que posee características especiales muy indicadas para determinadas misiones. Su actividad fue continua en la guerra 1914—1918 por ambas partes, si bien partiendo de bases marítimas o fluviales.

El problema de acompañar a la flota no estaría resuelto hasta que el avión de ruedas pudiera despegar y pasarse en la cubierta de un barco. En 1910 el piloto acrobático norteamericano Eugene B. Ealy despegó con un biplano "Curtiss", desde el castillo del crucero "Birmingham", y en 1911, también Ealy, realizó el primer anaveaje sobre la toldilla del acorazado "Pensylvania" previamente acondicionada con una plataforma.

Posteriores despegues fueron, asimismo, ejecutados por diversos pilotos en las marinas británica y francesa sobre plataformas de vuelo en parte de la cubierta de algunos buques, llegando a efectuar la maniobra con el buque navegando. En 1917 disponían ya de aviones de caza embarcados en los cruceros de batalla ingleses, a los que se montaron plataformas en la proa; aunque el aparato no podía volver a bordo, su actuación era decisiva contra los dirigibles y los aviones enemigos naciendo así la caza embarcada.

Surgió por fin en 1919, el primer portaviones de cubierta corrida, el inglés "Argus", primer ejemplar de un tipo de buque que marcaría un hito en la guerra naval, la que, gracias a él, iba a convertirse en aeronaval. Siguiendo el "Hermes" y el "Eagle" británicos, el "Langley" americano y el "Hocho" japonés; las construcciones continuaron, a través de distintas vicisitudes en el período comprendido entre ambas guerras mundiales y en medio de una serie de discusiones entre doctrinas dispares. Construyeron esta clase de buques Estados Unidos, Gran Bretaña, Japón y Francia.

El despegue de un avión en un espacio reducido implica el hacerlo pasar, en brevísimo tiempo, desde el estado de reposo a una velocidad considerable. Esto se conseguía en las plataformas y cubiertas de vuelo, aumentando la velocidad del buque, el viento; para hacer mayor el "viento relativo", y frenando las ruedas de los aparatos hasta que sus hélices daban el máximo de revoluciones. Para hacer posible el despegue desde la cubierta de cualquier buque, apareció la catapulta de lanzamiento.

En líneas generales, la actuación de los aviones navales en la Primera Guerra Mundial no fue de gran actividad. Era un arma incipiente, en su primer período de evolución y sobre todo con más autonomías. Sin embargo, entonces fueron puestas las bases para su futuro desarrollo. El avión llevó a cabo misiones de bombardeo naval en numerosas ocasiones, actuó como torpedero desde que, en 1915, el capitán de Corbeta Edmons, con un hidroavión inglés, hundió un transporte turco en el mar de Marmara. Si bien el hidroavión habría de ser desplazado por los aparatos de rueda; tomó parte activa en la guerra antisubmarina, en los ataques a la costa, exploración, vigilancia y observación. Aquella guerra constituyó una cantera de experiencias para la nueva arma; numerosas cuestiones de orden técnico y operativo, en relación con la aviación naval, fueron admitidas después de aquella demostración en la realidad. Pero más importante todavía fue la adopción de un nuevo principio estratégico de la guerra naval, que se añadía a los ya conocidos: "Es necesario el dominio del aire en las zonas de mar que interesen a las operaciones navales".

La Segunda Guerra Mundial consagró a la aviación naval como arma eficaz e imprescindible para el justo equilibrio de los efectos de una marina de guerra, terminando con toda clase de dudas en cuanto a su utilidad. La guerra en el Atlántico, por parte de los aliados, fue sostenida, prácticamente durante los primeros años, por la armada británica que debía conservar el dominio del mar para sus vitales comunicaciones.

Toda la batalla del Atlántico fue sólo la defensa de las marinas aliadas contra los corsarios del Eje, que intentaban impedir a aquellas la utilización del transporte marítimo. El corsario de superficie peligroso para la navegación era, no el crucero auxiliar con sus lejanas correrías, sino el buque de guerra potente y veloz, capaz de enfrentarse con un convoy y sus escoltas. Ya a finales de 1939, la persecución del acorazado de bolsillo alemán "Graf Spee" que opera en el Atlántico Sur, tuvo verdadera eficacia al enviar contra el portaviones "Ark Royal", además de otros buques; al quedar bloqueado en Montevideo, después de un combate contra tres cruceros ingleses, la huida, aún nocturna, habría sido imposible y los aviones navales aliados pesaron de tal forma en el ánimo de Hitler, que ordenó su destrucción, renunciando al intento de combate. En Mayo de 1941, el acorazado alemán "Bismarck", durante un crucero en el Atlántico Norte, sembraba pánico entre los comboyes aliados, después de hundir al crucero de batalla inglés "Hood" y averiar el acorazado "Prince of Wales", que se retiró. La flota británica, lanzaba en su persecución, poco habría conseguido, dadas las situaciones y velocidades; pero los "Swordfish", de los portaviones "Victorious" y "Ark Royal", lo descubrieron y torpedearon repetidas veces hasta dejarlo inmóvil, dando tiempo a la llegada del grueso de la flota que lo hundió.

El corsario aéreo alemán, en la zona de recalada de los convoyes aliados, constituyó un peligro de importancia para éstos. El "Focke Wulf" llegaba con sus bombas hasta el sur de Islandia y mucho más el oeste si se trataba de reconocimiento. Al convoy no le bastaban sus cañones antiaéreos contra aquel que lo castigaba fuertemente y descubría su existencia. Se empleó como un medio de fortuna, el avión de caza desde el convoy, lanzándolo con catapulta y perdiéndose el aparato después de su único vuelo. Empezó al presentarse los

bombarderos alemanes.

El submarino, el corsario más eficaz, que causó enormes estragos en los efectivos de transporte aliado a costa de grandísimas pérdidas, dejó de ser un peligro y quedó, prácticamente anulado cuando, en el bando contrario el radar y la detección sonar, empleados por las escoltas, se vieron completados por la descubierta aérea-radar, diurna y nocturna; por los ataques aéreos con bombas y cargas de profundidad, coordinados con los de los buques ligeros; ello fue posible cuando la aviación de los portaviones de escolta acompañó permanentemente a los convoyes, salvando la más cruda prueba sufrida por este sistema de aprovisionamiento. La defensa eficaz, el ataque, se hizo entonces posible y surgió el grupo cazasubmarinos formado por un portaviones de escolta y un cierto número de destructores que, a base de su aviación, buscaba y perseguía a los submarinos de una forma que fue para éstos el golpe mortal.

De carácter eminentemente aeronaval fue la guerra en el pacífico. Lo mismo el Japón que los Estados Unidos eran veteranos en el manejo de la aviación naval, montada a base de unos portaviones cuyo empleo habría de ser decisivo. Fueron los seis portaviones del Almirante Nagumo los que, apoyados por su flota, asestaron, en Diciembre de 1941, el tremendo golpe a la marina norteamericana en Pearl Harbor. El ataque de los aviones japoneses dejó fuera de combate a 8 acorazados, además de otras unidades, aunque entre ellas no se hallaban los portaviones americanos, entonces en la mar. A los tres días, la aviación naval japonesa destruida el poder naval británico en oriente, al hundir los acorazados "Prince of Wales" y "Repulse", el Almirante Phillips, sin portaviones, salió a la mar desde Singapur para oponerse a los desembarcos enemigos en Malaca; su exploración aérea, que no existió, habría de ser de la Raf, como también sus cazas, que llegaron después del hundimiento. Esta acción marcaba un cambio definitivo en la guerra naval, pues los cazas con base en tierra se mostraban deficientes para intervenir en ella; sólo el portaviones podría asegurar la necesaria sombrilla aérea.

El dominio del mar pasaba a manos del Japón, iniciando su conquista y expansión a miles de millas de la metrópoli, traducción estratégica de la potencia de su marina, concienzudamente preparada.

Los americanos, en cuanto les fue posible, iniciaron su creación a base de grupos de ataques de portaviones aún con pocos buques al principio para intentar disminuir la fuerza enemiga y elevar su propia moral. En Mayo de 1942 se vio frenada la expansión japonesa, que apuntaba a Australia, con la primera batalla de la historia entre dos fuerzas de portaviones en el Mar del Coral. Las respectivas aviaciones embarcadas, con sus ataques aumentaron la distancia de tiro, eran las nuevas armas en el teatro de operaciones, sin que los gruesos navales llegarán a verse. Exito estratégico para los americanos aunque el resultado táctico no señaló la detención del avance japonés. Poco tiempo después, el Almirante Yamamoto intentaba apoderarse de las Islas Midway, empresa fracasada tras reñida batalla aeronaval, costando cuatro portaviones al Japón por un americano. Midway habría de pesar sobre el poderío nipón; fue la retirada a sus bases por inferioridad de

medios; empezaba la curva ascendente de fabricación americana, imposible de alcanzar por sus adversarios, y estos recurrían a las islas-portaviones, con gran número de pistas en todos sus dominios del pacífico; eran bases insumergibles, pero que podían eludir los ataques enemigos.

La aviación naval, es el fundamento del poder ofensivo de una flota. En el informe de Forestal al Presidente de los Estados Unidos ya se expresaba: "el acorazado ya no es la base de la potencia ofensiva; ha sido sustituido por el portaviones"... Naturalmente el portaviones con sus aviones, es decir, la aviación lista para batirse sobre el mar o sobre tierra, pero desde el mar, en cualquier instante incorporada al momento táctico. Esto sigue aún vigente y en la actualidad se reforzó incluso, y los grandes portaviones, con sus aviones cargados con armas nucleares, son uno de los factores decisivos.

La artillería y los torpedos de los buques, por mucho que alcancen, son armas, hoy en día, propias para el combate cercano, el primer contacto ha tenerse con misiles y con aviación, y de estas dos armas no se olvide que la aviación es un arma con proyectiles más "inteligentes" que los misiles; pronto llegará el día que las contramedias electrónicas limiten mucho el empleo de tales proyectiles dirigidos. El uso del cohete por el avión ha hecho a éste muy eficaz y contundente ya que en vez de llevar ametralladora puede llevar proyectiles de tiro muy preciso.

La aviación naval es muy eficaz en los desembarcos, apoyando a las tropas y volando desde un portaviones, participa en la guerra antisubmarina apoyando a los grupos "Hunter—Killer" haciendo ofensiva una lucha eminentemente ofensiva.

El hidroavión no ha quedado descartado del aparato de ruedas; si bien las razones de seguridad ante el amaraje forzoso hoy no son dignas de atención, al no precisar la construcción de pista alguna, el hidroavión se muestra como un aparato de mayor flexibilidad, utilizable para determinados servicios desde lugares situados en el litoral, ríos o lagos. Tiene así mismo, gran importancia como minador rápido, amenaza constante a puertos y zonas de recalada, sobre todo con sus incursiones nocturnas, siempre difíciles de acusar, aún bajo una activa vigilancia. También en la guerra anfibia habrá de tomar parte, con los grandes aparatos modernos, capacitados para transportar, hasta varar en las playas, a las fuerzas de desembarco con su armamento completo.

El helicóptero, desarrollado prácticamente después de la Segunda Guerra Mundial, ha entrado a formar parte de la aviación naval. A sus características de mínimas necesidades de espacio para despegue y aterrizaje, posibilidad para el vuelo lento, avance nulo o aún retroceso en el aire, une la de una gran seguridad gracias a la autorrotación descubierta por el español LA CIERVA, inventor del atajar. Entre sus misiones figura la guardia aérea a los portaviones durante las operaciones de vuelo en su cubierta, para el rescate del personal de cualquier avión caído por accidente al fallar su toma o lanzamiento; la escolta y patrulla antisubmarina, con dispositivos sumergibles, desde el aire, para la detección, el transporte del personal entre buques, la observación del tiro naval contra la costa y el fondeo de minas

y su rastreo, que abre una esperanza en cuanto a cierto tipos modernos de mina submarina, de difícilísimo dragado desde los buques por el peligro que ofrecen.

En las operaciones de desembarco, demostró ser un elemento de gran valía; ya que permite poner en tierra hombres y material, situándolos en las zonas escogidas convenientemente y que el enemigo no puede tener guarnecidas en su totalidad. Naturalmente que a esta elasticidad en el ataque que permite el helicóptero, el enemigo responderá con una elasticidad en la defensa.

La aviación naval ha sido adoptada por casi todas las naciones cuya marina es de alguna consideración: Argentina, Australia, Canadá, Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña, Holanda, la URSS, son las principales; en otros países, su organización y desarrollo está supeditado a consideraciones de tipo presupuestario. Pero no todas las citadas disponen de portaviones en sus flotas, y la preeminencia de la aviación naval descansa en este buque; en cualquier operación de importancia, los aviones con base en tierra, no pueden ocupar el lugar de los portaviones en el dispositivo estratégico naval requerido para su desarrollo. Destaca, pues, la importancia de los portaviones: "únicas bases aéreas"... dijo el Almirante NIMITZ, vencedor del Pacífico,... de que puede disponerse en las proximidades del territorio enemigo sin previo asalto ni conquista; bases móviles ofensivas, utilizables con la singular cualidad del secreto y la sorpresa, tan importantes para la eficacia, lo mismo en la defensa que en el ataque.

LA GUERRA ANFIBIA

El cuarto ámbito de desarrollo de la guerra marítima es donde se unen el mar y la masa continental, es el lugar donde la marina de guerra, después de haber obtenido el dominio del mar y su espacio aéreo, arremete contra el territorio del adversario y consolida un espacio territorial desde donde el ejército y la fuerza aérea pueden iniciar con seguridad su avance hacia la conquista de sus plazas fuertes y doblegar su voluntad para seguir combatiendo.

Evidentemente que cualquier Jefe Militar que espere el desembarco de tropas en alguna parte de su territorio concentrará todos los recursos posibles para impedirlo, por lo que las tropas que integren las fuerzas especialistas en el combate anfibio deben ser de un altísimo nivel de adiestramiento y con un desarrollado espíritu de sacrificio y compañerismo ya que de antemano saben que su misión exige un gran número de bajas.

Uno de los principales factores que frecuentemente más contribuyen a obtener victorias en los combates es la sorpresa, ventaja que casi nunca acompaña a las operaciones anfibia porque por lo general es necesario llevar a cabo operaciones navales previas, con objeto de facilitar el desembarco de las tropas en la playa escogida.

Desde el punto de vista de la táctica y la estrategia navales, la guerra anfibia es considerada como el clímax y la culminación de una serie de operaciones, al final de las cuales se concentran en un sólo esfuerzo casi todas las modalidades conocidas de la guerra marítima y cuyo actor principal es la Infantería de Marina.

La Infantería de Marina eminentemente es un cuerpo de ataque y su historia es antigua y moderna. Antigua porque los lances de tropas embarcadas sobre territorio hostil es tan viejo como la propia guerra marítima; moderna porque la concepción que actualmente se tiene del cuerpo, en cuanto a su organización, su integración y su empleo, data de la Segunda Guerra Mundial, en la que, los aliados en el Atlántico, y los Norteamericanos en el Pacífico, tuvieron la necesidad de irrumpir en el territorio ocupado por las fuerzas del Eje Alemania—Italia—Japón, diseñando inclusive embarcaciones especiales para conducir tropas y equipo hasta las playas.

El modo en que fue sedimentándose la idea de la creación de tropas de Infantería pertenecientes a la Armada y su servicio, ya una vez creada, es algo complejo. La primera operación anfibia de la que se tiene memoria es quizás, la llevada a cabo por Magon, general cartagines, hermano de Aníbal, que en 214 A.C., llegó a España al mando de 60 naves en auxilio de Asdrubal quien era atacado por Publio Cornelio Escipión. En 206, el mar por Cayo Lelio.

En tiempos de Nerón, los romanos disponían de unas fuerzas especiales llamadas "I Adiutrix" o "Primera Legión de Ayuda" compuesta de 6,000 hombres entre los que no había ni un ciudadano romano, todos eran gente de las provincias, prisioneros de guerra, esclavos y extranjeros, ex-remeros de las naves imperiales. Poco después se creó otra Legión de Marina, la "II Adiutrix"; estas dos legiones fueron por doquier y a ellas se les adjudicaron las misiones más arduas, cobrando pronto fama de ser los mejores soldados. Muchos de sus hombres, esclavos, ganaron de este modo la libertad.

En España, las leyes del Código de las Siete Partidas son las primeras que empiezan a considerar y a regir una Marina Militar y hablan de los PROERES y ALIERES, que tanto pueden ser considerados como soldados marineros o como marineros soldados. En 1566 se creó el Tercio de Infantería de Nápoles y se les distribuye entre las galeras para formar su guarnición, el cual, en 1632 fue designado como Tercio del Mar. En 1775 se creó la Fuerza de Infantería de Marina de los Estados Unidos de Norteamérica, formada exclusivamente por voluntarios, con un propósito parecido al de los Tercios Españoles, con la diferencia de que estas ya fueron tropas embarcadas que no participan en el combate naval sino eran tropas entrenadas para pelear en tierra una vez que la Armada dominaba la situación y podía garantizar el desembarco.

En la historia militar de casi todos los países, existen pasajes de que hablan de desembarcos, podríamos tomar como antecedentes de la actual Guerra Anfibia: el llevado a cabo por España en las Islas Azores en 1582, para el que se construyeron expresamente 80 barcas chatas con cierto mecanismo de planchas para desembarco. En la Primera Guerra

Mundial, en la desafortunada campaña de los Dardanelos, la Armada combinada Anglo-Francesa llevó a cabo un desembarco en Gallipoli a bordo de lanchas especiales con rampa rebatible y provistas de un pequeño motor para acercarse a varar en la playa, mismas que después fueron empleadas por España en el desembarco de Alhucemas, en la campaña de Marruecos en 1923, dichas Lanchas, conocidas después con la designación de "lanchas K" pueden ser consideradas como el antecedente más inmediato de los buques de desembarco empleados en la Segunda Guerra Mundial.

Debido a los desastrosos resultados obtenidos en la campaña de los Dardanelos, después de la Primera Guerra Mundial se opinaba que el desembarco con éxito se había vuelto materialmente imposible, sin tomar en cuenta que éste se había efectuado en circunstancias tan adversas, que este sólo hecho no podía ser esgrimido para sentar doctrina. La Segunda Guerra Mundial, que impuso la necesidad de considerar como un imperativo forzar la resistencia enemiga a partir de un asalto a sus playas, catalizó las ideas que por aquellos días prevalecían sobre la Guerra Anfibia y se establecieron las bases doctrinarias de lo que esta debería ser para lograr los objetivos que los Estados Mayores habían establecido para ganar la campaña.

El principio estratégico en el que radica la Guerra Anfibia, se basa en la "Capacidad de Reunión" que se consigue con una fuerza naval integrada por todos los medios necesarios para garantizar el dominio del espacio aeromarítimo del área donde se ha de realizar la operación, los cuales deben ser superiores a los dispuestos por el enemigo para su defensa. Las operaciones anfibia son posiblemente las más complicadas de la guerra porque requieren fundamentalmente de un cuidadoso planeamiento que permita el adecuado abastecimiento de equipo a las tropas que se encuentran en la playa, que no tienen más remedio que avanzar, ya que a sus espaldas solo tienen el mar. Para tener un concepto general de lo que en la actualidad es una operación anfibia, es conveniente analizarla describiendo aproximadamente las fases principales en las que se divide.

La primera fase es la de información topográfica e hidrográfica del área. Por lo general se dispone de esta información desde los tiempos de paz, a través de las publicaciones de las oficinas hidrográficas de los estados ribereños, pero por simple lógica es necesario considerar que estas condiciones serán alteradas por los defensores, así que deben llevarse a cabo operaciones de reconocimiento aerofotográfico para determinar las posiciones de las defensas en tierra y operaciones de reconocimiento hidrográfico para determinar las playas más convenientes para llevar a cabo el desembarco y desde luego investigar si bajo las aguas de estas playas el enemigo ha colocado defensas submarinas.

La segunda fase es la de ablandamiento. Previo al desembarco y antes de que la fuerza anfibia haga acto de presencia, la fuerza naval debe reducir y garantizar el dominio del área y enseguida tratar de detener la capacidad defensiva del enemigo mediante bombardeo de artillería y aéreo, basándose en la información obtenida en la fase anterior. Por lo general es necesario que antes y después de esta fase se lleven a cabo operaciones de barrido de minas y destrucción de obstáculos submarinos, para lo cual se hace necesario

el fuego de protección de la Fuerza Naval en presencia.

La tercera fase es el desembarco. Una vez que la fuerza de apoyo ha conseguido el dominio del espacio aeromarítimo, acción que puede llevarse varios días o varias semanas, hará acto de presencia la Fuerza Anfibia, compuesta generalmente por los transportes de tropas, los buques de desembarco y el tren logístico, que se colocan atrás de la línea establecida por la fuerza de apoyo, y luego de la última estimación de los estados mayores, se lanzan las primeras ojeadas de ataque con las tropas cuya primera tarea es establecer la cabeza de playa y preparar el terreno para recibir el equipo de combate que les permita avanzar más allá del alcance del fuego de apoyo; estas ojeadas son las que generalmente sufren mayor número de bajas porque el tiempo de traslado de las tropas desde los buques de transporte hasta la playa y el arribo a ésta, es crítico por su vulnerabilidad. Durante el desarrollo de esta fase es muy importante el apoyo aéreo que deben recibir las tropas tanto por la aviación de caza, como la de bombardeo y la de abastecimiento.

La cuarta fase es la consolidación del terreno. Durante el planeamiento de la batalla los estados mayores establecen el límite de avance de las tropas de Infantería de Marina. Después de que las tropas que han sido desembarcadas en primer término, ya han consolidado sus primeros objetivos, deben preparar la playa para la llegada de los grandes buques de desembarco y recibir el equipo pesado para con él llegar hasta los límites establecidos por el plan de batalla.

La quinta fase es el reembarque. Cuando las tropas de Infantería de Marina han cumplido su misión, deben dejar el terreno conquistado en manos de las tropas de ocupación, que por lo general pertenecen al Ejército. Este momento del relevo debe ser cuidadosamente planeado y coordinado porque frecuentemente es aprovechado por el adversario para llevar a cabo un contra-ataque de desagradables resultados. Así, las tropas de Infantería de Marina serán trasladadas a otro frente donde se requieren sus servicios especializados.

A partir de la Guerra de Corea, la Infantería de Marina Yankee empezó a emplear un nuevo concepto de la ejecución de los desembarcos, empleando helicópteros para transportar tropas para lo que ahora se conoce como desembarco vertical, que si bien es cierto que es tan vulnerable como el desembarco horizontal, puede contar con una ligera ventaja por su velocidad, ahora disminuía por los misiles de corto alcance que pueden ser disparados por pequeños cañones portátiles. El desarrollo de la Guerra Anfibia hacia el futuro es complicado desde el punto de vista táctico debido a que las armas y los vehículos de transporte están en evolución permanente; por ejemplo: Ya se emplea en los desembarcos horizontales las embarcaciones tipo Hover Craft de más de 60 nudos de velocidad y ya se construyen grandes unidades que se desplazan sobre colchón de aire a grandes velocidades para transportar equipo pesado y helicópteros. Desde el punto de vista estratégico, la Guerra Anfibia es hacia el futuro un hecho ineludible, principalmente para las grandes potencias, cuyas luchas hemegónicas les obliga a proyectar su poderío en ultramar.

CAPITULO III

PRINCIPALES BATALLAS NAVALES DE LA HISTORIA

LA BATALLA DE LEPANTO

(7 de Octubre de 1571)

La importancia de la Batalla de Lepanto radica en que gracias a la acción de las fuerzas combinadas de la Santa Alianza, tomada gracias a los oficios del Papa Pío V, los europeos lograron contener el asedio que los otomanos mantenían sobre sus rutas comerciales afectando a la España y Venecia y amenazaban la unidad europea basada principalmente en la religión cristiana. Desde el punto de vista táctico esta fue la última gran batalla librada entre embarcaciones propulsadas por remo en la que el combate se caracterizaba por el abordaje y la lucha cuerpo a cuerpo.

Los Comandantes de ambas Armadas fueron Don Juan de Austria por parte de la Santa Alianza y Ali Baja por la otomana, ambos valerosos, nobles y entregados a su causa.

DON JUAN DE AUSTRIA

Nació en Ratisbona el 24 de Febrero de 1545, murió en Namur el 1ro. de Octubre de 1578. Era hijo natural del Emperador Carlos V y de Bárbara de Blomberg, y nacido en época de viudez de Don Carlos; aunque hay quien afirma que la madre era de más elevada condición. Se hizo cargo de Don Juan y lo crió en secreto, Luis Quijada, mayordomo del emperador, llevándoselo a Leganes, a casa de unos labradores donde se le conoció con el nombre de Jeromin. En 1554 fue llevado a Villagracia de Campos, señorío del de Quijada, y allí la esposa de éste, Magdalena de Ullúa, fue una verdadera madre para él. Don Luis escribió a su esposa: "Es el hijo de un amigo mío cuyo nombre no puedo revelar"... El pequeño Jeromin pese a su corta edad pronto se manifestó magnífico como jinete y sumamente diestro en el manejo de toda clase de armas por las que sentía pasión; de una y otra cosa enseñaba Galarza, el viejo escudero veterano de Flandes y pronto hubieron de pensar que la idea de que Jeromin siguiese la carrera eclesiástica había de ceder a la que tenía el joven de seguir la de las armas, por la que sentía una fuerte llamada en su sangre. Completaba su educación el estudio de Historia, Gramática e Idiomas.

Fue presentado Jeromin, a su padre, el emperador, cuando éste ya estaba retirado de sus campañas en el monasterio de Yuste, en Extremadura; quedando Carlos V prendado de la gallardía del adolescente. Jeromin siguió viviendo con los Quijada, cerca de su anciano padre hasta que murió este. Entonces el Rey Felipe II, que había sido informado por el gobernador de la existencia de Jeromin, le reconoció públicamente como hermano, instalándose en la corte con el nombre de Juan de Austria, dándole casa, bienes propios y asignándole tratamiento de excelente. Perfeccionó Don Juan sus estudios siguiendo otros superiores en la Universidad de Alcalá en compañía del príncipe Don Carlos y de Alejandro Farnesio, llegando a adquirir una gran cultura. Más tan belicosas eran sus inclinaciones que en 1565 se fugó de la corte, sin permiso del rey, su hermano, con intención de embarcar en Barcelona en las galeras allí preparadas para acudir en socorro por los caballeros de Malta sitiados a la sazón de los turcos. Pudiendo hacer volver a la corte cuando se hallaba en Fresno, donde le hicieron por fuerza detenerse sus acompañantes en la escapatoria, por caer enfermo. Cuando pudo volver a montar a caballo, las galeras ya habían partido.

Don Felipe no contrarió sus acciones y en 1568 lo nombró Capitán General de los Mares Mediterráneo y Adriático, sucediendo en este mando naval a García de Toledo, desempeñándolo durante ocho meses, al cabo de los cuales le hizo el Rey volver a España para tomar el mando de las Fuerzas que habían de reprimir la rebelión de los Moriscos en las Alpujarras.

En 1570 el Papa, España y Venecia firmaron la Santa Liga contra el Turco, siendo elegido Don Juan de Austria, Generalísimo de las fuerzas cristianas. Su nombramiento fue muy bien acogido en todas las naciones confederadas, particularmente en España donde sentían por él enorme entusiasmo no solo los jóvenes de la nobleza sino los de todas las clases sociales. Era sin duda el rayo de la guerra necesario para el brutal choque que se avecinaba entre Oriente y Occidente. Su elevado nacimiento le colocaba en magnífica situación para el mando, dándole patente para conducir a tan célebres y encumbrados generales, para ellos además, la pericia militar del joven caudillo estaba bien probada en la reciente Guerra de las Alpujarras.

Hizo en Lepanto prodigios de valor al batirse su Real contra la Sultana Turca, en un momento en que los otomanos llevaban la mejor parte se lanzó contra ellos espada en mano al frente de los de la Real, haciendo que éstos se desbordasen sobre la capitana Turca, izándose sobre ella una gran bandera en que campeaba una cruz, una vez que fue muerto Ali Baja de un arcabuzazo en la frente; alguien en la excitación de la pelea le cortó la cabeza y Don Juan reprendió duramente tan inútil crueldad.

El 31 de Octubre fondeaba en Mesina. Después de su arrojo en la pelea, demostró generosidad con los vecinos: prisioneros dos hijos de Ali Baja, hizo que fuesen vestidos ricamente "a la manera turquesa" y tratados como personas reales, alojándolos en una de las mejores cámaras de su galera real.

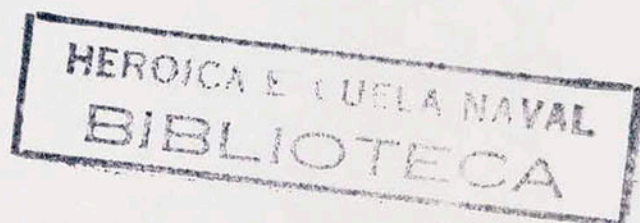
Don Juan pensó llevar la Guerra al Africa, donde venía siendo una ilusión de los Papas la creación de un estado cristiano en su costa norte. Se sometió a Felipe II un proyecto de ataque a Túnez que al fin aprobó el Rey; el 5 de Octubre de 1573 fondeaba Don Juan frente a la Goleta con 104 galeras y un centenar de transportes que llevaban unos 21,000 soldados de desembarco. Alvaro de Bazan desembarco en vanguardia y ocupó la Goleta y después Túnez que se rindió, sin haber disparado un tiro cobrando Don Juan un rico botín entre el cual estaba el cachorro de león al que llamo "Austria" y que le seguía más tarde, dócil como un perro, seis días después de la toma de Túnez recibió la sumisión de la ciudad de Bozaerta. Volvió la expedición a España dejando guarniciones, pero las conquistas duraron poco, pues en Agosto de 1574 cayo la Goleta en manos de Uluch Ali, pereciendo su guarnición. Aunque Don Juan clamó por reconquistar lo perdido, el Rey no le entendió, dicese que por haberle insinuado algunos enemigos de Don Juan que éste quería hacerse coronar Rey de un estado cristiano africano.

En 1576 empeoraban las cosas en los Países Bajos y Antonio Pérez, secretario del Rey, propuso que se nombrase gobernador general de aquellos a un príncipe de sangre. El 13 de Mayo recibió Don Juan el nombramiento. Su ausencia de la flota sería temporal, quedando a su mando interinamente, el Duque de Sesa. Don Juan, que estaba en Nápoles, en vez de ponerse camino para Flandes se presentó en España a hacer presente al Rey que su vocación eran las armas y no la política, pero al fin tuvo que salir para hacer su destino. Poco después de llegar, al no poder acceder a las proposiciones presentadas por los Estados Generales, inspiradas por Guillermo de Orange, ofensivas a la soberanía de España, se rompieron al fin las hostilidades. Don Juan secundado por Alejandro Farnesio, derrotó a los sublevados en Namur y cuando seguían sus victorias prendió la peste entre sus tropas. El día 16 de Septiembre de 1578, estando situado Namur se sintió gravemente enfermo, disponiendo en sus últimas voluntades que se concediese una pensión a sus servidores y se conservase la de Doña Bárbara de Blomberg; rogando también se colocasen sus restos en El Escorial cerca de los de padre, si el Rey no veía inconveniente en ello. El 1/o. de Octubre, en brazos de su entrañable amigo Alejandro Farnesio y después de piadosa preparación, moría en Namur, en un misero palomar, el hombre, que pareció ser enviado para detener en el Mediterráneo la expansión de la media luna.

Su cadáver fue paseado, a hombros de los maestros de campo, por delante de todo el ejército, arrastrando los soldados las picas y negras banderas. Vander Hammed describe a Don Juan de Austria: "Inclinado a lo justo, de agudo ingenio, agradable, cortés y gran honrado de las letras; de buena memoria y mucho aliento..."; y en cuanto a lo físico se refiere, expresa: "era de temperamento sanguíneo, señoril presencia y algo más que de mediana estatura, tan fuerte, que armado, andaba como si nada llevase sobre sí. Excelente hombre a caballo... A su faz asomaba la nobleza del alma.

ALI BAJA (MU'EDHDHIN-ZADEH)

Capitán general de la flota otomana en Lepanto, murió en 1571 en dicha batalla.



Estaba casado con una hermana del sultán Selim. De Capitán de los Jenizaros llegó a Capitán de Mar, gracias al favor del gran Visir Muhamed. Este representaba el partido de la paz pero Ali se separó de él para unirse al de Mustafa y Piali que deseaban la Guerra. En la primavera de 1571, Selim destituyó Piali del mando de la Armada, por haber dejado escapar el año anterior a las galeras enemigas, dando a Pertev el mando del ejército de tierra y el de la Armada de a Ali. Una vez reunida la flota Turca se dirigió con ella a Candia. En Suda y Canea desembarcaron las tropas, arrasando ambas ciudades; hizo después una atrevida expedición, llegando su subordinado Uluch Ali hasta la Isla de Liesena, que saqueó. Ali Baja supo que Juan de Austria le buscaba afanosamente y le esperó en las Bocas de Cataro, encontrándose finalmente las dos escuadras a mediodía del 7 de Octubre de 1571 en el Golfo de Lepanto. Siempre Ali, de suyo afable y muy humano, se dirigió a los cautivos cristianos que bogaban en su galera y les dijo: "si hoy es vuestro día, Dios os lo de, pero estad ciertos que si gano la jornada os daré la libertad, por lo tanto haced lo que debéis a las obras que de mí habéis recibido..." Al llegar a las galeazas que llevaban los cristianos en vanguardia, la Sultana de Ali recibió una buena rociada de artillería que la hizo juntar con otras galeras Turcas. Dícese que uno de los disparos dio en un fanal de los de Ali y que éste lo tuvo por mal agüero. Se trabaron al fin las dos galeras reales cristianas y Turca, el choque fue terrible, metiendo su espolón la Turca, hasta el cuarto banco de remos de la real cristiana, y ambas se convirtieron en un enconado campo de batalla en el que se reponían las bajas por las galeras que ambas llevaban por la popa. Ali Baja llevaba a Carascush y a Mahumut Saiderbey, con dos galeotas y diez fuertes galeras de socorro, "como caudillo esforzado y diestro" se adelantó muchas veces hasta el palo de su galera y disparaba sin cesar su certero arco. Al llevar dos horas de lucha Ali cayó mortalmente herido de un arcabuzazo que recibió en la frente; un remero cristiano que había entrado en la galera armado con un hacha le corto la cabeza. Se conserva entre los trofeos de Lepanto uno de los fanales de la capitana Turca, y en la Armería Real, la rodela y cimitarra del generalísimo turco.

LA BATALLA

La desunión que privaba dentro de la cristianidad, más que la valentía de los turcos, era la que había facilitado a éstos su expansión hacia Occidente. Antes de la caída de Constantinopla en 1453, las diferencias teológicas entre las iglesias oriental y occidental habían hecho imposible la unión entre católicos y ortodoxos. Cien años después, fue la reforma la que escondió a los cristianos en dos campos religiosos violentamente hostiles. Debe añadirse a esta división de poderío, el veloz desarrollo del nacionalismo y el influjo de las riquezas del Nuevo Mundo, que estimularon el progreso de estados para quienes el florecimiento comercial tenía más importancia que la seguridad de Europa. Entre ellos, los que más nos interesan de manera directa son Venecia y España.

El único hombre de la cristianidad que decidió llegar a resultados rápidos y decisivos era el Papa Pio V, quien en Julio de 1570 había reunido una conferencia en la que presentó el proyecto de una Liga Cristiana. Se daba plena cuenta del peligro a que se enfrentaba la

cristianidad, y, por otra parte, estaba dotado de un carácter enérgico y de no escasos conocimientos de estrategia. A su modo de ver, si se lograba recuperar el dominio del Mediterráneo, el imperio otomano quedaría estratégicamente partido en dos, ya que las provincias africanas se verían separadas de las Asiáticas y Europeas. Y aquello impediría la expansión Turca hacia el oeste de Europa.

Luego vino la caída de Nicosia, que le afectó profundamente por darse cuenta de que, a menos de que Venecia se viera firmemente apoyada, también Famagusta los venecianos se apresuraría a hacer la paz con los turcos. Entretanto, la conferencia proseguía desarrollándose con suma lentitud, ya que cada una de las partes oponía nuevas dificultades. Por último, Felipe, cuya ausencia a apoyar la Liga habíase conseguido, se propuso exigirse en jefe de aquella. Sus representantes en la conferencia insistieron en que su hermano Don Juan de Austria fuera nombrado Capitán General de las Fuerzas de la Liga, con Marco Antonio Colonna como Almirante Papal y segundo de aquel. La propuesta no gustó a los venecianos, temerosos del dominio español, y se adoptó una resolución intermedia con el propósito de conseguir la aprobación general. Aunque Don Juan de Austria seguiría ejerciendo el Mando Supremo, no adoptaría ninguna resolución de carácter decisivo sin antes consultarlo con los jefes de los demás contingentes aliados.

En 1571, Don Juan tenía treinta y seis años, pero tenía cualidades relevantes; a pesar de su juventud era un jefe astuto cuyo entusiasmo se transmitía a los demás. Según Marrison, "personificaba el ardor cruzado del Papa". Su presencia levantaba en vilo a los hombres, haciéndoles olvidar momentáneamente sus propios egoísmos personales y lanzarse con vehemencia al cumplimiento de sus tareas en pro de la causa común. La Liga Santa había quedado formada y prodamada. Su formación se dio a conocer el 25 de Mayo, sin que a partir de entonces nadie se volvería atrás.

A pesar de los términos del tratado las intenciones chocaron con las decisiones. Venecia quería utilizar la Liga para recuperar Chipre y aplastar el poderío otomano en el Mediterráneo Oriental; Felipe II deseaba también acabar con dicho poderío, así como con el de los piratas berberiscos, pero en Occidente. Ambos habían entrado a formar parte de la Liga con ciertas suspicacias mutuas, y cada uno puso a prueba a su rival. Tan sólo el Papa tenía una intención recta y sincera. Dotado de una visión universal, comprendió que era toda la cristianidad la que estaba en peligro, no sólo España y Venecia. El éxito que seguiría a la formación de la Liga fue debido esencialmente a Pío V alma y corazón de aquella.

El 6 de Junio, Don Juan de Austria salió de Madrid, llegando a Barcelona el 16 de dicho mes. Encontró reunida allí la formación de Don Gil de Andrade, y ordenó el Marques de Santa Cruz, que por entonces se hallaba en Cartagena, que se reuniese a ellos. Don Juan zarpó de Barcelona el 20 de Junio y llegó a Génova el 26, uniéndose allí a la información de Gabán Andrea Doria. Recalo en la Spezia el día 2 de Agosto para recoger tropas y continuó el viaje, anclando el 9 en Nápoles. Fue recibido por el cardenal Gravela, que le entregó el estandarte de la Liga. Hallándose en Génova había ya recibido una carta del Papa en la que este le instaba a dar batalla en cualquier condición.

En Nápoles pasó diez días discutiendo planes y embarcando tropas, y el 20 de Agosto puso a proa a Mesina, luego de las escuadras. Al llegar allí la tarde del 23 de Agosto, Don Juan fue recibido por Marco Antonio Colonna, jefe del contingente; el primero había llegado el 21 de Julio y el otro el 23.

Entretanto, intoxicado por la conquista de Nicosia, Selim seguía en Constantinopla, creyendo que las antiguas profecías tan estimadas por la casa de Otman iban a ser cumplidas; que los turcos serían dueños de todas las islas del Mediterráneo y que San Pedro iba a convertirse en mezquita con Santa Sofía. Más decidido que nunca a proseguir el cerco a Famagusta, en Abril reunió la escuadra al mando de Ali Baja en el Negroponto, con el propósito de interceptar cualquier Fuerza Naval de la Liga que intentara acercarse a Chipre. Al propio tiempo, reforzó grandemente el ejército sitiador de Mustafa.

Al no hacerse tentativa alguna para socorrer a Famagusta, Ali Baja zarpó del Negropronto, saqueó las posesiones venecianas de Morea y de la Isla de Zante y Cefalonia, desembarcó de Corfu, siendo rechazado, y desde allí ascendió la Costa Dalmata, apareciendo ante las lagunas venecianas. No quedaba ni una sola galera que oponerse; pero poco después, sabedor de que la flota aliada estaba en Mesina, temió quedar bloqueado en el Adriático y dirigióse a Corfu, satisfecho por haber causado el mayor daño posible al enemigo.

Cuando las fuerzas confederadas se hubieron concentrado en Mesina Don Juan se encontró a la cabeza de más de 300 naves y de 80,000 hombres, de los que 30,000 eran soldados y 50,000 marineros y galeotes. Los contingentes navales consistían en la escuadra del Rey de España con 9 galeras, 24 galeones y grandes barcos y 50 fragatas, 106 galeras, 6 galeazas, 2 galeones y 20 fragatas; y la escuadra Papal con 12 galeras y fragatas. En total sumaban 208 galeras (más tarde reforzadas por otras 17) 6 galeazas, 6 galeones y 76 bergantines y fragatas, es decir, 316 naves. Al darse cuenta de que la flota veneciana andaba escasa de hombres, Don Juan transfirió a la misma 2,500 italianos y 1,500 españoles. Veniero aceptó tales soldados a desgana, porque su presencia podía originar reyertas.

Como las peleas eran frecuentes y las disputas interminables, Don Juan cortó aquel nudo gordiano, aunque no sin oposición ajena, reorganizando las tropas de modo que las distintas nacionalidades quedan distribuidas por todas la escuadra. Aquella medida no sólo disminuía el peligro de que algunos jefes retiraran sus buques por iniciativa propia, sino que, al debilitar su autoridad, fortaleció la suya, y, en consecuencia, se encontró en mejor situación para salvar el obstáculo que representa las débiles medidas tomadas durante la conferencia.

Tras haber nombrado jefe de las fuerzas de tierra a Ascanio de la Corgnia, dispuso los tres contingentes navales en tres divisiones tácticas igual que un ejército dividido en tres batallones, una en el centro, otra a la derecha y la última a la izquierda, con vanguardia y retaguardia. La primera consistía en 64 galeras bajo su mando, teniendo como ayudantes a Veniero y Colonna; la segunda, de 54 galeras, iba al mando de Doria, y la tercera, de 53

galeras, bajo el almirante veneciano Augustino Barbarigo. la vanguardia, de 8 galeras, fue confiada a Don Juan de Cardona, general del escuadrón siciliano, y la retaguardia, de 30 galeras, al marques de Santa Cruz. Las seis galeazas se adjudicaron por parejas a cada división, y los galeones y buques mayores que llevaban suministros y pertrechos, formaron un escuadrón separado, ya que al contar sólo con el velamen, eran menos maniobrables que las galeras. Las fragatas y bergantines quedaron divididos entre las fuerzas mencionadas y se les ordenó navegar a popa de las minas.

El 10 de Septiembre se celebró un consejo de guerra en el curso del cual, Colonna y Veniero se inclinaron hacia la acción inmediata, mientras Doria y Corgnia eran partidarios de retrasarla. Pero Don Juan había adoptado ya una resolución y declaró su cordial consentimiento a la propuesta de sus colegas veneciano y Papal. La suerte estaba echada; la guerra iba a librarse hasta llegar a una decisión final. Toda oposición cesó y el Nuncio papal proclamó un jubileo. Con gran ceremonia y en nombre de su superior, impartió la bendición apostólica a toda la Armada, y otorgó de nuevo las indulgencias dispensadas a los conquistadores del Santo Sepulcro.

El 15 de Septiembre, las pesadas galeazas y los galeones salieron de Mesina, para ser seguidos al día siguiente por las divisiones de galeras. Diez días después, hallándose la escuadra en Corfu se supo que una flota turca, bajo el corsario argelino Uluch Ali, al servicio del sultán, había atacado la isla poco antes, aunque fracasando en el empeño de tomar la fortaleza. Por los prisioneros hechos durante el ataque, Don Juan se enteró de que Uluch Ali se había retirado a Lepanto (Nauoactus) en el Golfo de Corinto.

Como la noticia tenía gran importancia, Don Juan convocó inmediatamente un consejo de guerra, y tras considerable oposición de los otros jefes, resolvió partir inmediatamente y entablar batalla con el enemigo. La decisión era atrevida, porque no sólo la escuadra del sultán dominaba por completo el Mediterráneo, sino que su ejército era muy superior al que los confederados podían situar en campaña, y, en consecuencia, una derrota naval conduciría sin duda alguna a una serie de invasiones por parte de los turcos. Como señala Sir Willian Stirling-Maxwell: "un paso en falso podía situar a Europa a los pies del feroz conquistador asiático. Pero una política tímida y dilatoria que solo buscara evitar el desastre, ejercería resultados aún peores, al disolver a los diversos contingentes de la Liga en sus elementos discordantes primitivos, originando una separación de las escuadras, ninguna de las cuales era apta, por sí sola, para enfrentarse a la Selim". Lo cierto es que solo la ofensiva podía mantener la unidad de los confederados, y que en ello residía todo el problema.

El 29 de Septiembre, Don Juan y su división partieron hacia Gomenniza, en la costa de Albania, donde se le reunió una fragata de la vanguardia, la cual le informó que no sólo Uluch Ali, sino también Ali baja y 200 naves se encontraban en Lepanto. Don Juan no espero la llegada de los galeones que seguían muy atrás, sino que envió un emisario a Corfu, ordenando a Veniero y Colonna reunirse inmediatamente con él.

En Lepanto, Don Juan introdujo cambios notables, el más revolucionario consistió en utilizar las galeazas como guardia avanzada. Luego mandó quitar los espolones de las galeras, de modo que los cañones de proa pudieran ser disparados de manera más eficaz. Por otra parte, hizo más uso del arcabuz que los turcos, y con el fin de estimular a sus tripulaciones, ordenó que todos los esclavos cristianos de sus galeras fueran libertadas de sus grilletes y armados, prometiéndoles la libertad si luchaban valerosamente.

Hacia el 3 de Octubre, exceptuando los galeones y naves mayores, el grueso de la flota se había concentrado en Gomenizza, desde donde partió Don Juan, pasando entre Prevesa y anclando la flota el 4 de Octubre frente al Cabo Ducato. Aquella misma tarde se reanudó la navegación, pero a causa del mal tiempo la mayor parte del día siguiente se pasó en el puerto de Phiskardó, en la isla de Cefalonia. Fui allí donde un bergantín que se hallaba de paso propago la noticia de la caída de Famagusta y de la horrible muerte de su comandante Bragadino que había sido desollado vivo. El momento de atacar no podía ser más oportuno, porque aquellas nuevas llenaron el corazón de los cristianos de un vehemente deseo de vengar aquel desastre y aquel crimen.

En Cefalonia ocurrió un imperativo que tuvo a punto de dar al traste con la expedición. Un oficial español que iba a bordo de la galera de Veniero insulto a unos venecianos y en la pelea resultaron muertos algunos hombres. Presa de furia, y sin notificar el caso a Don Juan, Veniero hizo apresar al culpable y a sus compañeros y los ahorcó en el palo mayor. Al enterarse, Don Juan perdió el dominio de sí mismo y estuvo a punto de arrestar a Veniero, con lo que probablemente los diferentes bandos se habrían arrojado unos contra otros. Pero intervino Colonna, quien logró que Don Juan revocase la orden. Sin embargo, éste último rehusó mantener más relaciones con Veniero, comunicándose a partir de entonces con Barbarigo.

Tras haber sufrido un nuevo retraso a causa del estado del mar, a las dos de la madrugada del domingo 7 de Octubre, la flota volvió a partir, rodeando las islas Kurtsolari. Poco después de las siete, Don Juan y su buque insignia se unieron a la formación de Doria, que navegaba delante y se hallaba casi fuera del canal que separa las islas de Oxia y la punta Scropha, al norte del mismo de la entrada al Golfo de Patras.

Entre tanto el 27 de Septiembre la flota turca se había concentrado en Lepanto, y el 3 o el 4 de Octubre, Ali Baja convocó a consejo de guerra. Los personajes más notables que acudieron al mismo fueron Pertau Baja, comandante de las tropas de asalto; Hassan Baja, hijo de Barba Roja, Antiguo Virrey de Argel; Mahomet Sirocco baja, Gobernador de Alejandría; Hameet bey, Gobernador de Negropronto (Eubea), y Uluch Ali, actual Virrey de Argel, que había nacido en Calabria. Gracias a sus espías, Uluch Ali tuvo completo conocimiento de la fuerza y movimiento de sus adversarios, y como la orden del sultán era de tomar la ofensiva, el consejo decidió salir al encuentro de la flota cristiana, que ya se aproximaba. El 6 de octubre, los turcos abandonaron el refugio que les proporcionaba la fortaleza de Lepanto, cruzaron los estrechos y anclaron frente a Gálata, a cosa de quince millas al oeste de Lepanto. Allí se enteró Ali por un explorador de que el enemigo se

hallaba en Phiskardo.

Mucho antes del amanecer del día siguiente, los turcos navegaban de nuevo, y se encontrarían a menos de diez millas de sus enemigos cuando Don Juan alcanzó a Doria frente a Punt Scropha. Media hora más tarde, los vigías de la real y de la capitana, buque insignia de Doria, señalaron dos velas hacia el este. Inmediatamente aparecieron otras ocho sobre el horizonte, y minutos después toda la escuadra turca estaba a la vista. Don Juan ordenó disparar un cañonazo al izar la bandera de la Liga en el Real.

Enseguida cada Capitán empezó a disponer su galera para la acción, mientras los jefes principales pasaban a los bergantines y se dirigían al Real para recibir las órdenes finales de Don Juan. Algunos de ellos seguían opinando que no debía darse la batalla, porque una derrota a semejante distancia de su base significaría una catástrofe total. Pero Don Juan había adoptado ya una firme decisión, así es que respondió a sus oficiales: "Caballeros, el tiempo de las discusiones ha pasado, para dar lugar al de la lucha". Y con estas palabras los despidió.

Apenas hubieron regresado a sus naves, la escuadra adoptó el orden de batalla que se había convenido en Mesina; pero a fin de compensar la falta de galeones, que seguían muy atrás, se alteró ligeramente el potencial de cada división.

Don Juan asignó a Barbarigo, que mandaba el ala izquierda, 63 galeras y le ordenó navegar con el extremo rozando la costa estolia, a fin de impedir que el enemigo pudiera rodearle. Doria, que mandaba el ala derecha, obtuvo 64 galeras, y otras 63 quedaron para la formación central, mandada por el propio Don Juan. Este ordenó a Colonna, que navegaba en el buque insignia de la formación papal, que se le colocara a su derecha, y Veniero, en la nave almirante veneciana, que pasara a su izquierda. Aumentó la formación de reserva, bajo el Marqués de Santa Cruz, de 30 a 35 galeras, y le dio instrucciones para que se mantuviera a la retaguardia de la división central, dispuesto a apoyar a cualquier parte de la línea que flaqueara. Las seis galeazas, formando parejas según lo convenido, se situaron a tres cuartos de milla por delante de cada escuadrón de vanguardia, con el fin de desorganizar la formación turca antes de entablarse combate. Con su línea la batalla de 6,500 a 7,500 metros de longitud completamente formada, Don Juan pasó a un bergatin rápido e inspeccionó la flota. Al ver a Veniero en su alcázar, olvidando el pasado y teniendo en cuenta tan solo el presente, lo saludó de modo tan afectuoso que inmediatamente quedó borrado el recuerdo de las diferencias que hasta entonces existieron entre ambos. Las tripulaciones de todos los buques se arrodillaron para orar "y los puentes resplandecieron a causa de los hombres con armadura que los cubrían".

Mientras los cristianos se preparaban, los turcos disponíanse asimismo para la acción. Ali Baja colocó a sus naves en forma de inmensa media luna, desde la playa norte del golfo en dirección a la del sur. Igual que Don Juan, había dividido a la escuadra en tres formaciones: la suya, en el centro, con 87 galeras y ocho galeotes; a su derecha Mahomet Sirocco con 54 galeras y dos galeotas; la reserva estaba formada por ocho galeras y 21

galeotas.

Hacia las nueve y media, y conforme las escuadras se iban aproximando, Ali Baja mando enderezar el arco, asombrado al ver que las galeazas se mantenían frente a la línea de batalla de su adversario. Nervioso ante el inesperado uso que se estaba haciendo de aquellos formidables barcos, Pertua Baja a quién instó a verificar un movimiento de retroceso con el fin de obligar al enemigo a perseguirlo, desorganizando así sus líneas, ardid muy común entre los turcos. Pero Ali rehusó escucharle por considerar que no estaba de acuerdo con la orden recibida del sultán de atacar apenas tuviera el enemigo a la vista. En consecuencia, prosiguió el avance, mientras los turcos proferían gritos. De pronto la línea cristiana refugió y se pobló de destellos cuando los soldados de Don Juan, que habían estado orando, se pusieron de pie para situarse en sus lugares de combate.

Hacia las diez y media, hora en que se inició la batalla, la posición de las dos escuadras era la siguiente: el ala izquierda cristiana se encontraba ligeramente adelantada, con su extremo a cierta distancia de la costa estolia, porque Barbarigo no la conocía bien y temía que sus galeras encallaran en algún bajo. A su derecha, la formación central se hallaba algo adelantada. Pero como la izquierda turca se extendía más allá de la derecha cristiana, temiendo verse envuelto, Doria movió la formación en sentido diagonal y hacia fuera, provocando un vacío de una milla o más entre su extrema izquierda y la derecha de Don Juan. Las cuatro galeazas de la izquierda y centro se encontraban en posición a tres cuartos de milla frente a sus respectivas formaciones; pero las dos asignadas al ala derecha, seguían aún en punta Scropha. El escuadrón de reserva al mando de Santa Cruz se hallaba también en posición, con sus galeras rodeadas de bergantines dispuestos a efectuar el traslado de tropas a las tres formaciones de vanguardia, según lo requiriesen las necesidades de la lucha. Al propio tiempo, el ala derecha turca bajo Sirocco se había adelantado también ligeramente a la formación central, mandada por Ali, situado a la izquierda, se movía en diagonal para seguir la maniobra de Doria. El resultado final de aquellos movimientos fue que la batalla se libró en tres acciones separadas; primero entre Barbarigo y Sirocco; media hora después, entre Don Juan y Ali.

A las diez y media, cuando el ala derecha turca se situó bajo el radio de acción de las dos galeazas de la izquierda cristiana, éstas abrieron un fuego tan devastador que la formación de Sirocco se deshizo y su derecha se vio impulsada hacia la playa estolia, recibiendo la orden de rodear la izquierda de Barbarigo. Este comprendió su intención y juzgando que allí donde hubiera agua suficiente para las galeras turcas también la habría para las suyas, inclinó a su formación hacia la playa, tomando de flanco a las galeras enemigas, excepto seis o siete que consiguieron situarse a su retaguardia. El ala derecha de Barbarigo, mandada por Marco Quirini, seguía sin combatir, porque la izquierda de Sirocco navegaba en seguimiento de la derecha. Viendo la oportunidad que se presentaba, Quirini hizo torcer bruscamente a sus galeras, cayendo sobre la retaguardia de Sirocco "como una puerta que se cierra". Entretanto, la galera de Barbarigo había sido atacada por cinco naves turcas, que se lanzaron contra ella abrumándola con el fuego de sus armas y con sus nubes de flechas, una de las cuales hirió mortalmente a Barbarigo en un ojo. La pérdida del jefe

originó en las naves una confusión que se agravó aún más con la muerte de Marco Contarini, sobrino de Barbarigo, que fue alcanzado cuando no había hecho más que tomar el mando. Federico Nani, que sucedió a Contarini, reunió enseguida la izquierda del escuadrón y ayudado por Quirini, consiguió arrojar contra la playa a toda la derecha turca. Los turcos abandonaron sus barcos y se le alejaron tierra adentro, pero fueron perseguidos por los venecianos y exterminados. La victoria del ala izquierda cristiana era completa, sin que lograra escapar ni un solo barco enemigo. Sirocco, mortalmente herido, fue hecho prisionero.

Cosa de media hora después de que Barbarigo y Sirocco entraran en combate, las dos galeazas frente a la división de Don Juan abrieron un fuego tan eficaz, que las galeras de Ali formaron varios grupos, alejándose de ellas a fuerza de remos. Entretanto, las naves de Don Juan mantenían un ritmo de marcha muy lento, avanzando en impecable línea, mientras sonaban pitos y clarines. La mayor parte de los disparos turcos pasaron por encima de ellas. Poco después, las dos formaciones se aproximaron, entablando combate; las galeras turcas sufrieron graves daños debido a la superioridad del fuego de los aliados, cuyos artilleros podían disparar a placer, por haber sido retirados los espolones. Ali ordenó a su timonel poner rumbo al buque insignia enemigo, el Real, en el que iba Don Juan, y cuando la proa de su navío chocó contra aquel, su batallón quedó retenido por los aparejos. Ali llevaba a bordo 400 jenízaros escogidos y lo seguían de cerca diez galeras y galeones, la más próxima de las cuales iba unida a su barco por escaleras mediante las cuales subían a bordo los refuerzos cuando fueran necesarios. También Don Juan llevaba a popa varias galeras con refuerzos.

A lo largo de todo el centro de la línea, la batalla se hizo general; las galeras de ambos fluyeron hacia donde los dos navíos principales estaban combatiendo. Los hombres de Ali abordaron por dos veces al Real, y Santa Cruz, que estaba prácticamente en todas partes, aportando reservas donde más se le necesitará, acudió con 200 hombres en ayuda de aquel. Casi al mismo tiempo era ya cerca de la una, Colonna, que había vencido a la galera de Pertau, ahora incendiada, puso su barco al costado del de Ali y barrió su fuego de mosquetería. Desde el Real se lanzó un tercer asalto, durante el cual una bala dio en la frente de Ali, el cual cayó entre los remeros. Inmediatamente un soldado de Málaga le cortó la cabeza. El navío almirante turco fue asaltado y capturado y tras una nueva y desesperada lucha, todo el centro turco cedió, vencido por completo.

Recordamos que cuando hacia las diez y media se inició la batalla por la izquierda, entre Barbarigo y Sirocco, mientras Don Juan se aproximaba lentamente al escuadrón central turco, la división de Doria dirigióse en diagonal hacia el sur, dejando un vacío cada vez mayor en la línea cristiana. También la formación de Uluch Ali avanzaba en dicha dirección para no perder contacto con su adversario, pero como disponía de 93 galeones contra las 64 de Doria, el peligro no era grave para él.

Aunque bien pueda parecer que la primitiva intención de Uluch Ali fue la de rodear el ala derecha cristiana, la abertura de aquel claro le presentaba dos alternativas: la de avanzar directamente contra la formación de Doria y envolverla por flancos, o la de cambiar su rumbo, de sur a nordeste, para penetrar por la rendija que quedara abierta en la línea enemiga, del mismo modo que hiciera Alejandro con los persas en Arbelas, cayendo luego sobre la retaguardia. Como era un táctico muy hábil, comprendió que se aproximaba una crisis por el centro y decidió por la última de ambas maniobras. Cambio súbitamente de rumbo y navegó rápidamente hacia la brecha y la derecha de Don Juan, mandada por Giustaniani, prior de Mesina y almirante de la pequeña escuadra maltesa. Cayó sobre éste y arrolló sus galeras, aplastándolas y matando a sus tripulantes. Luego mandó remolcar la del prior e izó la bandera de la misma en su propia nave.

Don Juan de Cardona, con ocho galeras sicilianas de la reserva, se apresuró a acudir en socorro de Giustiniani; librándose allí el más encarnizado encuentro en toda la batalla. Cardona fue mortalmente herido y de los 500 soldados que llevaba en sus galeras, solo 50 quedaron indemnes. Otras formaciones sufrieron pérdidas aún más elevadas.

Entretanto, comprendiendo el error cometido, Doria remaba de nuevo hacia el lugar principal de la lucha; pero antes de que llegara, el Marqués de Santa Cruz acudió al puesto de peligro con las galeras de reserva que aún le quedaban mientras Don Juan que se dedicaba a recoger a las naves turcas derrotadas en el centro, ordenó que se cortaran los cabos con los que se remolcaban las naves adversarias, reunió doce galeras y las mandó en auxilio de Santa Cruz. Temiendo verse abrumado Uluch Ali abandonó sus presas y haciendo ondear la bandera de la orden de San Juan que había arrebatado al buque insignia de Giustaniani pasó con 13 galeras por la proa de los barcos de Santa Cruz, dirigiéndose a la isla de Santa Maura. A la caída de la noche llegó a Prevesa, mientras otras 35 galeras pusieron rumbo al este regresando a Lepanto. Al principio Don Juan intentó perseguirle, pero el buen tiempo reinante mostraba señales de empeorar y decidió buscar refugio en el puerto de Petala, donde llegaron, al crepúsculo, la escuadra y sus presas.

Apenas los buques hubieron anclado o varado en la playa, empezaron a lanzarse contra Doria acusaciones de traición. Se alegaba que debido a su odio contra los venecianos, no quiso que aquel encuentro fuera decisivo. El hecho de que su adversario se le adelantara en la maniobra nos parece suficiente para explicar el pobre papel que desempeñó en la batalla.

A pesar de su escasa habilidad o quizá su propósito de defender la victoria cristiana fue aplastante. Debióse en primer término al Papa Pío V, cuya persistencia la Liga jamás hubiera podido formarse, y en segundo lugar, aunque naves demasiado pesadas para la maniobra, sobre todo contra galeras, los mortales efectos de su fuego demostraron que la larga supremacía de las naves a remos tocaba a su fin. Lepanto fue la última de las grandes batallas de galeras, y tácticamente dictó muy poco de los tiempos clásicos y preclásicos. A partir de entonces, las velas y el fuego de costado reemplazarían a la historia naval, Lepanto marcó el fin de una época. Además, el éxito se debió a la decisión de Don Juan de mezclar

las galeras de los distintos miembros de la Liga, pues de no haberlo hecho es probable que la batalla nunca se hubiera librado.

LA BATALLA DE TRAFALGAR

(21 DE OCTUBRE DE 1805)

La Batalla de Trafalgar es quizás la más importante batalla naval de la historia tanto por su significado estratégico como por su desarrollo táctico y por su circunstancia histórica.

Desde el punto de vista estratégico fue una victoria trascendental para Inglaterra que terminó con los sueños napoleónicos de invadirla y al lograrlo, quedó como la primera potencia naval del mundo, lo que le permitió consolidar el dominio de sus colonias esparcidas por los 4 continentes. La cruz de San Jorge ondeó libremente por todos los mares y Albion conoció niveles de prosperidad jamás experimentados por otro imperio sobre la tierra, hasta su declinación al término de la Segunda Guerra Mundial.

Desde el punto de vista táctico fue una espectacular victoria obtenida por el genio militar de Nelson que batió a una fuerza superior, usando por primera vez la maniobra de atacar en forma perpendicular a la formación enemiga, sistema que un poco más perfeccionado se conoció 100 años más tarde como cruzamiento de la "T".

Desde del punto de vista histórico fue el clímax de la clásica batalla naval a la vela, jamás hubo, ni volvería a haber navíos más colosales que los que ahí se enfrentaron. Lord Nelson, como si hubiese sido el Cid Campeador, salió a la eternidad cubierto de una gloria jamás superada por otro capitán en la historia.

VICEALMIRANTE SIR HORACIO NELSON

Duque de Bronte, Vizconde Nelson y Barón del Nilo, nació en Burnham Thorpe (Condado de Norfolk) el 29 de Septiembre de 1758. Era hijo de Edmundo Nelson y Catalina Sukling, de la noble familia de los Walpole. Cuéntase que ya de pequeño Horacio Nelson era muy valeroso; en cierta ocasión en que estuvo extraviado, al preguntarle su abuela si había sentido miedo, contestó: miedo abuela? que es miedo? yo no le he visto nunca.

A los 12 años ingresó a la Marina Real, efectuando sus primeras navegaciones en el "Raisanable", barco de su tío el Capitán Maurice Sucklin. Al transbordar éste al "Triumph" de base en Chatham, para que el joven Nelson se hiciese marino en campaña activa, lo mandó a servir a la India en 1711, embarcando al año siguiente en el "Carcass", uno de los buques que formó la expedición a los mares árticos, que llevó a cabo el Capitán Phipps.

En 1774 volvió Nelson a los trópicos, a la India, ya como Aspirante de Marina. En 1777 fue ascendido a Teniente de Navío y en 1779 a Capitán de Navío, pasando a Jamaica para servir en aguas de la América Septentrional. En 1780 pasó a un buque del Báltico con la esperanza de deshacerse de las contumaces tercianas (paludismo) adquiridas en los trópicos, mandando en aquel mar el "Albemarle". En marzo de 1783 se le ve nuevamente en aguas de América, tratando de arrebatarse a los franceses la isla Turca, una de las Bahamas, ataque en el que fue rechazado. También en este año, aprovechando la paz posterior al Tratado de Versalles, pasó a Francia, donde estudió el idioma y las costumbres de los que podrían fácilmente volver a ser enemigos. En 1787 contrajo matrimonio con Francisca Herbert, viuda de Nisbet.

En 1793, Inglaterra declaró la guerra a Francia y Nelson volvió a la actividad del mar, nombrado Comandante del "Agamemnon", de la escuadra del mediterráneo, mandada por el Almirante Hood; en Nápoles contrajo gran amistad con Lord Hamilton, embajador del rey de Inglaterra, y sobre todo con su encantadora esposa Emma, favorita de la reina Carolina, amistad que pasó a ser amor y que tanta influencia había de tener en la vida del gran marino inglés, empezando a conquistar por este medio la benevolencia del monarca napolitano. En las operaciones de Córcega, Nelson socorrió a Paoli y tomó parte en el sitio de Calvi, donde perdió un ojo.

Al firmarse la paz de Basilea entre Francia y España, se pasó automáticamente a la situación de guerra entre España e Inglaterra, el Almirante Jervis, estableció la base de su escuadra en Lisboa. Al pasar al Atlántico la escuadra española, y salirle al paso Jervis con la inglesa, dio lugar al combate del Cabo de San Vicente en 1797, en el que el genio militar de Nelson se puso de manifiesto. Hubo un momento en que dos fracciones de las fuerzas inglesas y españolas navegaban a rumbos opuestos, en dos líneas paralelas. Jervis que mandaba la primera, mandó a virar por contramarcha para seguir a los españoles. El Comodoro Nelson, que con el "Captain" navegaba hacia el final de la línea seguido por otros buques, tuvo el golpe de vista y el valor de arrostrar la responsabilidad de desobedecer la orden y viró por su cuenta con los navíos que le seguían, cortando así la retirada a los españoles. Cuando después de la batalla el Capitán Calder le hizo ver a Jervis la desobediencia de Nelson, aquel le dijo que, en efecto lo era, pero que siempre perdonaría a los que de ese modo le desobedeciesen. Esta acción, en que Jervis se convirtió en Lord Saint Vincent, hizo a Nelson Contralmirante.

En Julio de ese año, quedó establecido el bloqueo de Cádiz por los ingleses; Nelson ejerció dicho bloqueo y durante él, llevó a cabo atrevidos ataques con las lanchas armadas de sus buques. Desde Cádiz previa autorización, marchó Nelson contra Tenerife, efectuando primero una malograda tentativa de desembarco y luego uno con más éxito el 25 de Julio, perdiendo en la acción un brazo, cuando con gran valor se iba a poner personalmente al frente de los que en tierra combatían.

Repuesto de su herida y arbolando su insignia en el "Vanguard", pasó al Mediterráneo en 1798, manteniéndose en observación de la flota francesa del Almirante Brueys, que se aprestaba en Tolón para proteger el transporte a Egipto del ejército del General Bonaparte, un violento temporal dispersó a las fuerzas inglesas al tiempo que favorecía a las francesas; Nelson tenía muy mermadas sus facultades de exploración por falta de fragatas, sin embargo, las buscó tenazmente, encontrándolas al fin fondeadas en la Bahía de Abukir. El 1/o. de Agosto les dio la batalla, destruyendo a todos los buques menos a los dos últimos, que huyeron conducidos por Villeneuve. En esta acción Nelson fue herido en la cabeza; a consecuencia de este gran triunfo, que dejó sin barcos a Bonaparte, recibió el título de Barón del Nilo, volvió después a Nápoles, cuyo rey le nombró Duque de Bronte.

La pasión de Nelson le hizo manchar de nuevo su conducta militar al desobedecer al Almirante Keith, que le ordenó marchar a Menorca. Bien es verdad que cuando llegó la hora de la acción acudió a ella, nunca a ella podía falta Nelson! y le ayudó a derrotar a la escuadra francesa cerca de Malta el 18 de Febrero de 1800. Sin embargo regresó a Palermo permaneciendo hasta que su conducta motivo el que le quitasen el mando en mayo de 1800, siendo no obstante recibido a la llegada a Inglaterra como héroe y triunfador. En su vida privada se provocó la separación de su mujer, por sus públicas relaciones con Lady Hammlton. Nombrado Vicealmirante, pasó al Báltico a las órdenes del Almirante Hyde Parker, jefe de la expedición organizada contra la Liga formada por Suecia, Dinamarca y Rusia, llamada "Neutralidad Armada". La audacia de Nelson destruyó la flota danesa en Capehague. Aquí otra de las felices desobediencias de Nelson, pues cuando su Almirante le ordenaba no atacar, poniéndose el catalejo ante el sitio del ojo perdido, dijo aquel sublime: "no distinguió la señal", así fue sorprendida la flota danesa y nuevamente conquistó la victoria, esta acción le valió a Nelson su denominación de Vizconde y el mando de las fuerzas del Canal de la Mancha.

En 1803, al romperse nuevamente las hostilidades entre Francia e Inglaterra, Nelson recibió el mando de la escuadra del Mediterráneo y durante más de un año estuvo amagando y persiguiendo a las flotas franco-española hasta que finalmente le presentó batalla frente al Cabo Trafalgar en la costa sur España, logrando con ello ser el vencedor de una de las batallas más importantes de la historia naval en el mundo.

Nelson fue amado y respetado por sus oficiales y tripulaciones, tuvo la rara cualidad, en aquellos tiempos, de mandar sin hacer uso de medidas disciplinarias crueles; luchó en el almirantazgo por bien de sus tripulaciones y sobre todo su más importante virtud fue exponer sus planes a sus comandantes para escuchar sus opiniones. Su estructura frágil y enfermiza, contenía una fuerza de voluntad inquebrantable. Cuando tronaba el primer cañonazo en el combate permitía que sus comandantes usaran su mejor criterio de acuerdo a como se fueran sucediendo los hechos, quizás impulsado por sus propias experiencias debidas a sus felices "desobediencias" que no fueron otra cosa que una mejor visión táctica.

Nelson murió en la batalla de Trafalgar a causa de un balazo que la atravesó la columna vertebral; durante su agonía, constantemente preguntaba por el curso de la batalla y prohibió que ningún médico le atendiese porque desde que fue herido supo que moriría. Al caer abatido, se cubrió el rostro con un pañuelo para evitar que su tripulación le reconociera y se desanimara, tanta confianza sentía en sus comandantes!, cuando recibió la noticia de la victoria de labios del Capitán Hardy, expiró murmurando..." gracias a Dios he cumplido con mi deber!"

Después de la batalla el cuerpo de Lord Nelson, en lugar de ser arrojado al mar, como hubiesen aconsejado las reglas profilácticas, fue amorosamente conservado durante 7 semanas en una barrica llena de ron, hasta que pudo llegar a Inglaterra, en la que la muerte de Nelson opacó la victoria de Trafalgar. Su funeral fue de categoría, real y sus restos descansan en la Catedral de San Pablo, en Londres.

VICEALMIRANTE SILVESTRE DE VILLENEUVE

Nació en Velensoles (Alpes Bajo) el 31 de Diciembre de 1763. Se alistó de Guardiamarina cuando tenía 15 años, durante la llegada de la Revolución Francesa no emigró del país.

En 1793 tenía el grado de Capitán de Navío. En 1796 ascendió a Contralmirante, habiéndosele dado entonces el mando de un expedición contra Irlanda, la cual no se llevó a cabo debido a que fue dispersado por los temporales.

Bajo las órdenes del Almirante Brueys, tomó parte en la Batalla de Abukir, mandando la retaguardia de la flota francesa la cual fue totalmente destruida por los ingleses al mando del Almirante Nelson el 1/o. de Agosto de 1798.

En 1804 era Vicealmirante Brueys, y mandaba la escuadra francesa que salió en marzo de 1805 de Tolón y se unió en Cádiz a la escuadra del Gral, Gravina, dirigiéndose ambas a las Antillas para tratar de atraer rápidamente a Europa, se improvisó en el Canal de la Mancha, donde había de llevar a cabo la gran batalla naval que dejase libre la invasión de Inglaterra proyectada por el Emperador Napoleón Bonaparte. Cumplida esta misión satisfactoriamente, se dispone a regresar, sabiendo por voz de los pasajeros del convoy y documentos públicos, que Nelson se encontraba en el Caribe; pero el mal tiempo lo detuvo 22 días a la altura de las Islas Azores. Ya frente a cabo Finistre se encontró con la escuadra inglesa del Almirante Calder con la cual, en medio de una densa niebla, se trabó en combate, retirándose al Puerto de El Ferrol. Después del combate Villeneuve cayó mucho en la opinión de las dotaciones que mandaba. Por lo contrario todos exaltaban la valentía y decisión del Gral. Gravina y eso mermaba el ánimo del Almirante francés.

Desde el Ferrol, en lugar de dirigirse a Rochefort y a Brest y presentarse frente a Boulogne con más de 60 buques para proteger el desembarco de Inglaterra como se le había ordenado, se dirigió a Cadiz a fin de reparar averías, reforzando la escuadra combinada con algunos barcos españoles y fuerzas de tierra que embarcaron en los buques.

Impulsado por las ordenes de Napoleón y con el acicate de ser relevado por el Almirante Rosily, salió Villeneuve a Cádiz en momento poco favorable.

Una serie de indecisiones, aunadas a otras decisiones equivocadas condujeron a Villeneuve a enfrentarse en condiciones muy desventajosas contra la escuadra inglesa a pesar de las opiniones de los almirantes españoles más experimentados que él, pero subordinados por razones políticas, tocándole el dudoso honor de ser el derrotado en una de las más grandes batallas navales de todos los tiempos. Cuando se dirigía a París para responder ante la corte por los resultados de la batalla, se suicidó en un hotel de Rennes el 22 de Abril de 1806.

LA BATALLA

Toda la Europa monárquica estaba empeñada en destruir a Napoleón Bonaparte no solamente porque era producto de la revolución francesa sino porque sus ideas de justicia, igualdad y libertad estaban cundiendo entre los pueblos. A su vez, Bonaparte que menospreciaba a los monarcas intentaba colocar alrededor de Francia una serie de repúblicas con gobiernos liberales que le sirvieran de parapeto y contrapeso político contra las naciones más poderosas: Inglaterra, Austria y Rusia.

Desafortunadamente para Napoleón entre Francia e Inglaterra solo mediaba el Canal de la Mancha y no tenía el dominio del mar; el alto mando naval monárquico había sido eliminado por la revolución francesa y no disponía de suficientes barcos, ya que en 1798 Nelson había aniquilado la flota francesa en la batalla librada en la Bahía de Abukir.

Hacia 1803 Napoleón se sintió lo suficientemente fuerte en el mar para darle batalla a Inglaterra ya que la Paz de Basilea le había dado un poderoso y casi forzado aliado, España que contaba con una buena flota y marinos capacitados y por ello elaboro un plan para invadirla.

Al estallar nuevamente la guerra entre Inglaterra y los aliados franco-españoles, aquellos impusieron un bloqueo naval a los puertos franceses y españoles a fin de evitar que se integrase la flota combinada. Napoleón dio el mando de la flota al Vicealmirante Silvestre Villeneuve con ordenes de burlar el bloqueo inglés, en el puerto de Tolón, liberar a algunas de las escuadras cerradas y hacerse a la mar con rumbo a las Antillas y hostigar a las colonias inglesas con el fin de atraer hacia ellos al grueso de la flota inglesa. Una vez que los ingleses estuviesen buscándolos por las Antilla, debería regresar para apoyar a la flota de invasión de la desprotegida Inglaterra.

El plan desde el punto de vista estratégico resultaba conveniente y factible, pero una serie de imponderables tanto humanas como meteorológicas hicieron que éste se lograra sólo en parte; de hecho hizo que Nelson persiguiera por casi un año a la flota de Villeneuve. En este sentido el francés resultó ser más astuto que Nelson, puesto que este no pudo encontrarle, pero al parecer la sombra de Aboukir pesaba mucho sobre su ánimo y algunas de sus decisiones precipitadas nos hacen pensar que más que atraerlo, Villeneuve solo pensaba en poner la mayor habilidad de Océano entre él y Nelson.

Cuando Villeneuve regresaba a Europa, tratando de llegar al puerto del Ferrol, se encontró con la flota del Almirante Calder con quién tuvo que trabar un combate a la altura del Cabo Finisterre el 22 de Julio de 1805, el cual terminó sin decisión pero perdió 2 navíos españoles, entretanto Nelson llegaba a Inglaterra sin haber logrado su propósito, y Villeneuve entraba al puerto de Ferrol.

Sí Villeneuve hubiese aprovechado el momento en que la flota inglesa se hallaba dispersa y hubiese atacado con los 37 navíos de que disponía en el Ferrol, tal vez el resultado final hubiese sido favorable a las intenciones de Bonaparte, pero su indecisión y vacilaciones acremente criticadas por los almirantes españoles permitió que la flota inglesa se concentrara nuevamente. Faltándose suficientes abastecimientos decidió salir a Cádiz para reparar la flota donde recibió órdenes de Napoleón de dirigirse a Cartagena, limpiar el Mediterráneo de buques ingleses y desembarcar en Nápoles; como el emperador viera que su Almirante no cumplía sus órdenes, irritado ordenó que le substituyera el Vicealmirante Rosily, al mismo tiempo que se vio forzado a abandonar su idea largamente acariciada de invadir Inglaterra.

Al enterarse Villeneuve que Rosily se dirigía a Cádiz para relevarlo, intempestivamente se decidió a salir a la mar el 19 de Octubre de 1805 contraviniendo las órdenes de Bonaparte, mientras tanto el 9 de Septiembre Nelson había sido designado Comandante en Jefe de la Escuadra del Mediterráneo mientras se hallaba descansando en su Quinta de Merton; el 14 de Septiembre se incorporó a su escuadra izando su insignia a bordo del "Victory", en relación a este suceso Nelson escribió: "El recibimiento que encontré al unirme a la flota me causó la más dulce sensación de mi vida. Los oficiales que vinieron a bordo para darme la bienvenida por mi vuelta, olvidaron mi rango de Comandante en Jefe por el entusiasmo con el que me felicitaron. En cuanto estas emociones pasaron, les expliqué el plan que previamente había combinado para atacar al enemigo y tuve el placer, no solo de que lo aprobaran generalmente, sino de darme cuenta, claramente, de que lo comprendían. Cuando llegué a explicarles el toque de Nelson fue como una sacudida eléctrica. Algunos lloraban, todos aprobaban... Era nuevo..., era singular..., era sencillo!...y desde los Almirantes, todos repetían... tendrá éxito, por fuerza, si nos dejan acercarnos a ellos..."

El 15 de Septiembre Nelson se hizo a la mar uniéndose a las escuadras de Collingwood y Calder (quien tuvo que regresar a Inglaterra para responder ante un consejo de guerra por su actuación en la batalla de Cabo Finisterre), y el 29 de Septiembre, llegó

frente a Cádiz en espera de la salida de su adversario.

La flota británica debía haber sumado 33 buques de línea, pero poco después de que Nelson asumiera el mando, el Contraalmirante Thomas Louis y su escuadra con 6 buques de línea recibieron orden de acompañar un convoy a Malta; debido a ello Nelson disponía solamente de 27 buques de línea, de los cuales 7 eran de tres puentes con 100 cañones y 4 con 98 y 20 de dos puentes: uno de 80 cañones, 16 de 74 y 3 de 64. Tenía también 4 fragatas, una goleta y un cutter. Tripulaban la flota 16,820 oficiales y soldados, y, además de las carronadas; montaban 2,148 cañones al costado.

Debido a la ausencia del escuadrón del Louis, Nelson abandonó su idea original de formar la flota en tres líneas, y lo hizo en dos; una columna de vanguardia con 12 barcos de líneas bajo su mando personal en el "Victory", y otra de retaguardia con 15 bajo Collingwood en el "Royal Sovereign". Esta fue su primera desviación del memorándum secreto, y como siguieron otras que a partir de entonces han dado lugar a muchas explicaciones pedantescas, quizá sea conveniente explicar lo que creemos que pensaba Nelson cuando se libró la batalla de Trafalgar.

Su propósito era el de obtener una victoria decisiva y capturar o hundir a veinte de los buques enemigos, porque, como dijo al hallarse moribundo: "Me comprometí a dicho número". Como se infiere del memorándum secreto, comprendía que los antiguos combates de línea recta en orden paralelo resultaban generalmente indecisos, porque eran lentos e impedían la concentración de la fuerza contra los puntos débiles. A nuestro modo de ver, los comparaba a un encuentro entre dos boxeadores que solo tuvieran un brazo, y por lo que a él concernía, estaba decidido a emplear los dos. Su flota descargaría puñetazos con la derecha y con la izquierda. La columna de barlovento o avanzada protegería la derecha, la de sotavento actuaría contra la retaguardia.

Seleccionó la retaguardia de preferencia a la vanguardia, porque, a fin de apoyar a aquella, la vanguardia debería virar, en lo que emplearía largo tiempo, mientras que, de haber seleccionado la vanguardia para apoyarla, la retaguardia enemiga todo cuanto hubiera tenido que hacer hubiese sido continuar la marcha.

A fin de dotar a sus golpes la máxima eficacia, no se atuvo a una línea formal de frente o de costado. En vez de ello, la sustituyó por dos divisiones de barcos en orden de navegación, es decir grupos y no líneas de naves. Acerca de éste último no cabe duda alguna, porque cuando en Merton explicó su táctica al Almirante Keats, dijo: "se librará una batalla tumultuosa, que es precisamente lo que yo deseo". Apoyando dicho aserto, en una carta escrita dos meses después de Trafalgar, Collingwood manifiesta: Lord Nelson determinó sustituir el orden exacto por un impetuoso ataque en dos divisiones distintas...Fue ejecutado bien y obtuvo resultados admirables; quizá la novedad nos resultará favorable, porque el enemigo permaneció bastante tiempo convencido de que formaríamos algo semejante a una línea. Esto es lo que había previsto Nelson, porque, en Merton, se volvió de repente hacia Keats y le dijo: "Os revelaré lo que pienso de ello. Estoy seguro de que

sorprenderé y confundiré al enemigo, y de que éste no adivinará lo que me propongo". La sorpresa se añadiría a la concentración de toda la artillería posible para conseguir el resultado apetecido.

Las diferencias entre el memorándum secreto y lo que realmente ocurrió son las mismas que existen entre idea teórica y procedimiento práctico. El plan táctico siguió siendo el mismo, pero los medios para conseguirlo variaron según las condiciones del momento.

Al día siguiente, Nelson escribía en su diario: "Buen tiempo; viento del este; la flota combinada no podría disponer de mejores condiciones para hacerse a la mar".

Sin embargo, Villeneuve vaciló y no fue hasta las seis de la mañana del 19 de octubre cuando mandó izar la señal de emprender la navegación.

Dos horas y media después, cuando se hallaba a unas 50 millas hacia el oeste - sudoeste de Cádiz, Nelson recibió aviso por una de sus fragatas próxima a tierra de que el enemigo abandonaba el puerto. Inmediatamente ordenó "caza general", ya que su propósito era dejar a la flota combinada sin acceso al Mediterráneo. Y enseguida ondeó la señal "flota enemiga navegando". Pero ello era incorrecto, porque el 19 de octubre tan sólo la división del Almirante Magin partió de Cádiz, no fue sino hasta el 20 cuando Villeneuve puso en camino a la totalidad de sus navíos.

Al amanecer del 20, hallándose próximo al estrecho de Gibraltar, Nelson no había visto aún a su enemigo, así es que hizo que la flota adoptara rumbo al noroeste. A las siete de la mañana se avistaron los barcos de Villeneuve y al mediodía se anunció que aquellos navegaban hacia el oeste. Una hora más tarde, el "Victory" se acercó y Collingwood pasó a bordo del buque Almirante para recibir las instrucciones finales. Más tarde, Nelson supo que Villeneuve había cambiado de rumbo, navegando hacia el sudeste, y antes de la puesta del sol ordenó a sus fragatas mantener el contacto con el enemigo durante la noche.

Al alba del Lunes, el 21 de octubre, cuando la flota inglesa seguía sin adoptar un orden concreto de formación, se vio al enemigo a diez o doce millas, en línea cerrada de combate, navegando rumbo al este por el sur. Como todavía reinaba demasiada obscuridad para distinguir las banderolas, no fue hasta las seis y diez minutos cuando Nelson izó la señal general de formar en dos columnas, lo que colocó a Collingwood a estribor de la vanguardia. Inmediatamente después, la señal de seguir un curso este-nordeste fue izada, y a las 6.22 la siguió la de "disponerse para la batalla".

Villeneuve se dirigía al estrecho de Gibraltar, y al darse cuenta de que debido a lo fuerte del viento no le sería posible evitar la batalla, a las ocho ordenó a su flota virar de modo de tener a sotavento el puerto de Cádiz, para que pudieran refugiarse en éste los buques siniestrados. Fue un desgraciado cambio de plan en el último instante, porque solo pareció una retirada, con lo que sus tripulaciones no sólo perdieron el ánimo, sino que aquella maniobra originó un retraso de dos horas, dando lugar a una línea de batalla muy

confusa. En algunos espacios los buques se apelotaban, mientras en otros quedaban amplias brechas; el centro se cursaba hacia sotavento y toda la línea formaba una especie de media luna irregular de tres millas de longitud. La maniobra colocó a la escuadra Gravina a retaguardia, en vez de barlovento de la línea, y la de Dumanoir quedó a la vanguardia. Una vez que se hubo completado el cambio de dirección, la flota combinada avanzó lentamente, rumbo norte, a la velocidad de un nudo o poco más.

Cuando la flota franco-española empezó a navegar, la británica, dividida en dos columnas, o, mejor dicho, dos grupos de buques el de barlovento bajo Nelson y el de sotavento bajo Collingwood, se fue aproximando a aquella a toda vela. El viento noroeste era ligero y había fuerte marejada del oeste, de modo que la velocidad de avance, estimada en principio en tres nudos, pronto se redujo a uno y medio. Pero como Nelson no arrió velas, no existía la posibilidad de que las dos columnas formaran una línea regular. Además, igual que dos escolares traviesos, Nelson y Collingwood iniciaron una verdadera competencia para ver quien llegaba primero; aquel viró, no hacia la vanguardia del centro enemigo como se había decidido al principio, sino hacia el centro de la vanguardia, mientras Collingwood atacaba la vanguardia del último grupo.

Los motivos de aquel cambio parece ser que se originaron cuando Nelson vió maniobrar al enemigo y llegó a la conclusión de que Villeneuve intentaba escapar a Cádiz. Ello parece corroborado por el hecho de que poco antes de las 11:40 de la mañana, transmitido a Collingwood: Intentó pasar (empujar) o atravesar (el final de) la línea enemiga para impedirles llegar a Cádiz. En otras palabras, pasar por delante de su vanguardia. Y a las 11:48 cursó su famosa arenga: "Inglaterra espera que cada uno cumpla con deber".

Al ser izada esta señal, Collingwood cerró contra la retaguardia enemiga, porque a las 11:30 Villeneuve había mandando: abran fuego!, señal que fue seguida a las 12:15 por otra: "tout capitaine qui n'est pas dans le feu n'est a son poste". (Todo capitán que no navegue bajo el fuego no está en su puesto). A las 11:45 el primer cañonazo partió del "Fougueux", que iba a popa del "Santa Ana" y que fue dirigido contra el "Royal Sovereign", que por entonces se hallaba a más de un cuarto de milla de distancia. Los barcos de las dos flotas izaron enseguida sus banderas, mientras "sonaban tambores y pifanos y los soldados presentaban armas" en los buques franceses y españoles.

La batalla que entonces se inició puede quedar dividida en tres acciones distintas: el ataque de Collingwood, el de Nelson y el fracasado contra-ataque de Dumanoir.

Cuando el "Fougueux" abrió fuego sobre el "Royal Sovereign", la división de Collingwood navegaba por babor de la línea con dos cables aproximadamente (cosa de un cuarto de milla) de intervalo entre los barcos. Se hallaba, por consiguiente, en diagonal, aunque muy irregular, por delante de la formación lo que a causa de la curvatura del frente adversario lo situaba casi paralelo a éste.

Entre 5 y 10 minutos después de que el "Fougueux" iniciará la batalla, el "Royal Sovereign" mantuvo su rumbo, mientras el "Santa Ana" le disparaba una andanada. Luego se aproximó, atravesando la línea enemiga a popa del Santa Ana y por delante del "Fougueux", o, como dice Collingwood en su mensaje: "cerca del doceavo buque a contar desde atrás". Al pasar a popa del Santa Ana, iniciándose un combate a poca distancia.

Collingwood se vió rodeado de barcos enemigos, y a los cuarenta minutos de abrir el fuego, el "Royal Sovereign" quedaba reducido a un bulto informe, siendo poco después remolcado por el "Euryalus". A las 2:20 de la tarde, el "Santa Ana", completamente desmantelado y con 140 muertos y 236 heridos, arrió la bandera y el capitán Blackwood lo abordó trasladando al "Euryalus" al Comandante De Alava, mortalmente herido.

Ocho minutos después de haber iniciado el combate el "Royal Sovereign", el "Belleisle" entró en acción atravesando la línea a popa del "Fougueux". Igual que el "Royal Sovereign", se vió enseguida atacado por numerosos buques enemigos y durante mucho tiempo no pudo disparar ni un cañonazo, a causa de haberse amontonado la arboladura sobre el puente. Sin embargo, continuó haciendo ondear su enseña, que había sido clavada al trozo todavía en pie del palo de mesana. Más tarde, fue ayudado por el "Polifemus", el "Defiance" y el "Swifsure".

El "Mars" y tras de éste, en rápida sucesión, el "Tonnant", "Bellorophon", "Colossus" y "Achille", entraron en acción un cuarto de hora después que el "Belleisle". Barco tras barco, acudieron a la pelea y al atravesar la línea enemiga por diversos lugares, combatiendo con el primer adversario que les salió al encuentro, tras de lo cual cada uno de ellos continuó la navegación, para que el navío enemigo fuera rematado por los que venían detrás. Ello ocasionó una concentración de fuego ininterrumpido sobre la flota combinada.

De los barcos de retaguardia de Collingwood, el "Dreadnought" no inició el combate hasta una hora después que el "Royal Sovereign", siendo seguido un cuarto de hora más tarde por el "Defiance". El "Defiance" tardó aún otra hora, y el último buque de Collingwood en entrar en combate fue el "Prince", que no lo hizo hasta las tres de la tarde.

Cuando la acción de la columna de sotavento hubo terminado, la victoria de Collingwood fue completa. De los quince barcos españoles y franceses contra los que luchó, diez fueron capturados, uno, el "Achille", llevando al Almirante Gravina mortalmente herido, el "Algeciras", el "Montañas" y el "Aigle" lograron escapar.

Veinticinco minutos después de que la división de Collingwood iniciara la pelea, Nelson entró en acción. Al contrario del primero, mantuvo su línea irregular, y según el diario de navegación particular de Thomas Atkinson, Capitán del "Victory", salió "en persecución de la vanguardia enemiga".

También, según Atkinson, "a las 11:50 el enemigo empezó a disparar y a las 12:04 disparamos nuestros cañones de babor contra la vanguardia enemiga".

De norte a sur, los cinco buques de cabeza, al mando de Dumanoir, eran probablemente el "Neptuno", el "Scipion", el "Intrepide", el "Formidable" y el "Duguay-Trouin". Según el mismo Dumanoir, los tres navíos de tres puentes que iban en la cabeza de la formación de Nelson se dirigieron hacia el centro de su vanguardia, y a las 12:15 entablaron combate con ella, tras de lo cual y luego de un cañonero de 40 minutos, viraron a estribor.

Nelson buscó el buque insignia de Villeneuve, porque su mayor deseo consistía en situar el suyo a su costado. "Aunque todos los catalejos del "Victory", cuenta James, estaban fijos en el mar tratando de descubrir la bandera del Comandante en Jefe francés, las preguntas de Nelson no podían obtener una contestación satisfactoria". En vista de ello, el "Victory", puso rumbo al "Santísima Trinidad", por si Villeneuve se encontrara en el buque mayor de la flota enemiga; y según el Capitán del "Spartiate", a las 12:57, cuando el "Victory" se acercó a aquel, vió por su popa el estandarte del Almirante francés a proa de un puente francés (el "Bucentaure"). Barrido por los cañones enemigos, el "Victory" pasaba poco después bajo la proa del "Bucentaure" y disparaba su carronada de proa, pieza de 68 libras cargada con balas redondas, y un barril con 500 balas de mosquete, así como una andanada de costado a las ventanas de su cámara, ocasionando tremendos daños. Luego, como el "Neptuno" (inglés) y el "Conqueror" se acercaban al "Bucentaure", el "Victory" viró a estribor, corriendo a lo largo del "Redoubtable", que mandaba el Capitán Lucas.

Inmediatamente los aparejos de ambos quedaron enredados, los dos buques no pudieron separarse. las tripulaciones se prepararon a abordar, pero los franceses no pudieron hacerlo, debido a la carronada de estribor del "Victory" y al fuego de costado del "Temeraire", que les causaron innumerables bajas. Cosa de una hora después y mientras los dos barcos seguían unidos, Nelson fue tocado por un tiro de mosquete disparado desde la mesana del "Redoubtable", mientras se hallaba con el Capitán Hardy en el alcazar. La bala le dió en el hombro izquierdo, le penetró en el pecho y se le alojó en la columna vertebral. Cayó de bruces y al ser incorporado jadeó: "por fin lo han conseguido, Hardy: tengo la espina dorsal atravesada". Fue trasladado al sollado de su barco y a las 04:30 de la tarde falleció, luego de enterarse de que se había ganado la batalla.

Cuando el "Victory" empezó a combatir con el "Redoubtable", el "Temeraire" (inglés) se alejó del primero y abrió el fuego contra el "Santísima Trinidad" y luego sobre el "Neptune" (francés) y el "Redoubtable". Poco después, el "Fougueux", luego de combatir con el "Belleisle" (inglés) había cruzado el espacio existente entre la retaguardia y el centro aliado, se aproximó para ayudar al "Redoubtable", siendo atacado por el "Temeraire" (inglés). Este último le disparó una andanada de costado, casi a bocajarro e inmediatamente le apreso por el aparejo de babor, amarrandolo a su ancla de repuesto. En cuanto los dos barcos quedaron unidos de este modo, el "palo mayor del "Redoubtable" y todo el aparejo cayó sobre la popa del "Temeraire", lo cual convirtió en inservible toda aquella parte del mismo. Luego, "con una presa a cada lado y la mayor parte de sus baterías inutilizadas", el "Temeraire" barrió al "Santísima Trinidad" durante media hora con sus cañones de proa.

Diez minutos después de que el "Victory" hubiera roto la línea enemiga, el "Neptune" (inglés) disparó su primera andanada de costado al "Bucentaure" y dirigióse contra el "Santísima Trinidad". Una hora después, 254 muertos y 173 heridos a bordo, este gran buque de cuatro puentes arrió sus colores. La escena, tal como lo describe el Cadete Badcock, del "Neptune" (inglés), da alguna idea de lo que eran los combates navales a principios del siglo XIX. "Yo me hallaba a bordo de nuestra presa, "el Trinidad", escribe, haciendo salir de la misma a los prisioneros. Tenía unas 300 o 400 bajas entre muertos y heridos, y las cubiertas estaban llenas de sangre, masa encefálica y pedazos de carne, mientras la parte anterior de los puentes aparecía llena de heridos, algunos sin piernas y otros carentes de un brazo".

El "Britania" acudió poco después, seguido por el "Leviathan" y el "Conqueror". Estos dos se pusieron junto al "Bacentaure" y a las 2:30 Villeneuve arrió su estandarte. La escena desarrollada a bordo ha sido descrita por el Capitán Atcherley, del "Coqueror". "Los muertos yacían en montones sobre las cubiertas, escribe, y los disparos caídos sobre ellos habían destrozado los cuerpos.... Conté más de 400 bajas entre muertos y heridos. De los primeros una extraordinaria cantidad se hallaba sin cabeza".

Llegamos ahora al contra-ataque de Dumanoir, si es que puede llamarsele así.

A las 12:30 cuando Nelson se lanzaba contra el centro aliado, Villeneuve envió una señal general dando instrucciones a los barcos que aún no combatían para que se lanzaran a la acción. Pero Dumanoir no obró así y Villeneuve no pareció darse cuenta. Media hora más tarde, Dumanoir aún seguía navegando hacia el norte y, en consecuencia, una brecha quedaba abierta entre la vanguardia y el centro. En vez de actuar por propia iniciativa, esperó órdenes. Sin embargo, Villeneuve no se las envió hasta la 1:50, al ordenarle que acudiera en socorro del comprometido centro.

El viento era vivo y Dumanoir tropezó con considerables dificultades para efectuar la maniobra. En vez de mantener intacta su escuadra, a fin de que descargara un golpe con todas sus fuerzas, la partió en dos mitadas. Su maniobra fue tan lenta, que hasta las 3:15 y a las 3:30 el Capitán Hardy, del "Victory", observó que los cinco barcos más próximos de los diez que mandaba Dumanoir se dirigían hacia el sur. Enseguida indicó a la división de Nelson que se preparara para recibirlos.

Los 5 barcos avistados por Hardy eran el "Heros", el "Interpide", el "San Agustín", el "San Francisco de Asis" y el "Rayo". Poco después de haberse señalado su presencia, aquellos se lanzaron con el "Conquerror", el "Ajax" y el "Leviathan". Poco después, el "San Agustín" arriaba su bandera; el "Heros" se despegó, dirigiéndose hacia Cadiz, y el "San Francisco de Asis" y el "Rayo" escaparon, el primero para naufragar y el segundo para rendirse al "Leviathan" el 23 de Octubre. El "Intrepide", mandado por el Capitán Infernet, fue violentamente atacado por el "Africa" y luego por el "Ajax", el "Agamenon" y el "Orion", y tras una prolongada y encarnizada lucha se rindió el Capitán Codrington.

Entretanto, los 5 barcos restantes de Dumanoir se dispusieron a la acción; el "Formidable" y otros dos hubieron de virar con ayuda de botes. Tomaron el viento y se arrojaron contra la línea, el "Formidable" a la vanguardia, seguido por el "Scipion", el "Monte Blanc", el "Duguay-Trouin" y el "Neptuno". Abrieron fuego sobre el "Conqueror" y prosiguieron la marcha lanzando andanadas con el "Victory", el "Temeraire" y el "Royal Sovereign". Pronto, el "Minotaur" y el "Spartiate", que aún no habían entablado combate, navegaron hacia ellos y dejaron aislado al "Neptuno", que después arrió sus colores. Entretanto, los 4 barcos restantes de Dumanoir desaparecieron en dirección sur, y el 4 de Noviembre fueron rodeados y capturados por la escuadra de Sir Richard Strachan.

Cuando a las 4:30 la batalla tocaba a su fin, de los 3 barcos de Villeneuve, nueve se hallaban en camino a Cadiz, 4 huían hacia el estrecho, y de los restantes 20, diecisiete quedaban inutilizados por completo, trece en posesión de tripulaciones de abordaje y uno de ellos en llamas. Conforme cerraba la noche la tempestad que había estado amenazando desde por la mañana, estalló, prolongándose durante cuatro días, lo que hizo zozobrar a muchos de los buques averiados, incluyendo las presas británicas, excepto cuatro. Sin embargo, ni durante la batalla ni a causa de la tempestad, los ingleses perdieron un solo barco.

Las bajas en vidas y en material han sido objeto de apreciaciones diversas. Según la London Gazette del 27 de Noviembre y el 3 de Diciembre de 1805, los ingleses tuvieron 449 muertos y 1,214 heridos. Las bajas francesas y españolas son, según Fraser: franceses 3,373 muertos y ahogados y 1,155 heridos; españoles 1,022 muertos, 1,383 heridos y entre 3,000 y 4,000 prisioneros. Como los prisioneros franceses debieron elevarse a un número igual al de los españoles, la totalidad de las pérdidas aliadas probablemente asciende a unos 14,000 hombres. Aunque cifra muy alta, resulta sin embargo pequeña si se le compara a las pérdidas sufridas en la Batalla de Lepanto.

Por ambos bandos la batalla fue notable por el valor desplegado, ya que los franceses y españoles, aunque sufrieron desde el principio desventajas notables, lucharon con tanto ardor como los ingleses. Además, si se le compara a las batallas actuales y a sus consecuencias resulta asombrosa por la caballería desplegada durante la misma y las cortesías que se prodigaron luego de terminada. Por ejemplo, un prisionero de guerra, el Capitán Lucas, del "Redoubtable", fue objeto de gran atención por parte de la sociedad inglesa; el Capitán Inernet, del "Intrepide" presentó sus cumplidos a Mrs. Codrington, esposa de su captor; por su parte, el Almirante Villeneuve y el Capitán Megendire recibieron permiso para asistir a los funerales de Nelson.

El despacho de Collingwood respecto a la batalla, fue enviado a la patria el 27 de Octubre en la goleta "Pickle" mandada por el Teniente Lapentiere. El 4 de Noviembre Lapentiere llegó a Falmout desde donde, a la media hora, partía hacia Londres. Cambió de camello diecinueve veces, llegando a las puertas del Almirantazgo a la una de la madrugada del 6 de Noviembre. Minutos más tarde era recibido por el primer secretario, al que saludó con estas palabras: "Señor, hemos conseguido una gran victoria; pero hemos perdido a

Nelson".

La preeminencia de Nelson como Almirante descansa, sobre todo, en su abandono a la teoría del orden paralelo de batalla, y aunque en modo alguno fue el primero en hacerlo, vió con más claridad sus predecesores que el sistema en cuestión tenía como base una idea puramente defensiva. Según el mismo, una línea de barcos de guerra podía poseer tan manifiesta superioridad de fuego contra un enemigo que se aproximara en línea de frente que resultaba suicida para este último continuar con la marcha. Pero Nelson vió el punto flaco de dicha teoría al darse cuenta de que, debido al escaso alcance y a la poca puntería de los cañones de la época, el peligro de ser eliminado de la acción por un muro de fuego convergente, quedaba limitado a los últimos centenares de metros de aproximación. Además una vez establecido contacto, la superioridad artillera, más que la superioridad numérica a la formación lineal, constituía el factor decisivo. Y fue en este aspecto en lo que las tripulaciones inglesas sobrepasaron completamente a sus antagonistas, porque no sólo su fuego fue más preciso, sino también dos veces más rápido y, en consecuencia, dotado de un poder de destrucción más de dos veces superior, como lo demuestra una comparación en la cifra de bajas. En parte, quizá se debiera a que franceses y españoles no habían podido realizar prácticas durante el bloqueo, cosa a que los ingleses se dedicaron con ahínco.

Cuando Collingwood mandaba el "Dreadnought", leemos que los marineros practicaban con tanta constancia "el disparo de los grandes cañones, que pocas agrupaciones navales pudieron igualarlo en rapidez y precisión de fuego". Collingwood se había acostumbrado a decirles que "si podían disparar tres andanadas en cinco minutos, ningún barco sería capaz de resistirlos; la constante práctica llegó a dotarlos de tal pericia, que lo llegaron a conseguir en tres minutos y medio. Ello significaba que, una vez iniciado el combate, un barco capaz de disparar dos veces más rápido que su adversario, equivalía a dos barcos, en poder ofensivo. En consecuencia, el problema táctico, tal como Nelson lo consideraba consistía en acercarse al enemigo costara lo que costara. Era lo que actualmente podría quedar descrito como una "guerra relámpago" naval.

Trafalgar resultó una batalla memorable en todos los aspectos y su influencia en la historia fue profunda. Destruyó para siempre el sueño napoleónico de invadir Inglaterra y dió fin a la lucha entre dicho país y Francia por la supremacía de los mares. Concedió a Gran Bretaña el imperio oceánico, que conservaría durante más de un siglo e hizo posible la Paz Británica. Sus consecuencias más inmediatas fueron las de demostrar al mundo de 1805 que Napoleón no era invencible y este se vió obligado a volver al sistema continental, tratando de establecer un imperio que ahogara económicamente a Inglaterra, pero que a la larga acabó por estrangularle políticamente. Sin Trafalgar no hubiera habido guerra en España, y sin la guerra de independencia española se hace difícil imaginar la batalla de Waterloo. Por ello Mr. H.W. Wilson no exagera la importancia de la mayor de las victorias navales cuando escribe: "Trafalgar fue en verdad la batalla decisiva de la guerra napoleónica".

LA BATALLA DE JUTLANDIA (31 DE MAYO — 1/o. DE JUNIO 1916)

La importancia de la batalla de Jutlandia (Skagerrak) radica en que esta marca la culminación de uno era de la 300 años, es decir, fue la última batalla importante en la que se enfrentaron dos grandes flotas en duelo de artillería.

Desde el punto de vista militar, esta batalla representó una dicotomía, pues mientras la victoria táctica correspondió a los alemanes que sufrieron menos bajas, la victoria estratégica fue para los ingleses, debido quizás al carácter mediterráneo de los primeros que le dieron poca importancia a continuar la campaña marítima, concentrando sus esfuerzos en la guerra terrestre; y el carácter insular de los ingleses cuya supervivencia siempre ha dependido de su dominio marítimo.

Desde el punto de vista tecnológico es importante señalar la rivalidad manifiesta entre la coraza y el cañon ya que mientras los buques alemanes disponían de mejores blindajes y podían soportar más castigo, los cañones ingleses era de mayor alcance, sin embargo el mayor número de unidades perdidas por los ingleses se debió a la mejor calidad de los aparatos ópticos alemanes, que medían las distancias con mayor precisión, aún en combates nocturnos.

Es muy importante señalar que uno de los factores que más influyeron en la decisión germana de no arriesgar la flota fueron los campos de minas con los que los británicos bloquearon los accesos a los puertos de sus adversarios.

Los Almirantes que se enfrentaron en esta gran batalla fueron John Jellicoe quien mandaba la "Grand Fleet" (Gran flota) y Reinhard Von Scheer Comandante de la "Hochsee Flotte" (Flota de Alta Mar), sin embargo es necesario considerar las personalidades de David Beatty y Franz Von Hipper que aunque subordinados a los primeros fueron piezas fundamentales en el desarrollo de la batalla.

ALMIRANTE JOHN RUSHWORTH CONDE DE JELICOE

Nació en Southampton el 5 de Diciembre de 1859, abrazó la carrera naval, ingresando a la marina a los 13 años, especializándose en artillería desde la salida de la escuela. En 1882 tomó parte en la expedición a Egipto. Participó en la campaña de China al mando del "Centurion" entre 1899 y 1901 resultando gravemente herido en ella. En 1907 fue nombrado Contralmirante siendo destinado a la flota del Atlántico, en 1910 ascendió a Vicealmirante. En 1914 era segundo Lord de Almirantazgo y al declararse la Primera Guerra Mundial, fue designado Comandante en Jefe de la Flota Inglés, en la que concentró sus mayores esfuerzos para mejorar el adiestramiento de los artilleros, especialmente en los

acorazados.

Consciente siempre de que la flota inglesa era la principal salvaguardia, no solamente del imperio inglés sino de los aliados en general, en la gran batalla naval de Jutlandia, no quizo emplearla a fondo como opinaba su segundo comandante, el Almirante Beatty, Comandante de los cruceros de batalla; sin embargo supo maniobrar de tal manera que obligó a la flota alemana a retirarse a sus puertos hasta el final de la contienda.

En 1916 fue nombrado primero Lord del Almirantazgo y al finalizar la guerra le fue concedido el título de Vizconde Jellicoe de Spaca. En 1920 fue nombrado Gobernador General de Nueva Zelandia. Al retirarse del servicio en 1928, fue Presidente de la "British Legion" (Legión Británica). En 1920 publicó su célebre libro "The Grand Fleet" en el que expone las razones en que fundamentó su recelosa actuación en la batalla. Murió en Londres el 20 de Noviembre de 1935.

ALMIRANTE REINHARD KARL FREDERIC SCHEER

Nació en Obenkirchen el 30 de Septiembre de 1863, ingresó a la marina de guerra como Cadete a los 16 años realizando tres largos viajes a bordo de la corbeta "Herta", de la fragata "Bismark" y de la corbeta "sophie". Se distinguió en la expedición a Africa Oriental, tomando parte en las acciones de Lindi y Dar-El-Salaam, por lo que fue condecorado con la Orden de la Corona. En 1901 fue designado comandante de la Fuerza Torpederos, en 1907 fue nombrado Comandante del Acorazado "Elsas", de 1909 a 1911 fue jefe de Estado Mayor de la Escuadra de AltaMira y de Operaciones Marítimas en el Gran Cuartel General. En Febrero de 1913 pasó a mandar la Segunda Escuadra de Acorazados y en 1915 recibió el mando de la Tercera Escuadra de Acorazados.

El 15 de Enero de 1916 fue designado Comandante en Jefe de la Hochse Flotte batiéndose con ella en la batalla que aquí estudiaremos. En el mes de Junio de ese año fue ascendido a Almirante y nombrado Jefe de Estado Mayor de la marina alemana y luego sucedió al gran Almirante Von Holtzendorff. Al finalizar su carrera escribió la obra "Deutschlan Hochse Flotte in Weltkrieg". (La Flota de Alta Mar alemana en la Gran Guerra). Murió en Berlín en 25 de Septiembre de 1928.

ALMIRANTE DAVID CONDE DE BEATTY

Nació en 1871, en 1884 siendo Guardiamarina se distinguió en las campañas de Egipto y Sudan. En 1900 luchó contra la rebelión de los boxers en China. En 1910 ascendió a Contralmirante siendo nombrado secretario del primer Lord del Almirantazgo. En 1912 recibió el mando de la Primera Escuadra de Cruceros de Batalla. Declarada la guerra contra Alemania en 1914, con su escuadra atacó a Heigoland hundiendo varios cruceros alemanes, mandados por el Almirante Von Hipper contra la costa inglesa.

Vencedor en el combate naval de Dogger Bank el 24 de Enero de 1915, la segunda batalla naval más importante de la Primera Guerra Mundial. Ascendió a Vicealmirante en 1915 y al año siguiente participó en esta batalla como Comandante de la Vanguardia de la flota británica mandada por el Almirante Jellicoe, a quien sucedió en el puesto cuando este fue designado primer Lord del Almirantazgo.

ALMIRANTE FRANZ VON HIPPER

Nació en Weicheim, Braviera el 13 de Septiembre de 1836. Fue promovido a Alférez de Navío en 1884 y en 1902 se le confirió el mando de la Segunda Escuadrilla de Torpederos. En 1906 mandada un crucero y en 1908 recibió el mando de una escuadrilla de cruceros, ascendiendo a Contralmirante en 1911. Estuvo dedicado al estudio de la táctica y la estrategia, especializándose en los servicios de descubierta y vanguardia.

En el desarrollo de esta batalla fue el actor más importante del bando alemán aplicando impecablemente sus conocimientos tácticos, finalmente hubo de abandonar su buque insignia, el crucero "Lutzow" debido a las averías sufridas. El 2 de Agosto de 1916 fue nombrado Comandante en Jefe de la Hochse Flotte pasando a situación de retiro el 13 de Diciembre de 1918. Murió en 1932.

LA BATALLA

Esta gran acción, sin duda la de mayores proporciones que ofrece la historia si se considera el conjunto de fuerzas y medios oponentes que en ella intervinieron, tuvo lugar durante la tarde del 31 de Mayo y la noche de dicho día al 1/o. de Junio del año de 1916, entre el grueso de las fuerzas navales del Reino Unido y las del II Reich Aleman. Se desarrolló en un área muy amplia, a unas 90 o 100 millas de la costa de la Península de Jutlandia, por cuyo nombre es conocida la batalla entre los ingleses en tanto que los alemanes la denominan Skagerrak, por estar el paraje de referencia en el amplio paso de ese nombre, que separa Noruega de la mencionada península.

La actividad de la armada alemana desde el comienzo de la gran guerra de 1914-1918, despertó serias inquietudes entre los británicos, tantos más, cuanto que en el período inmediatamente precedente a la contienda, la fuerza naval teutónica, surgida prácticamente de la nada, se había convertido en la segunda del mundo, aunque todavía a bastante distancia de la inglesa que seguía manteniendo la política del "two powers standard" (nivel de poder) naval dos veces superior). Los alemanes tenían el propósito, al parecer, de adelantarse a los británicos hacia 1920 en acorazados y cruceros de batalla, pero las construcciones de submarinos en masa detuvieron esta política de expansión naval en superficie. Los bombarderos de Scarborough y Hartlepool, a finales de 1914, condujeron a la acción de Dogger-Bank, en al que de nuevo los ingleses impusieron su supremacía naval. Posteriormente a este encuentro, la actividad naval alemana de superficie decayó, por

seguirse la política de la "fleet in being" (flota en presencia), pero se sabía que el almirantazgo británico que la fuerza naval tedesca era incrementada continuamente con nuevas construcciones, por lo que constituía un serio peligro. Dicho organismo y el Almirante John Jellicoe, designado Comandante en Jefe de la "Grand Fleet", o principal fuerza naval británica, se hallaban constantemente preocupados acerca de los propósitos navales enemigos, deseando medir cuanto antes sus fuerzas con las de la "Hochsee Flotte" (flota de alta mar), principal fuerza naval teutona, para aniquilarla antes de que adquiriese aún mayor poder. Jellicoe, con la "Grand Fleet", había recorrido frecuentemente el mar del Norte, durante el año 1915 y comienzos de 1916, en espera de que los contrarios salieran de sus bases, pero no fue sino dentro de dicho último año, tras hacerse cargo del mando de la "Hochsee Flotte" el hábil y capacitado Almirante Von Scheer, cuando salió la fuerza de superficie de su inactividad, y de Enero a Abril llevó a cabo dos cruceros por el mar del norte, sin encontrarse con los británicos.

Von Scheer había planeado para últimos de Mayo efectuar una salida con todas sus fuerzas. La escuadra de cruceros de batalla, que constituía la de reconocimiento de la flota de alta mar, se adelantaría hasta la entrada del Skagerrak, cruzando frente a las costas noruegas y vigilando el acceso al Báltico donde el comercio inglés era cada día más intenso, para capturar o hundir todos los navíos ingleses que se dirigieran hacia dicho mar. Sheer seguiría a distancia con el grueso de la flota, al sur de sus cruceros de batalla, cuya segunda misión sería procurar atraer algunas escuadras inglesas, las cuales acudirían en socorro de sus mercantes, pudiendo así después Von Scheer aniquilarlas con todo el peso de su fuerza. Esta, concentrada en la rada de Schilling (Bahía de Jade), zarpó en bloque, antes del amanecer, el día 31 de Mayo de 1916. El rumbo señalado a seguir era el oeste, hasta pasar bordeando a Heligoland, para torcer después hacia el norte. La fuerza de reconocimiento, que constituía la vanguardia de la "Hochsee Flotte", al mando del Vicealmirante Von Hipper, compuesta por una escuadra de cruceros de batalla, dos grupos de exploración y un grupo de destructores, como de costumbre y dada su mayor velocidad, tomó la delantera al grueso de la flota que navegaba a 50-60 millas al sudoeste de la primera.

Para esa hora, el núcleo principal del poder naval británico, la "Grand Fleet", se hallaba también en movimiento, habiendo salido de sus bases más importantes, Scapa-Flow, Invergordon y Rosyth, a última hora del 30. Hay quien afirma que la orden de Von Scheer para la concentración de sus buques fue captada por los británicos; pero lo cierto es que a última hora de la tarde de dicho día el Almirante Jellicoe recibía un telegrama del Almirantazgo en el que se le ordenaba hacerse a la mar con todas las fuerzas disponibles, en busca del enemigo. Poco después el Comandante en Jefe de la gran flota partía de Scapa Flow, al sur de la Orcadas, con tres escuadras de acorazados, una escuadra de cruceros de batalla, dos escuadras de cruceros de acorazados, una escuadra de cruceros ligeros y tres flotillas de destructores. Al mismo tiempo, la escuadra de acorazados, al mando del Vicealmirante Jarram, zarpaba de Invergordon (Escocia) con orden de reunirse en viaje al grueso a las órdenes de Jellicoe, y así mismo el Vicealmirante David Beatty partió de Rosyth (Escocia) con la fuerza bajo su mando, que constituía la vanguardia de reconocimiento de la gran flota, formada por dos escuadras de cruceros de batalla, tres

escuadras de cruceros ligeros y cuatro flotillas de destructores, habiéndosele asignado, además, una escuadra de acorazados, que comprendía cuatro de los buques de línea más potentes y rápidos de la flota (de la clase Queen Elizabeth), los cuales tenían casi la misma velocidad que los cruceros de batalla. Todas estas fuerzas debían, de acuerdo con un plan preconcebido, converger hacia las dos de la tarde siguiente, en un punto situado al noroeste de Horns Reef.

Era evidente la desproporción entre las dos enormes masas destinadas a enfrentarse en la mayor acción naval que verían los siglos. La "Hochsee Flotte" sumaba alrededor de 600,000 toneladas, frente a más de 1,000,000 de toneladas de la "Grand Fleet". Esta comprendía 28 acorazados todos modernos, (24 al mando de Jellicoe y 4 destacados con Beatty), 9 cruceros de batalla (3 con Jellicoe y 6 con Beatty), 8 cruceros acorazados, 26 cruceros ligeros (14 de ellos con Beatty) y 78 destructores, además de un buque porta—aviones, el primero de tal clase utilizado en acción naval, o sea en total, 150 buques de combates. La "Hochsee Flotte" estaba formada por 16 acorazados modernos, 5 cruceros de combate, 6 acorazados anticuados, 11 cruceros ligeros y 79 destructores; un total 117 unidades de combate. Las dotaciones formaban, en números redondos, 60,000 hombres en la "Grand Fleet" y 45,000 la alemana.

A las dos de la tarde del 31 de Mayo, hora en que debía efectuar la reunión con la gran flota, la fuerza de vanguardia al mando de Beatty se hallaba un tanto desplazada al suroeste, mediano entre ambas una distancia de 60 millas aproximadamente. Al grueso, a las órdenes de Jellicoe, se le había incorporado de camino a las diez de la mañana, la escuadra de combate, al mando del Vicealmirante Jerram, y distaba solamente unas 20 millas del punto convenido. Las instrucciones dadas por Jellicoe a Beatty especificaban que si a las dos de la tarde no avistaba a la fuerza principal bajo su mando, arrumbara hacia esta hasta ponerse en comunicación óptica, tomando ambas el rumbo de Horns Reef. No sabían lo próximo que se hallaban de la fuerza de exploración adversaria.

En cumplimiento de las órdenes recibidas dió Beatty la señal para virar y seguir rumbo norte, y poco después, cuando aún los cruceros de batalla de la cola estaban en plena evolución para completar la maniobra, se produjo la circunstancia motivadora sin la cual es probable que las dos grandes armadas enemigas no llegaran a encontrarse. Un barco mercante danés que cruzaba lo que había de ser escenario de la batalla fue avistado por el crucero ligero "Galeata", en el extremo de la izquierda de la formación británica; un momento antes lo había también visto el crucero "Elbing", que formaba igualmente el extremo izquierdo de la formación de Von Hipper, y ambos cruceros aumentando de velocidad, cambiaron momentáneamente su rumbo para reconocer al mercante. El crucero alemán llegó en primero, y se disponía regresar a su puesto en la escuadra germana cuando el "Galeata" que le había reconocido como buque enemigo, abrió fuego contra él, no logrando hacer blanco, a lo que el alemán respondió, consiguiendo un impacto sobre el crucero inglés. Aquel fue el inicio de la acción naval más grande de todos los tiempos. Los cruceros ligeros británicos "Phaeton", "Inconstant" y "Cordelia" maniobraron para acudir en apoyo del "Galeata", y en auxilio del crucero germano lo hicieron el "Pillau" y el "Frankfurt".

Eran los dos y veinte minutos de la tarde, aproximadamente, cuando Beatty recibió a bordo del "Lion" un mensaje por telegrafía sin hilos, procedente del "Galeata", en el que se le daba cuenta de haber establecido contacto con el enemigo. Beatty ordenó inmediatamente cambiar el rumbo norte que sus buques acababan de tomar, por el sureste, con intención de dirigirse hacia Horns Reef, a fin de interponerse entre las fuerzas de Hipper y sus bases en la costa alemana, pues el Vicealmirante británico creía que la fuerza avistada por el "Galeata" era la escuadra de reconocimiento de la flota de alta mar alemana, que efectuaba una de sus acostumbradas salidas, sola y sin apoyo del grueso de la "Hochese Flotte", y el jefe británico no sospechaba que esta seguía a Von Hipper a una 60 millas al sur. Los 4 acorazados tipo Queen Elizabeth que integraban la 5a. escuadra de línea no percibieron la señal de hacer nuevo rumbo y prosiguieron durante al tiempo al primitivo, lo que supuso quedaran retrasados más de 10 milla de los cruceros de batalla.

El "Flibing" había comunicado al "Lutzow" la presencia de los ingleses, replegándose después buscando la protección de sus grandes cruceros de batalla. Von Hipper, informando del nuevo rumbo sudeste que habían tomado los británicos con intención de interponerse entre él y sus bases, ordenó a sus buques que virasen bruscamente y arrumbasen al sur a fin de sustraerse a tal amenaza y reunirse al grueso de la flota de alta mar mandada po Von Scheer. Ambos oponentes se hallaban entonces en el más absoluto desconocimiento de que fuerza enemiga tenía enfrente, así, mientras Von Hipper creía que no se trataba más que de la vanguardia de reconocimiento británica al mando de Beatty, por lo que quería arrastrarla tras de si hacia el núcleo de la flota de alta mar, que la aplastaría, Beatty estimando que tenía que haverselas solamente con Von Hipper, quería, a su vez retenerle hasta que llegase el grueso británico al mando de Jellicoe, por lo que, visto el nuevo rumbo que seguían los germanos que le había comunicado un hidroavión explorador despegado con tal finalidad desde el portaviones "Engadine", ordenó de nuevo a sus buques cambiar de rumbo, dirigiéndose hacia el nordeste, en derrota convergente a la que seguían los cruceros de batalla de Von Hipper, por lo cual ambas fuerzas se aproximaban. Los ingleses se veían favorecidos con mejor visibilidad que los alemanes, pues tenían el sol a popa, mientras que los tudescos lo recibían de frente.

La acción comenzó aproximadamente a las 3 horas y 43 minutos. Beatty avanzaba a 25 nudos, forzando aún más la máquina, encabeza la primera escuadra de cruceros de batalla, luego la segunda y las flotillas de destructores 13a. y 9a., cubriéndolas, a modo de pantalla por la vanguardia. El jefe inglés había hecho enmendar de nuevo el rumbo al esteseeste, y a dicha hora, hallándose ambas cabezas de línea a unos 17,800 metros, el "Lion" abrió fuego, seguido de lo cual se generalizó al cañoneo. El alcance de las piezas inglesas era superior al de las tudescas, por lo que Beatty pudo haber iniciado la batalla desde los 21,000 metros, alcance máximo de sus piezas de 343 mm., pero no lo hizo sin duda por la escasa visibilidad que existía a esa distancia. Von Hipper, cuya artillería no alcanzaba a más de 17,000 a 18,000 metros, cambió su rumbo ligeramente a estribor, buscando la aproximacion, tras lo que el "Lutzow", buque insignia germano y cabeza de su línea, abrió fuego encontrándose a unos 15,500 metros de los británicos. Beatty ahí arrumbado algo más al sur, y entonces ambas escuadras seguían un rumbo casi paralelo, cañoneándose a una

14,000 metros. El fuego alemán se hizo bien pronto eficaz, evidenciándose el magnífico adiestramiento de los grupos artilleros y la óptima calidad de los telemetros y aparatos de puntería Zeiss que montaban los cruceros alemanes, pues estos consiguieron desde las primeras salvas frecuentes impactos sobre el enemigo, a la tercera del "Lutzow" quedó centrado el "Lion", y tres minutos después de iniciado el tiro alemán, el buque, hacia las cuatro, un proyectil de 305 mm., disparado por el buque germano, tras perforar el blindaje de la torre central del "Lion", estalló en su interior, matando a 78 de los 80 sirvientes de las piezas, con lo que el buque quedó en gran peligro, pues se incendiaron las cargas de pólvora a causa de lo cual aquel habría volado como poco después le ocurrió al "Queen Mary" si no fuera por la decisión heroica del jefe de torre, quien, aún encontrándose moribundo, cuidó de inundar los paños. El "Tiger" y el "Princess Royal" también recibieron impactos de consideración, a consecuencia de los cuales el primero tuvo durante algún tiempo dos torres fuera de servicio, y al segundo le fue destruida totalmente una. La orden dada a los cruceros alemanes consistía en que tomaran bajo su fuego correspondiente en la línea británica, de forma que siendo cinco y los ingleses seis, forzosamente había de quedar sin ser combatido el último navío británico, que era el "Indefatigable"; pero el "Von der Tann", postrero de la línea germánica, incomprensiblemente, no disparó contra el oponente que le correspondía o sea el "New Zelanda", haciendo contra el "Indefatigable"; Beatty, a su vez, había ordenado sus dos buques cabeza de línea, "Lion" y "Princess Royal", disparasen sobre el "Lutzow", y los otros cuatro sobre sus correspondientes tudescos, más la orden no fue bien comprendida u el tercero y cuarto cruceros, "Queen Mary" y "Tiger", hacían fuego sobre el "Seydlitz" y el "Moltke", tercero y cuarto buque de la línea alemana, quedando así sin ataque el buque "Derfflinger", o sea crucero por cada parte; pero poco después se encomendó el yerro, y ambos cruceros fueron cañaneados. Transcurridas las cuatro, el tiro inglés que había comenzado impreciso, mejoró, el tiro inglés, que había comenzado impreciso, mejoró, y sus sucesivas salvas centraron a los cruceros alemanes. El "Seydlitz" fue alcanzado por la artillería de 343 mm. del "Queen Mary", quedando destruída por completo una de las torres, a consecuencia de lo cual perecieron los 78 hombres que había en su interior. Poco después al "Derfflinger" le ocurrió lo mismo, al recibir un proyectil de 343 mm., procedente del "Princess Royal", que le destruyó una torre, con parecida pérdida de personal. Entonces ambas líneas distaban unos 12,000 metros como promedio.

Poco después, el "Infatigable", que desde hacia unos momentos era objeto del fuego concentrado a certero del "Von der Tann", fue alcanzado cerca de la popa, a la altura de la torre trasera, por un proyectil de 280 mm. que perforó la coraza e incendió el polvorín de la torre, en tanto que otros dos proyectiles del mismo calibre le alcanzaban la torre de proa, por lo que se incendió el navío saltando por los aires, tras de lo que se incendió el navío, saltando por los aires, tras de lo que rápidamente se fue al fondo, arrastrando tras de sí a casi la totalidad de sus 1,117 tripulantes. Entonces se elevó una enorme y espesa nube negra en el lugar que había ocupado el magnífico navío.

Cuando los alemanes, con la momentánea igualación de fuerzas que les daba el hundimiento del "Indefatigable", concentraban su fuego sobre los cinco restantes cruceros británicos y estos cedían, tomó un nuevo giro la acción al entrar en juego, hacia las cuatro

y ocho minutos, la 5a escuadra de línea, desde el noroeste. Los cuatro magníficos navíos que la componían, desarrollando su máxima velocidad de 25 nudos, a una gran distancia, de caso 20,000 metros, abrieron el fuego con sus piezas de 381 mm. Después de barrer en su camino a los cruceros ligeros alemanes que hubieron de huir rumbo este, a toda máquina, concentraron sus disparos, dos a dos, contra el "Von der Tann" y el "Moltke", últimos barcos de la línea alemana. Un proyectil de 381 mm., hizo blanco en la popa del primero, abriéndole una amplia brecha por la que se precipitó el agua a torrentes, y, dada la violencia del choque, el buque alemán comenzó a vibrar como si fuera un diapason. Entonces los buques alemanes maniobraron en zig-zag para sustraerse al terrible castigo que suponía el fuego de la 5a. escuadra, y aumentaron las distancias que les separaban de los británicos, disminuyendo sus disparos; pero Beatty, reanimado con el apoyo de aquélla, maniobró para aproximarse de nuevo a los tudescos, comenzando un fuego de inusitada intensidad, que se recrudesció especialmente desde las cuatro y cuarto hasta las cuatro y cuarenta y cinco. El "Lutzow" consiguió nuevos impactos sobre el "Lion", quedando el navío insignia de Beatty sumergido en una nube de humo, tras de lo que los cruceros alemanes concentraron sus disparos sobre el tercer navío de la línea británica, el "Queen Mary". Principalmente el "Seydlitz" y el "Derfflinger", a una distancia celiridad, salva tras, sobre el "Queen Mary", y a las cuatro y veintiseis una de ellas, de 305 mm., disparaba por el "Derfflinger", le alcanzó de lleno, atravesando una de las granadas la coraza hasta llegar a los paños de municiones donde se produjo una serie de violentísimas explosiones, despedazando al buque, que se hundió rápidamente con 1,383 de sus 1,400 tripulantes. Al igual que había acontecido con el "Indefatigable", una inmensa nube de humo negro se elevó en aquel paraje en donde hasta poco antes estuvo el soberbio crucero, orgullo de la marina británica. Sobre el "Tiger", que le seguía muy de cerca cayeron multitud de fragmentos procedentes de su infortunado compañero.

En tanto se consumaba aquella tragedia, habiase entablado una violenta pugna entre las fuerzas ligeras de ambos bandos. Una docena de destructores británicos se lanzaron, a las cuatro y quince minutos, sobre la línea de cruceros de combate alemanes, con intención de atacarlo mediante torpedos, y, a su vez una quincena de destructores alemanes, apoyados por el crucero ligero "Regensburg", maniobraban para hacer lo propio contra los ingleses. Con gran valor y prontitud avanzaron las unidades británicas a fin de llevar cabo su intento, pero fueron obstaculizados por la flotilla alemana, entablándose durísimo combate entre ambas. Tres o cuatro destructores ingleses lograron dejar a los oponentes alemanes y, desafiando el terrible fuego de barrera que con artillería de todos los calibres se les hacía desde la línea alemana, consiguieron acercarse a menos de 5,000 metros de los cruceros de batalla alemanes, disparándoles allí varios torpedos, uno de los cuales alcanzó al "Moltke", sin consecuencias y los demás fueron esquivados con facilidad. Los destructores se aproximaron aún más, en medio de un fuego intenso de la artillería de mediano calibre de los cruceros de batalla alemanes, logrando llegar hasta 3,000 metros de los mismos. Dos de ellos fueron alcanzados, quedando a la deriva, y, después, echados a pique por la artillería de 150 mm., del "Regensburg", en tanto los otros dos pudieron escapar con dificultad. Los alemanes también perdieron otros dos destructores.

Cuando finalizaba el encuentro entre los destructores de ambos bandos, la segunda escuadra de cruceros ligeros, que al mando del Comodoro Goodenough, navegaba unas cuatro millas delante de los cruceros de batalla de Beatty, a las cuatro y treinta y ocho minutos, en un momento en que las condiciones de visibilidad habían mejorado y brillaba el sol, divisó a los buques de línea que formaban la cabeza de la "Hochsee Flotte". El "Southampton", primer crucero que los había visto, lo comunicó a Beatty, quien, aunque un tanto sorprendido, pues creía ante sí solamente a las fuerzas de Von Hipper y no a la totalidad de la flota de alta mar, no se amedrentó, dada su habitual energía, y temiendo quedar cogido entre dos fuegos, a las cuatro y cuarenta ordenó a sus cruceros de batalla virar sobre babor y poner proa al norte, a fin de acercarse a Jellicoe, que se hallaba todavía a más de 40 millas de distancia, y, a las vez, arrastrar tras de sí Hipper y a Scheer. Los cuatro acorazados de la 5a. escuadra de línea no percibieron a tiempo la señal, siguiendo forzosamente un rumbo oblicuo, interponiéndose entre Beatty e Hipper, a causa de los cuales alcanzó el fuego de los cruceros de batalla alemanes y los primeros proyectiles de la cabeza de línea de Von Scheer, que comenzó a disparar a las cuatro y cuarenta y siete minutos, desde 18,000 metros de distancia, consiguiendo trabajosamente Evans Thomas situarse a la cola de Beatty, separado una dos millas del último de sus cruceros de batalla.

A las cuatro y cincuenta y siete minutos volvió a recrudecerse el fuego. Los cruceros de Beatty y los dos navíos delanteros de la 5a. escuadra, "Braham" y "Valiant", disparaban contra los cruceros de Von Hipper, en tanto que el "Warspite" y el "Malaya" lo hacían contra los "Konig", a distancia variables, según los grupos, de 13,000 a 17,000 metros. Así continuo la acción por algún tiempo, en la que la visibilidad favorecía a los alemanes, pues mientras sus buques permanecían como envueltos por la bruma, los británicos se dibujaban perfectamente en el horizonte del oeste, por lo que recibían continuos impactos.

Entretanto se aproximaba Jellicoe a toda máquina. La enorme masa de la gran flota presentaba un frente de casi 10 kms., de anchura. El grueso de la misma lo formaban 6 columnas de 4 acorazados, que marchaban paralelas y a la misma altura, flanqueadas por varias flotillas de destructores. Formando una primera cortina de protección navegaba, a unas 7 millas por la proa, la 4a. escuadra de cruceros ligeros, y a otras 7 millas más adelante la 1a. y la 2a. escuadras de cruceros acorazados formaban una cortina más amplia. Finalmente, abriendo marcha navegaba la 3a. escuadra de cruceros de batalla, en línea de fila.

La escuadra de Hood se había desplazado hacia el este por orden de Jellicoe, con intención de descender después hacia el sur siguiendo de cerca la costa de Jutlandia, para cortar el camino de huida de Hipper hacia el norte y apoyar a Beatty. A las cinco y media se hallaba Hood a unas 16 millas al nordeste de los alemanes, en tanto que Jellicoe distaba aún más de 25 millas al norte. En aquellos momentos se hicieron más patentes las condiciones de mala visibilidad, pues apenas podían distinguirse los buques a unos 5,000 metros de distancia. Poco después de dicha hora el "Chester" y el "Canterbury", que navegaban adelantados varias millas a los grandes cruceros de Hood, entablaron contacto con los cruceros ligeros del segundo grupo de exploración de Von Hipper, formado por el

"Frankfurt", "Wiesbaden", "Pillau" y "Elbing", que cogieron al primero bajo su concentrado fuego, obligándole a retroceder en franca huida, con graves daños. Entonces entraron en acción los cruceros de Hood, que a toda máquina habían acudido en auxilio de los pequeños cruceros exploradores, haciendo retroceder a los similares alemanes, que así evitaron ser hundidos, durante la acción resultó alcanzado el "Wiesbaden" por varios proyectiles de 305 mm., quedando casi destrozado en el lugar de la acción, donde después serviría de blanco a toda la escuadra británica, dando el más excepcional ejemplo de resistencia al hundimiento que cabe imaginar.

Prosiguió la acción desde las cinco y media hasta las seis, hora en que Betty forzó máquina a fin de arrastrar rumbo, una treintena de proyectiles de grueso calibre que, pese al recio blindaje, le produjeron graves daños, por lo que se le ordenó abandonar la línea y dirigirse a las bases inglesas. Poco después de las seis y media, desplegada la gran flota formando un inmenso arco de círculo, comenzó a martillear sobre los buques germanos consiguió el "Derfflinger" avistar al "Invencible", que a la cabeza de la 3a. escuadra de cruceros de batalla acudía a reunirse con Beatty, y rápidamente le disparó varias salvas de 305 mm., consiguiendo alcanzarle, a consecuencia de los cuales se produjeron en el crucero británico fortísimas explosiones que lo partieron en dos, tras lo que se hundió con el Contralmirante Hood y cerca de un millar de hombres que constituían su dotación. Era el cuarto, buque grande que perdían los británicos.

Más a continuación, Scheer, considerándose impotente para continuar combatiendo contra el enemigo tan formidable pues ya se había percatado de que se trataba de la totalidad de las fuerzas británicas y que había caído en la trampa (hábilmente preparada por Beatty) y dada, por añadidura, la desventaja que suponía para él la escasa visibilidad, ordenó a todos sus buques virar 180 grados, rompiendo el contacto con el enemigo, dirigirse hacia el oeste. Varios de ellos se hallaban muy dañados, principalmente el "Lutzow", al que le había penetrado mucha agua, por lo que Hipper le abandonó, trasladándose a un destructor. A fin de que pasara inadvertida la maniobra, Scheer dispuso que todas sus flotillas de destructores, tras ocultar a los navíos grandes con columnas de humo, se lanzarían al ataque contra la línea enemiga, en tanto que los acorazados y cruceros de batalla cambiaran de rumbo. El acorazado británico "Malborough" fué alcanzado por un torpedo, y poco después, al disiparse el humo, comprobaron los ingleses que el enemigo había desaparecido.

En vista de ello continuó Jellicoe con rumbo sudeste para interponerse entre los buques de Scheer y sus bases.

A las siete, la extensísima línea inglesa, con Beatty (reforzado por el "Indomitable" y el "Inflexible") formando cabeza y los tres buques del tipo Queen Elizabeth en la cola, dibujaba un enorme arco, de noroeste a sudeste, interpuesta entre las fuerzas de Scheer y los canales dragados que conducían a las bases alemanas. Pero al almirante germano, viendo que se aproximaba la noche, y decidido como estaba a no quedarse al oeste de los británicos, que al día siguiente, con muchas horas de luz por delante, le aplastarían, ordenó a sus buques invertir de nuevo al rumbo 180 grados, navegando otra vez hacia el este, con

intención de atravesar el férreo muro puesto por Jellicoe entre la flota de alta mar y los puertos alemanes. Eran las siete y trece minutos cuando se reanudó el fuego, que pronto alcanzó la máxima intensidad, hallándose los germanos en desventajosa situación, ya que sus siluetas se destacaban contra el sol poniente, a pesar de la bruma. Los cruceros de batalla, encabezados por el "Derfflinger", incidieron perpendicularmente sobre la línea enemiga, la cual concentró su fuego contra ellos, semejando un volcán en erupción. Dicho buque alemán recibió dos proyectiles de 381 mm. que inutilizaron sus torres de popa, matando unos 160 hombres que las servían. En vista del intensísimo castigo que les infligían los acorazados británicos, a las siete y diecisiete minutos recibieron los cruceros de batalla germanos la orden de virar a estribor y, sin interrumpir el contacto, atacó a la cabeza de la línea inglesa, a los seis cruceros de batalla de Beatty.

Simultáneamente, Scheer, no pudiendo soportar la inmensa concentración de fuego de la línea enemiga, mandó a todos sus destructores que se lanzasen en masa a un ataque suicida contra la línea de Jellicoe, a fin de sacar a los buques grandes de su apurada situación, que de nuevo les permitiera romper el contacto, sin riesgos. En medio de indescriptible fuego de artillería se acercaron los destructores a menos de 5,000 metros, lanzando gran número de torpedos, lo que obligó a Jellicoe a virar 44 grados al este, a fin de salvar sus acorazados, interrumpiéndose así otra vez el contacto entre ambos contendientes. Nuevamente Scheer hacia el oeste, y a las siete y cuarenta los grandes cañones británicos enmudecieron. Entonces Beatty, que había seguido el movimiento de Scheer, a las ocho y veinte, ya finalizando el crepúsculo, volvió a tomar contacto, por breves momentos con los cruceros de Von Hipper, disparándoles varias salvas; pero como arrumbaban en dicha dirección y él tenía tres de sus cruceros de batalla muy averiados, temió separarse demasiado de los acorazados ingleses, en tanto que los alemanes se iban concentrando. A las ocho y cuarenta mandó Jellicoe a formar sus acorazados en línea de fila, rumbo al sudeste pero la obscuridad se acentuaba y poco después se rompía el contacto por última vez.

Entonces comenzó la última fase de la batalla, Jellicoe dispuso sus acorazados en 4 columnas, con los cruceros Betty adelantados unas 6 millas por estribor, mientras todas sus fuerzas ligeras, cruceros y destructores, varias millas más a popa de los acorazados zagueros, cubrían la retaguardia. En tal disposición, el Almirante inglés puso proa al sur hacia las nueve y media, con la intención de barrer el área que se extendía ante la boca del canal dragado en el amplio campo de minas existentes frente a Heligoland, pues esperaba que Scheer intentara, a favor de la obscuridad, arrumbar hacia el este a fin de embocar dicho canal, alcanzando así sus bases. Aunque no creía probable que el Almirante alemán dirigiese sus buques hacia el otro canal situado más al norte que se abría cerca de Horns-Reef. Envío al minador, "Abdiel" para que colocase una nueva serie de minas al entrada del mismo.

Llegada la noche, Scheer dispuso su flota en línea, pero la orden no llegó a Hipper, quien ya a bordo del "Moltke" siguió a toda máquina, acompañado del "Seydlitz", a un rumbo que convergía sobre la cabeza de la flota de acorazados.

Contra lo previsto por Jellicoe, Scheer puso rumbo sursureste, con el fin de llegar frente a "Horns-Reef", antes del amanecer y luego embocar el canal septentrional para ganar sus bases. La larga línea de la armada alemana incidió, probablemente por casualidad, en el hueco formado entre los acorazados más retrazadas de la formación británica y las fuerzas ligeras de las mismas, que navegaban 6 millas a retaguardia, como se ha dicho. Si la armada germana hubiera marchado más concentrada habría podido pasar completa sin nuevos encuentros; pero antes de que la larga línea de 24 acorazados y cruceros de batalla saliera de la especie de canal formado entre las grandes unidades y las fuerzas ligeras de Jellicoe, cayó sobre ella, por babor, la cuarta flotilla de destructores británica, y a menos de 1,000 metros de distancia el terrible fuego de contención tudesco hundió o inutilizó cuatro o cinco de los destructores enemigos, en tanto que a otro lo pasó por ojo el acorazado "Nassau", mientras el crucero alemán "Rostock" fue torpedeado y su gemelo "Elbing", a causa de la obscuridad, resultó abordado por el acorazado "Posen", hundiéndose. Tras ocurrir todo esto, de once y media a doce de la noche, pasa un gran barco, con rumbo incierto muy próximo a la línea alemana en movimiento, y, reconocido como "Black Prince", inútil ya desde el comienzo de la segunda fase de la batalla es hundido con unas cuantas salvas de artillería gruesa alemana. A todo esto, hacia la cabeza de la línea se desarrollaba un enconado encuentro entre los cruceros ligeros de ambas armadas, pues la 2a. escuadra británica de dicha clase de unidades cortó la derrota del 4o. grupo explorador alemán, entablándose durísimo combate, en el cual fue hundido el crucero germano "Frauenlob", a consecuencia de un torpedo, pereciendo toda su dotación, 320 hombres, y los británicos "Southampton" y "Dublin" resultaron con gravísimas averías y, también, muchas bajas.

No fueron estos los únicos combates en la terrible noche de Jutlandia. La línea alemana, que seguía firme su primer rumbo, era atacada por sucesivas oleadas de destructores ingleses, a medida que llegaban, por babor, las flotillas de la retaguardia británica. El segundo término como el primero, sin sufrir mucho daño los alemanes, que en cambio hundieron o inutilizaron dos destructores enemigos. El último ataque que fue el más duro lo realizaron, hacia la una y media del día 1o. de Junio, los 14 destructores de la 12a. flotilla los más modernos y rápidos de la gran flota, que se precipitaron, a su máxima velocidad de 34 nudos, desde la cabeza de la línea alemana con sentido opuesto y paralelo a esta, lanzando al acorazado "Pommern", que se partió en dos, hundiéndose con 850 tripulantes.

Resulta extraño que Jellicoe no fuese advertido por los acorazados zagueros de su formación los "Queen Elizabeth" de que combatía a su retaguardia y que por allí pasaba la flota alemana rumbo a sus bases, si bien lo más probable es que creyera que aquellos combates se estaban librando entre sus fuerzas ligeras y las similares enemigas. El constante temor a que sus grandes unidades fueran atacadas por los destructores alemanes le movió a situar el conjunto de sus fuerzas ligeras a retaguardia, además de que era completamente imposible realizar en la obscuridad un nuevo despliegue semejante al llevado a cabo pocas horas antes. La línea de Scheer siguió su rumbo, y cuando amaneció, poco después de las dos (ya se sabe que las noches estivales en las regiones nórdicas son muy cortas), se hallaba al nordeste de la gran flota y fuera de la vista del enemigo. A las tres alcanzó el barco-faro

de Horns—Reef, embocando a continuación del canal dragado, con la suerte de que ninguno de sus barcos tocará las minas allí colocadas por el "Abdiel". Poco antes de esa hora, el "Lutzow" y el crucero "Rostock", tan dañados que se preveía no podrían alcanzar sus bases, fueron hundidos por los propios destructores alemanes. En cuanto al "Seydlitz" y el "Moltke", el primero por ser el menos averiado de los cruceros de batalla, pudo adelantarse varias horas a Sheer, y el segundo, había marchado hacia el sur al ocurrir el encuentro entre los cruceros, navegó durante toda la noche en medio de los barcos de Beatty y los de Jellicoe, sin ser avistado, por lo que le fue dado incorporarse a Scheer, ya de día. En tanto, el Almirante británico, poco antes de las tres de la mañana, ya con plena luz, si bien escasa visibilidad, en la creencia de que el enemigo, no pudiendo pasar por el sur, lo habría hecho por el norte, ordenó virar y tomó este rumbo, barriendo con sus buques una amplia zona, en socorro de naúfragos y buques averiados y reunión de sus cruceros y destructores dispersos. A causa de la bruma, no tuvo concentrada toda la flota hasta las nueve de la mañana, y después de recorrer de nuevo toda la parte de mar desde Horns-Reef hasta el lugar de la acción, a la una de la tarde dió el Jefe británico la orden de regresar a sus bases.

Ya había alcanzado Scheer las suyas, poco después del mediodía e inmediatamente los medios oficiales propagandísticos alemanes lanzaron a los cuatro vientos la noticia de haber logrado su armada un gran triunfo. No obstante, todavía, al cabo de los años, cabe preguntar de quien fue la victoria en aquella batalla, la más gigantesca que registra la historia de la guerra naval de todos los tiempos, ya que, si bien los alemanes consiguieron un gran éxito táctico, los ingleses lo alcanzaron también en el orden estratégico, y si Scheer no hubiera logrado zafarse durante la noche del inmenso cinturón de fuego y acero puesto por Jellicoe entre la maltrecha alemana y sus bases; jornada del 1o. de junio habría visto el aniquilamiento de la "Hochsee-Flotte" por la muy superior en potencia "Grand-Fleet". al anochecer del 31 de mayo la mayor parte de los buques Germanos se hallaban maltrechos a causa del denso fuego enemigo que habían soportado, hasta el punto de la línea de los mejores buques de la flota de alta mar denotaban el duro castigo sufrido, en tanto que los cruceros de Von Hipper apenas si podían dar más de sí, a excepción de dos de ellos, menos tocados. En cambio, mientras los cruceros de Beatty estaban casi tan dañados como sus similares tudescos, Jellicoe disponía de 26 grandes unidades virtualmente incolumnes ("El Marlborough"), torpedeado, se retiró a su base) pues de ellas solo los tres temibles quien habían recibido algunos impactos.

La victoria estratégica de los ingleses resulta indudable si se tiene en cuenta que posteriormente a lo largo del resto de la contienda, la "Hochsee Flotte", contra el significado de su denominación no volvió a salir a alta mar, permaneciendo en su bases al abrigo de los temibles campos de minas. Pero considerando las pérdidas sufridas por ambos contendientes, la acción presentó un saldo favorable a los Germanos ya que frente a los grandes cruceros de batalla "Queen Mary", "Idnefatigable" e "Invencible" y los tres cruceros acorazados "Defence", "Warrior" y "Black Prince", más unos ocho destructores, unidades todas ellas hundidas con un total de 118,00 toneladas, los alemanes sólo perdieron al gran crucero de batalla "Lutzow", el anticuado acorazado "Pommern", los cruceros ligeros

"Rostock", "Elbing", "Wiesbaden", Y "Frauenlob", y cinco destructores, unidades que no rebasan las 60,000 toneladas. En cuanto a hombres los alemanes tuvieron 3,039 muertos y heridos, frente a 6,784 ingleses. Respecto a las enseñanzas técnicas derivadas de esta batalla, la fundamenta fue lo ventajoso de un mayor y más amplio blindaje en los cruceros de batalla y buques de línea, que, como los alemanes demostraron, les confería capacidad para resistir un enorme castigo sin llegar a sumergirse. Tal concepto, que Von Tirpitz había aplicado en la creación de la moderna flota de II Reich, lo aprovecharon los ingleses en sus construcciones posteriores.

LA BATALLA DE MIDWAY

La Batalla de Midway, a diferencia de las anteriores analizadas que se caracterizaron por marcarse el final de una época en la historia naval, es importante porque señala el principio de la era en la que actualmente nos encontramos, es decir, el dominio del espacio aéreo-marítimo como factor estratégico en la moderna guerra marítima.

Si bien es cierto que la batalla de Midway no fue la primera batalla aeronaval de la historia, sino la segunda, su importancia radica en que a partir de ella, los japoneses perdieron la iniciativa en la campaña del Pacífico, pasando de la ofensiva, al perder en ella cuatro de sus más poderosos portaaviones, los cuales ya no pudieron reponer.

Desde el punto de vista táctico, esta batalla es una verdadera caja de sorpresas puesto que se advierte en los Comandantes de ambos bandos el uso intuitivo del arma aérea puesto que no había antecedentes de su empleo en cuanto a su interpretación como proyectiles de mayor alcance que los disparados por cañones. por primera vez, las flotas se aniquilaban sin haberse avistado y puede afirmarse que la victoria norteamericana simplemente se debió a que los errores acumulados por ellos fue menor que los acumulados por los japoneses, en pocas palabras fue un verdadero clásico golpe de suerte.

Los hombres que dirigieron a las fuerzas contendientes detrás de los conductos tácticos, se advierte el espíritu y la idea de quienes concibieron los planes estratégicos. Por los norteamericanos notamos que detrás del almirante Raymond Spruance se halla el talento y recursos del Almirante Chester W. Nimitz; mientras que el lado japonés se ve al Almirante Chuichi Nagumo ejecutando el plan concebido por el Almirante Isoroku Yamamoto.

ALMIRANTE CHESTER W. NIMITIZ

Nació en Fredericksburg, Texas el 24 de Febrero de 1885, ingresó a la Academia Naval de Annapolis en 1901 y al terminar sus estudios pasó destinado al acorazado "Ohio". Posteriormente fue Comandante de Submarinos y en la guerra de 1914 formó parte del Estado Mayor del almirante Robinson, Comandante de la Flota Submarina del Atlántico. En 1920 se le confirió el mando del Crucero Escuela "Chicago" y por ello también el mando de la Base de Submarinos de Pearl Harbour. Al ascender a Contralmirante, fue designado Comandante de la 2/a. División de Crucero y luego de la 1/a. División de Acorazados.

A raíz del ataque de los japoneses a Pearl Harbour, se le eligió para elevar al Almirante Kimmel en el mando de la flota del Pacífico el 17 de Diciembre de 1941. En el vasto teatro de operaciones del gran océano, a través de una guerra larga y dura, demostró tener excepcionales cualidades para el mando y sus altos conocimientos de táctica y estrategia, fueron puestos a prueba, especialmente en Midway, Islas Salomón, Mar Coral y Filipinas.

En 1944 ascendió a Almirante y continuó al mando de la flota del Pacífico hasta Noviembre de 1945. Después de la guerra relevó al Almirante Ernest J. King, como Jefe de Operaciones Navales. Al pasar a situación de retiro fue nombrado Rector de la Universidad de California. Murió en la ciudad de San Francisco, el 20 de Febrero de 1966, se cuenta que al pasar a situación de retiro y en premio a su actuación durante la guerra, el gobierno norteamericano le entregó una chequera en blanco con cargo al tesoro, misma que fue devuelta intacta por su viuda.

ALMIRANTE ISOROKU YAMAMOTO

Nació en Nagaoka el 4 de abril de 1884, hijo de unos modestos pescadores, es recogido a la muerte de su padre por la familia Yamamoto, cuyo apellido adopta, la que, en condiciones económicas desahogadas, y reconociendo los extraordinarios dotes de niño le procura la mejor educación.

El taciturno muchacho, quiso ser oficial de la Flota Imperial, era marino por vocación irresistible y quería navegar en los poderosos navíos de guerra, según decía: "Para pagar al Comodoro Perry la visita que nos hizo".

A los 17 años ingresa a la Escuela Naval y tres años después siendo Alférez de Fragata, toma parte en la Batalla de Tsushima a bordo de uno de los buques del Almirante Togo, perdiendo en acción dos dedos de una mano,

Formado en la dura escuela de marina japonesa y siempre con la idea en su mente, alimentaba la obsesión de devolver la visita del Comodoro Perry pero también es consciente de que pese a los esfuerzos de su país para crear un sólido poder naval, nunca podría éste

superar a sus futuros enemigos a menos que al llegar a la guerra, se asentase un golpe audaz y contundente que diera la superioridad al menos estableciera un equilibrio de fuerzas, como el que el Almirante Togo descargó sobre Puerto Arturo; golpe que no debería de fallar, su fracaso representará la derrota de Japón, porque sus posibilidades operativas estaban condicionadas por imperativos geográficos inmodificables a la previa conquista del dominio del mar.

Yamato piensa y con razón, que los torpederos tan eficaces en Puerto Arturo ya no podrían lograr sorpresas, pero en 1915 en la Primera Guerra Mundial, el avión hace su aparición, descubre en él al torpedero del futuro y concibe, con notable clarividencia, que lo que hicieron los torpederos de Togo en Puerto Arturo, lo podrían hacer con aviones que Transportasen torpedos y por ese motivo se hace Piloto Aviador Naval.

El entusiasmo por su especialidad le lleva al puesto de Jefe de Instructores de Aeronáutica Naval en Kasumigawa; para luego ser agregado naval en los estados Unidos, país que recorre intensamente conociendo y analizando su potencial industrial, a su regreso es el nombrado Comandante del Acorazado "Isuzu" y del portaviones "Akagi", hasta que en 1934 se le designa representante de su país en la conferencia naval de Londres donde se mantiene irreductible en su criterio de no admitir limitación alguna de armamento por debajo de las potencias navales.

Firme en sus convicciones, no acepta ninguna fórmula que mitigue el fracaso de la conferencia. Cuando los representantes anglosajones le insinúan la conveniencia de que haya un intercambio mutuo de planes de construcción, al negarse, les responde, "Nosotros siempre sabremos lo que ustedes construyen sin necesidad de que nos lo digan, en cambio ustedes nunca sabrán lo que nosotros estamos construyendo".

A su regreso de Londres, Yamamoto es nombrado Viceministro de Marina, desde cuyo cargo lucha por optimizar la preparación de la flota y en 1939 es nombrado Comandante en Jefe de la Flota desde cuyo puesto elabora el plan para el ataque a Peral Harbour así como el plan de expansión naval para fijar los límites de dominio naval. Murió en abril de 1944 cuando el avión en que viajaba fue atacado por la Fuerza Aérea Norteamericana.

ALMIRANTE RAYMUNDO AMES SPRUANCE

Nació en Baltimore, en 1886, Ingresó a la Academia Naval en 1903. Se hizo especialista en electricidad y estuvo embarcado en el acorazado "Connecticut" y el crucero "Cincinnati". Posteriormente fue designado Comandante del destructor "Brainbridge" y ayudante del Inspector de Máquinas de la "Newport Ship Bulding and Dry Dock Co", donde se construía el acorazado que fue entregado a la Armada. En la Primera Guerra Mundial estuvo embarcado en el transporte "Agamenon". Seguidamente alturno diversos puestos a bordo y en tierra dados sus conocimientos en máquinas y artillería.

En 1932 ascendió a Capitán de Navío y en 1939 a Contralmirante. Al principio de la Segunda Guerra Mundial se le nombró Comandante de una División de Cruceros a las órdenes del Almirante Nimitz, para la Batalla de Midway fue designado Comandante de la CTF (Carrie Task Force) en sustitución del Almirante Halsey, quien cayó enfermo, izando su insignia a bordo del "Enterprise".

Se distinguió en las operaciones sobre las islas Gilbert, Mashall y Marinas. Posteriormente nombrado Jefe de estado Mayor del Almirante Nimitz, quien en cierta ocasión cuando se refería a él, expresó: "Nada de cuanto pudiera decidirse de él sería elogio suficiente".

LA BATALLA

A fines del mes de Mayo, el Estado Mayor de Yamamoto había concretado un plan para la ejecución de la "Operación MI" que mereció la aprobación del Almirante.

Este plan comprendía, en síntesis: Un desembarco por sorpresa en el atolón de Midway, precedido de sendas operaciones de diversión en las Aleutianas y Australia, en la figura de un bombardeo de Dutch Harbour y ocupación de las Islas Kiska y Attu en las primeras y un ataque con submarinos de bolsillo al puerto de Sidney en Australia, a fin de atraer la reacción enemiga hacia los dos extremos del Pacífico.

La organización de las fuerzas par la "Operación MI" fue la siguiente:

Fuerza de Portaviones (Almirante Nagumo), constituída por los portaviones de combate "Akagi" (Insignia de Nagumo), "Kaga", "Hiryu" y "Suryu", 2 acorazados rápidos, 3 cruceros y 16 destructores, con un conjunto de 216 aviones (84 de bombardeo, 93 torpedos y 84 cazas).

Fuerza de choque (Almirante Kondo) formada por: dos acorazados, el portaviones ligero "Zuiho", 3 cruceros y 16 destructores.

Fuerza de Ocupación (Almirante Tanaka), formada por 15 transportes con unos 3,000 hombres, entre el regimiento reforzado del ejército, tropas de Infantería de Marina y servicios. Esta fuerza tendría el apoyo de la aviación naval con base en las Marshall y Marcus.

Fuerza de Apoyo Lejano (Almirante Yamamoto) con 7 acorazados, entre ellos el moderno y poderoso "Yamato" con la insignia del Almirante de la flota, 3 cruceros, 12 destructores y el portaviones ligero "Hosho".

Ni el "Shokaku", ni el "Zuikaku", combatientes del Mar del Coral, podían tomar parte en la acción. El primero estaba averiado y el segundo no había podido reponer los aviones perdidos en el combate del día 8 y estaba prácticamente desarmado.

Las fuerzas para la acción contra las Aleutianas, al mando del Almirante Hossogaya, comprendían:

Fuerza de Ataque (Almirante Kakuta), con los portaviones ligeros "Ryujiu" y "Junyo" y dos cruceros.

Fuerzas de Apoyo: 1 crucero y 2 destructores.

Fuerza de Ocupación: 2 transportes con 2,300 hombres y un transporte de hidroaviones.

Como cobertura de las dos agrupaciones estaban previstas dos barreras de submarinos: una ala norte de las Hawai y otra al sur de las Aleutianas, con un total de 21 submarinos (Almirante Komatsu).

Las informaciones que los japoneses tenían en orden a la actividad del enemigo eran en realidad muy precarias. La magnífica red de espionajes con que contaban antes de la guerra, y que tan útil les había sido para proyectar el ataque a Pearl Harbour, había sido desmontada por los norteamericanos y solo las vigilancias de submarinos podían aportar alguna luz sobre los movimientos e importancia de las fuerzas adversarias en torno de las Hawai. los reconocimientos aéreos eran imposibles por falta de autonomía en los aviones.

El 4 de Marzo anterior habían realizado una pequeña operación para atacar a Pearl Harbour desde el aire, con dos hidroaviones cuatrimotores que se aprovisionaron de combustible de un submarino que se estableció eventualmente en el atolon deshabilitado de Franch Frigate. Los hidro aviones llegaron así sobre Pearl Harbour, lanzaron dos bombas, vieron lo que había en el puerto y regresaron.

Sobre este precedente, se establece el "Plan MI", que dos submarinos cargados con gasolina de avión se apostarían en dicho atolon para que repostara en él, el día 30 de Mayo, dos hidroaviones "Kawanishi" de la base de Wotje (Marshall) los que a continuación debían reconocer Pearl Harbour.

Casi doscientos buques, contando los transportes, debían ponerse en movimiento para la ejecución de la operación, comprendiendo un impresionante conjunto de: 11 acorazados, 8 portaviones, 22 cruceros, 65 destructores, 21 submarinos y unos 700 aviones.

El día "D-1" la fuerza de portaviones debía concentrarse a una 300 millas al noroeste de Midway. En la misma fecha, la fuerza de ocupación debía reunirse con la de apoyo y con la de choque a unas 300 millas al suroeste de Midway, mientras que la Fuerza de apoyo

Lejano se encontraría a unas 600 millas al noroeste de Midway para apoyar simultáneamente a las de ataque a este atolón y a las asignadas a la acción contra las Aleutianas, que debían realizar ese día el ataque a Dutch Harbour.

El día "D" se fijó para el 4 de Junio.

La Fuerza de Porta de Nagumo tenía dos misiones difícilmente conciliables, atacar a Midway para deshacer su defensa antiaérea (aviones y artillería) y batir a las fuerzas navales enemigas si estas acudían en socorro de la isla. A la Fuerza de Choque correspondía completar la acción de la primera en la destrucción de las defensas de Midway y a la de apoyo realizar el inmediato de las fuerzas de desembarco.

El objetivo de operación de tal envergadura no podía ser más mísero en su valor intrínseco. Se trata de dos pequeñas islitas, Sand Island y Eastern Island, de tamaño poco mayor que el de un portaviones, sobre una circunferencia de arrecife de coral de unos 12 kms. de longitud en cuyo interior hay lago protegido de los malos tiempos por los arrecifes. Hasta fines del siglo pasado, el atolón de Midway, sin ninguna vegetación, ni agua dulce, no tuvo otro habitantes que los pajaros marinos que en ella anidaban. Hacia 1875, la Pacific Steamship Company estableció en Midway unos depósitos de carbón, pero abandonó la isla poco después porque los beneficios de esta estación carbonera no compensaba las dificultades de acceso a la misma. En 1903, la Pacific Commercial Cable Comapny monta en Midway una estación de relevo para su línea Honolulu—Minilia y entonces se instalan en ella sus primeros habitantes humanos, en la figura de unos cuantos y poco resignados empleados de la compañía, a los que se agregaron, años después los de un pequeño bungalow-hotel construido por la Pan America Airways para los viajeros de un Clipper que semanalmente amarraba en las tranquilas aguas del lago interior.

De reporte, en 1940, la Comisión de Bases del Pacífico decide valorizar la posición geográfica del atolón en su función de puesto avanzado en el Pacífico hacia el oeste, y los Estados Unidos instalan en él una base aeronaval, construyendo un campo de aviación en Eastern Island con todos sus servicios, estableciendo un canal de entrada al mismo y montando una sólida defensa antiaérea. Cuando comienza la guerra en el Pacífico, la guarnición de la base de Midway, que está bajo el mando del Capitán de Fragata Cyril T. Simard, no se compone más que unos 700 "marines". Felizmente para ellos, los japoneses, cuando llevan a cabo el ataque a Peral Harbour, se limitan a disparar en su retirada unos cuantos cañonazos contra Sand Island que sólo producen 4 muertos, 10 heridos y pequeños daños materiales.

A mediados del mes de Mayo quiebra por su base el plan japonés para el ataque a Midway. Este se basaba en llevarlo a cabo por sorpresa, decifran fácilmente todos los mensajes enemigos. hacia el 20 de Mayo el servicio de información de Nimitz había decifrado una serie de radios de los que deducía con toda claridad que los japoneses preparaban, para fines de mes, una operación cuyo objetivo era la ocupación de una isla que designaban con el indicativo de "Isla AF". Se trataba de Midway?, para salir de duda el Jefe

de Información, Capitán de Fragata Rochefort, tuvo la idea de transmitir al Jefe de la base de Midway un mensaje en claro comunicándole el envío de una destiladora. La estrategia tuvo éxito; al día siguiente se decifró un radio japonés en el que se informaba que en la isla "AF" no había agua dulce. Ya no cabía duda que el ataque era contra Midway y el almirante Nimitz decide reforzar las defensas del atolón y concentrar toda su fuerza de porta-aviones en las proximidades del mismo.

En Midway no había más defensa antiaérea, aparte de la artillería, que 25 cazas del tipo ya anticuado "Buffalo", una escuadrilla de "Vindicator" y otra de "Duantass" de los "marines" y se envían con toda urgencia: cuatro "B-26", varios "Catlina", la reserva de aviones torpederos del "Hornet", 13 "B-27" de Hawai y otros 6 del mismo tipo de los Estados Unidos, más una escuadrilla de 10 lanchas torpederas.

Para hacer frente al desembarco, se refuerza la guarnición de "Marines" y se establecen en las playas obstrucciones y minas.

El portaviones "Yorktown", averiado en el combate de Mar del Coral, es trasladado a Pearl Harbour, y reparado a velocidad record, está listo el 30 de Mayo.

Se constituye: al 16 CFT (Fuerza de Tarea de Porta-aviones) (Amirante Flecher) con el "Yorktown" (80 aviones), 2 cruceros y 8 destructores, y la 17 CTF (Almirante Sprunce, que sustituye al almirante Halsey enfermo en Pearl Harbour) con los "Enterprise" y "Hornet" (160 aviones) 5 cruceros y 6 destructores.

Estas fuerzas se hacen a la mar, para situarse al Nordeste de Midway, antes de que los japoneses monten sus barreras de submarinos, y su presencia es desconocida por Yamamoto.

Por último, Nimitz dispone también el establecimiento de 25 submarinos sobre un círculo de 150 millas de radio con centro en Midway.

Con arreglo al plan previsto, el 30 de Mayo llegaban al atolón de French Frigate, situado a mitad de camino entre Midway y Hawai, los submarinos "I-121" e "I-123" pero se encontraron con la desagradable sorpresa de que estaba ocupado por unos portahidroaviones norteamericanos, con lo que el reconocimiento de Pearl Harbour se hizo imposible. Los submarinos tuvieron que limitarse a prevenir a Wotje para que no salieran los hidroaviones con esta información cuando se encontraba ya en la mar, porque entre el 26 y 29 se habían puesto en movimiento todas las fuerzas que debían tomar parte en la operación.

Las barreras de submarinos japoneses, previstas para el día 2 de junio, no estuvieron en sus puestos hasta 24 horas después y de submarinos ninguna información.

El día 2 sin embargo, el submarino "I-168", en vigilancia delante de Midway, informa que del atolon salen patrullas de exploración hacia el sur y el suroeste. Esta información era importante, puesto que por el suroeste debían aproximarse las Fuerzas de Ocupación y de apoyo, pero Yamamoto no se la comunica a Naguno para no romper el silencio radiotelegráfico.

El día 3 de Junio, un "Catalina" de Midway (Alfares de Navío Jewel Reid) Señala a la Fuerza de Ocupación a unas 700 millas al sudoeste del atolon. Este mismo día atacan al convoy japonés nueve fortalezas volantes "B-17" (Teniente Coronel Sweeney) y al día siguiente lo hacen cuatro "Catalinas" habilitados de torpederos. Estos ataques no produjeron mayores daños, pero el hecho de que la fuerza atacante fuese localizada a 1.200 kilómetros del objetivo echaba también por tierra el efecto de sorpresa sobre el que se había basado la operación. El silencio radiotelegráfico impide también que Naguno no conozca esta información.

En la noche del 3 al 4, el tiempo, que hasta entonces ha sido muy malo y ha dificultado seriamente el petroleado en la mar de la Fuerza de Porta-aviones, empieza a mejorar. La misión encomendada a Naguno era atacar a mejorar. La misión encomendada a Naguno era atacar al amanecer el atolon de Midway, pero, a la vez, hacer frente a las fuerzas navales enemigas que se encontrasen en la zona de acción y el Almirante, cuando faltan pocas horas para el amanecer, no tiene ninguna información sobre el enemigo. Debía lanzarse al ataque en tal situación?. Debía asegurarse antes, mediante una amplia exploración, si los porta-aviones adversarios se encontraban en aguas de Midway?. Esperar los resultados de esta exploración representaba no efectuar el ataque al amanecer que era lo previsto para asegurar en la mayor medida posible el famoso efecto de sorpresa. Era tan fundamental esta circunstancia?, Naguno estudia la situación con su Estado Mayor. Tanto el Jefe del mismo, Contralmirante Kussaka, como el Jefe de Operaciones, Capitán de Navío Oishi y como el Capitán de Fragata Genda, de quien Yamamoto había dicho en una ocasión que era una pena exponer a los riesgos de la guerra a una inteligencia tan excepcional y aún técnico tan destacado en táctica aeronaval, aconsejan al Almirante realizar el ataque al amanecer con la mitad de los aviones: llevar a cabo simultáneamente un amplia exploración en un sector de 140 grados con centro en la dirección de Midway; y estar dispuestos, con la otra mitad de fuerzas aéreas, para reaccionar contra un posible enemigo a flote si este fuese localizado por la exploración, y Naguno acepta y pone con ejecución esta idea de su Estado Mayor.

Hacia las cuatro horas del día 4, al estar a 240 millas al noroeste de Midway, los porta-aviones se ponen proa al viento y lanzan la primera ola de ataque en la figura 72 bombarderos y 36 cazas al mando del Capitán de Corbeta Tomonaga que es un veterano de la guerra de China. Otros 108 aparatos, armados con bombas, pero principalmente con tropedos, se colocan en la cubierta de vuelo listo para despegar y 18 "Zeros" quedan volando sobre la Fuerza de Porta-aviones en protección directa de la misma.

Simultáneamente, se lanzan 7 hidroaviones de los acorazados y cruceros para llevar a cabo la exploración prevista sobre un sector de 140 grados hasta 350 millas de la fuerza. El hidroavión del crucero "Tone" tiene una avería en el motor en el momento de ser catapultado y retrasa su salida media hora. Esta circunstancia y el error de no haber lanzado dos hidroaviones en cada demora, preocupación que era lógica habida cuenta la trascendencia de esta exploración, había de tener poco después las más graves consecuencias.

Cuando el grupo d ataque se encuentra a unas 150 millas de Midway es señalado por un "Catalina" que alerta la defensa del atolon. La caza de Midway despega para interceptar el ataque pero a poco se encuentra con los "Zeros" de protección que, más potentes, derriban 24 de los 26 aviones norteamericanos. A las cinco horas y veinticinco minutos el radar de Midway señala: "Muchos aviones al 320 grados y 89 millas". Una hora después tiene lugar el ataque. Al precio de 6 aviones japoneses, estos destruyen 20 americanos y producen daños en las instalaciones, pero Tomonaga no aprecia que la defensa antiaérea haya quedado debidamente neutralizada y señala a las 7 horas: "Es necesario un segundo ataque".

A las cinco horas y cuarenta y cinco minutos, un "Catalina" había localizado los buques de Nagumo y desde las seis horas y quince minutos empiezan a despegar de Midway las fuerzas aérea de la defensa para atacar a los porta-aviones enemigos.

El primer ataque tiene lugar a las seis horas y quince minutos y lo llevan a cabo 6 torpederos "Avenger" y 4 "B-26" armados con torpedos. Los "Zeros" de la protección inmediata intervienen y la mayor parte de los aviones que pueden llegar a posición de lanzamiento, 5 "Avenger" y 2 B-26" son derribados. Los buques logran evitar los escasos torpedos lanzados. Resultado del ataque, nulo.

A las ocho horas, atacan 14 "B-17" sin resultado y, cinco minutos después, 14 bombarderos "Dauntless" de los "Marines" que se lanzan en semipicado. El resultado de este ataque, cuyo intento cuesta 8 aviones norteamericanos, es también nulo.

Hasta este momento las cosas no pueden ir mejor para los japoneses. El ataque a la base enemiga ha sido logrado, aunque según Tomonaga debe repetirse, y los cazas de la defensa de la flota de porta-aviones han destrozado la reacción enemiga sin que ningún buque hay sido tocado.

La llegada del radio de Tomonaga en el momento de euforia sigue al aniquilamiento del primero contra-ataque norteamericano, hace que Nagumo tome la decisión de cambiar los torpedos por bombas, en los aviones que están preparados en cubierta, y realizar un segundo ataque contra Midway. Son las siete horas y quince minutos. Los aviones empiezan a ser descendidos a la cubierta hangar para efectuar el la maniobra del cambio de armamento, dejando despejada la cubierta de vuelo para los aviones de la primera ola que deben llegar sobre las ocho horas y treinta minutos.

Esta decisión es perfectamente normal porque sobre las siete horas los didror lanzados en exploración dan resultado negativo. En realidad, falta uno, que no ha dicho nada, pero la impresión general es que no hay enemigo a flote en la zona de operaciones.

A las siete horas y veintiocho minutos el hidro del "Tone" el que faltaba, señala: "Enemigo a 240 millas al 30 grados de Midway". Consternación en el Estado Mayor de Nagumo; de que enemigo se trata?. Los aviones preparados para atacarle están siendo descendidos al hangar para cambiar el armamento... A las siete horas y cuarenta y cinco minutos Nagumo da contraorden y se vuelven a poner torpedos en los aparatos a los que ya se habían puesto bombas. En el apresuramiento éstas quedan amontonadas en la cubierta y no se meten en los pañoles. Por señales ópticas el contralmirante Yamaguci, que a bordo del "Hiryu" manda la segunda división de porta-aviones, comunica: "Recomiendo un ataque contra el enemigo señalado". Esto lo desean todos, pero... los aviones no están listos y la cubierta de vuelo debe quedar despejada para recoger los aviones que vienen de Midway y que están a punto de llegar.

A las ocho horas y nueve minutos, el hidro del "Tone" señala que se trata de cinco cruceros y cinco destructores. Se trata pues de una fuerza ligera. Esta noticia disipa la inquietud existente en el puente de mando del "Akagi", pero... por poco tiempo. A las ocho y treinta minutos, cuando ya están encima los aviones que vuelven de Midway, el hidro del "Tone" rectifica señalando porta-aviones y dos cruceros más...

Ya no hay más remedio que recoger los aviones que llegan y preparar con la mayor rapidez el envío de un grupo de ataque contra el enemigo avistado. Se prevee, para la nueve horas y treinta minutos, el lanzamiento de 36 bombarderos y 54 torpedos con sólo 12 cazas. Los demás cazas quedarán como protección inmediata de los buques. Mientras tanto Nagumo decide cambiar el rumbo hacia el norte, para despistar a los aviones enemigos si estos han sido ya lanzados al ataque.

Alrededor de las seis horas de la mañana, las 16 y 17 Carrier Task Force norteamericanas tienen noticias de la presencia de los porta-aviones japoneses. El almirante Spruance trata inmediatamente de cerrar las distancias para enviar sus aviones con mayor seguridad de encontrar al enemigo, porque estima que está demasiado lejos, pero cuando llega la noticia del bombardeo de Midway, su jefe de Estado Mayor, el Capitán de Navío coincide con el regreso de los aviones que han atacado Midway, momento crítico en el que es máxima la vulnerabilidad de un porta-aviones y, a partir de las siete horas y veinte minutos, empiezan a despegar los distintos grupos de ataque de los tres porta-aviones norteamericanos sobre un rumbo de colisión correspondiente a la derrota del enemigo hacia las suroeste y desplegados en una amplia zona para aumentar las probabilidades de encuentro.

Los grupos lanzados son:

"Hornet"...15 torpederos (C. de C. Waldron), 36 bombarderos en picado, (C. de C. Ring) y 10 cazas.

"Enterprise"... 14 torpederos (C. de C. Lindsey), 37 bombarderos en picado (C. de C. McClusky) y 12 cazas.

"Yorktown"... 13 torpederos (C. de C. Massery), 17 bombarderos en picado (C. de C. leslie) y 10 cazas.

En total: 42 torpederos, 90 bombarderos en picado y 32 cazas.

Las escuadrillas de torpederos, que vuelan bajo y son las primeras que despegan, se dan cuenta del cambio de rumbo del enemigo y hacen por el.

La escuadrilla del "Hornet" ataca al "Akagi" pero la gran masa, de "zeros" japoneses que están en el aire se lanza contra ellos y la escuadrilla es totalmente aniquilada. Solo se salva el Alfares de Navío Gay que es recogido al día siguiente en una balsa de goma. El "kagi" maniobra a algunos torpedos y evita ser tocado.

Hacia las nueve horas y treinta minutos, la escuadrilla del "Enterprise" ataca al "Kaga". Diez aviones son derribados por una masa de 50 "Zeros" y el resultado del ataque es nulo. De los 13 torpederos del "Yorktown", que se lanzan sobre el "Soryu", 12 son derribados y el ataque también resulta nulo.

De 42 torpederos norteamericanos, solo 5 escapan de la carnicería hecha por los cazas japoneses concentrados todos al ras del agua para hacer frente al ataque torpedero enemigo.

El "Hiryu", que navega más al norte no ha sido atacado.

A las diez horas, cuando va a comenzar el lanzamiento de los japoneses y esta terminado el ataque torpedero, se señalan, casi simultáneamente en los 3 porta-aviones japoneses: "Aviones de bombardeo en picado".

Las tres escuadrillas han navegado a altura, mucho tiempo sobre nubes, y cuando están ya llegando al límite de su radio de acción táctico sin haber visto al enemigo, McClusky ve una estela de un destructor navegando a toda velocidad hacia el norte, cae hacia el nordeste y al poco señala a dos porta-aviones, el "Akagi" y el "Kaga", y divide su grupo en dos partes para atacar a ambos. La escuadrilla del "Yorktown" se apercibe por unos humos de la situación del enemigo y hace por el dirigiéndose a atacar al "Spryu". Ring, el Jefe de la escuadrilla del "Hornet", tiene menos suerte y, tratando de buscar al enemigo, al que no encuentra cuando calcula, mete hacia el sudeste seguido de los cazas y no puede intervenir la acción. Los cazas faltos de gasolina después de la infructuosa búsqueda, se pierden en la mar.

Pero los ataques del resto de los aviones de bombardeo en picado cambian en cinco minutos la faz del combate.

Sin que las cazas japoneses, que no tienen altura, puedan atacarles, se lanzan contra sobre las cubiertas abarrotadas de aviones cargados de gasolina, de bombas y de torpedos y cuyos hangares están también llenos de bombas. En cinco minutos los tres porta-aviones quedan en llamas y con explosiones por todas partes.

El Almirante Nagumo tiene que ser sacado por el castillo de "Akasi" para trasbordar el crucero "Noggara". A las dieciocho horas, habiendo quedado el buque inmovilizado y sin posibilidad de dominar los terribles incendios, debe ser evacuado y hundido por el torpedo de un destructor. El "Kaga", vuela a las diecisiete horas con casi toda su dotación, entre los que se cuenta su Comandante. El "Soryu" corre la misma suerte: su Comandante, el C. de N. Yanagimoto, no consciente abandonar el buque y perece con el.

En sólo cinco minutos, la victoria japonesa se convierte en derrota: tres porta-aviones con todos sus aviones y 1,780 hombres han perecido.

Pero queda aún un porta-aviones intact, el "Hiryu", y la batalla continua.

Sobre la base de las informaciones de un explorador, que pocos antes del ataque había lanzado el "Hiryu" y que señaló tres porta-aviones a 80 millas al este, el Almirante Yamaguchi lanza a las diez horas y cuarenta minutos 18 bombarderos en picada y 6 cazas. Hacia las doce horas estos aviones atacan al "Yorktown". 16 aviones son derribados, pero el porta-aviones norteamericano encaja una bomba y queda de momento parado; pero reparado en parte, a las catorce horas puede ponerse en movimiento a 18 nudos. A las doce horas y cuarenta y cinco minutos, el "Hiryu" repite el ataque con lo último que le queda: 10 torpederos y 6 cazas conducidos por Tomonaga. A las catorce horas y cuarenta minutos, el "Yorktown" queda inmovilizado por dos torpedos. Este segundo ataque cuesta a los japoneses 8 aviones entre los que se encuentra el del Jefe de la escuadrilla.

Mientras tanto, en los "Enterprise" y "Hornet" se prepara un nuevo ataque que se lanza a las quince horas y treinta minutos. A las diecisiete horas los bombarderos en picado e McClusky atacan al "Hiryu" que, sin cazas que lo protejan, queda paralizado y en llamas como sus compañeros. A las cero horas y treinta minutos del día 5 el buque tiene que ser rematado por un destructor y se hunde con 416 muertos a bordo. El Almirante Yamaguchi y el Comandante, Capitán de Navío Kabu, se hacen amarrar al puente del buque para perecer con él.

La flota de porta-aviones de Nagumo ha sido aniquilada. Las víctimas de Peral Harbour han quedado vengadas y Spruance puede comunicar a Nimitz: "Soy dueño del aire".

La noticia de pérdida de los tres primeros porta-aviones, que Yamaguchi comunica a Yamamoto hacia el mediodía, determina la decisión de este de suspender el desembarco y concentrar todas sus fuerzas para hacer frente al enemigo a flote cuya presencia en la zona de operaciones se ha manifestado con tan graves consecuencias. Solo el Grupo de Apoyo del Almirante Kurita debe continuar hacia Midway para bombardear de noche el atolón.

Por la noche, los serviolas del "Kumano", buque insignia de Kurita, señala la presencia de un submarino y el Almirante ordena una caída simultánea de 90 grados a babor. El buque colado de la línea, el crucero "Mogami" por un error en la interpretación de la señal, aborda al "Mikuma" y ambos quedan gravemente averiados. Ante esta nueva desgracia Yamamoto ordena a todos la retirada hacia sus bases de partida.

Los dos cruceros averiados, con dos destructores de escolta, quedan regueando a unas 500 millas al este de Midway. En las primeras horas del día 6 son atacados por los aviones de Midway y más tarde por un grupo de la CFT 16. El "Mikuma" vuela por el efecto de varias bombas y el "Magami", aunque recibe también varios impactos, puede llegar a Truck.

El Almirante Spruance recoge sus acciones y arrumba a Pearl Harbour.

La Batalla naval de Midway ha terminado, pero poco después el submarino japonés "T-160" (C. de C. Tanable) ve al "Yorktown" parado y rodeado de destructores. Lanza una salva de torpedos y alcanza al porta-aviones y al destructor "Hamman". Este se hunde enseguida, pero el porta-aviones queda aún a flote, sin poder moverse y con un grave escora, hundiéndose poco a poco. Ante la imposibilidad de salvarlo, en la madrugada del día 8 son evacuados y hundidos varios torpedos de un destructor.

LA BATALLA DE IWO JIMA

La Segunda Guerra Mundial, fue la época de la historia militar, en la que la guerra anfibia alcanzó su máxima expresión; las playas de Africa y Europa en el Atlántico, y las Islas del Pacífico fueron los escenarios de estas complicadas operaciones que condujeron a la victoria final de las fuerzas aliadas contra las fuerzas del Eje.

Iwo Jima no es quizás, la más importante batalla anfibia pero si fue la más sangrienta; la concentración, de tropas defensivas y ofensivas fue de una elevada densidad, ya que la isla se había convertido en un importante objetivo desde el punto de vista de ambos adversarios, debido a las pistas aéreas que los japoneses construyeron para la defensa de las Islas Marianas.

Desde el punto de vista estratégico Iwo Jima representa para los norteamericanos la posibilidad de establecer una plataforma de ataque contra el territorio metropolitano del imperio del Sol Naciente en su contra-ataque iniciado prácticamente a partir de la victoria

obtenida en la Batalla de Midway.

La táctica empleada por los norteamericanos fue esencialmente la descrita por los manuales. En cambio el General Kuribayashi sí introdujo cambios en el concepto defensivo generalmente empleado en estas operaciones, pues ordenó no atacar a la Infantería de Marina en su momento crítico, sino que todas sus defensas las concentró en el interior de la isla aprovechando la naturaleza volcánica del terreno; esta decisión costó a las tropas norteamericanas más bajas de las previstas para esta operación.

Si bien es cierto que el resultado de esta batalla no fue espectacular como Guadalcanal o Leyte, sus consecuencias se hicieron sentir en el ánimo de ambos adversarios, ya que para los japoneses significaba que por primera vez en su historia una potencia extranjera tomada por la fuerza parte de su territorio y para los pilotos norteamericanos constituyó una alternativa de vida, si por cualquier motivo necesitaban aterrizar en un lugar bajo su dominio y cercano al teatro de guerra.

GENERAL HOLLAN MCTYEIRE SMITH

Nació en 1882, tomó parte en muchas acciones llevadas a cabo en territorio francés durante la Primera Guerra Mundial y en la Segunda, se distinguió en la organización y desarrollo de las fuerzas anfibia, participando en los combates de las Islas Gilbert, Marshall y Marias. La operación en Iwo Jima fue la última dirigida por él cuando ya contaba con 62 años de edad. En 1946 pasó a situación de retiro. En 1949 escribió sus memorias en una obra intitulada "Coral y Bronce". Por su carácter enérgico e inflexible su tropa le impuso el sobrenombre de "Loco Aullador".

TENIENTE GENERAL TADAMICHI KURIBAYASHI

Nació en 1890 en el seno de una noble familia samurai. Durante su carrera profesional y debido a la alcurnia de su familia tuvo oportunidad de observar de cerca a muchos países del mundo. Siendo Capitán en los 20's estuvo dos años en los Estados Unidos de Norteamérica en funciones de Ayudante del Agredado Militar, durante este tiempo viajó intensamente por el país y llegó a evaluar su potencial económico escribiendo a su esposa: "Los Estados Unidos es el último país con el que Japón debe pelear, su potencial es inmenso y maravilloso, la gente es dinámica y emprendedora, No debemos nunca subestimar la capacidad de lucha de los norteamericanos". En 1936 siendo Teniente Coronel sirvió en el Cuerpo de Caballería al mando de un Regimiento. Durante los años siguientes dos años estuvo comisionado en el Ministerio de Defensa. En 1940 fue ascendido a Briddier General y recibió el mando de una Brigada de Caballería. Después del ataque a Pearl Harbour, participó en la ocupación de Hong Kong como Jefe de Estado Mayor del 23/o. Ejército. En 1943 promovido a Mayor General fué enviado a Tokio para recibir el mando de la Guardia Imperial hasta que fué designado Comandante de la Guarnición de Iwo Jima a donde llegó

el 8 de Junio de 1943 para organizar su defensa. sus soldados lo consideraban como un férreo partidario de la disciplina e inflexible con sus subordinados. Se cree que murió el 27 de Marzo de 1944 haciéndose el hara-kari después de haber perdido la isla y casi la totalidad de sus hombres, su cuerpo nunca fué hallado.

LA BATALLA

En fecha tan temprana como Septiembre de 1943 mostro su desagradable rostro de la cuestión de decidir si los norteamericanos tendrían o no tendrían que tomar por la fuerza la isla de Iwo Jima, o isla de azufre.

Iwo Jima contaba con dos bien construidas bases aéreas cuya existencia selló el destino de la isla. Tras un detenido examen emergieron cuatro razones principales que revelaron la necesidad de una ocupación física de la isla por parte de las fuerzas norteamericanas.

En primer lugar, y desde el punto de vista japonés. Iwo Jima era un eslabón esencial en las defensas aéreas de las Marinas y mientras que pudieran mantener en la isla sus escuadrillas de caza estarían en disposición de amenazar las líneas de comunicación de las fuerzas que tratarán de rebasarla.

En segundo lugar, y desde el punto de vista norteamericano, las bases aéreas de Iwo Jima en manos americanas se convertirían en un excelente punto de partida para los bombarderos ligeros que atacaran el territorio metropolitano japonés porque el mismo Tokio se hallaba solamente a 660 millas náuticas de distancia. En tercer lugar, y por la misma razón, Iwo Jima constituiría una base terrestre para los cazas de escolta a los grandes bombarderos en sus incursiones hacia el territorio metropolitano japonés que exigía un desplazamiento de 4,000 kilómetros en la ida y la vuelta.

En cuarto lugar, contaba el efecto que sobre la moral japonesa tendría una ocupación de la isla por parte de los americanos. En muchos aspectos durante esta etapa de la guerra del Pacífico, esta era precisamente la razón más importante. Iwo Jima había sido tradicionalmente un territorio japonés administrado desde Tokio y su conquista por parte de los norteamericanos significaría que una parte del territorio nipón, poblada por súbditos nipones, se hallaría por vez primera bajo dominación enemiga.

Así se inició la que se convertiría en una clásica operación anfibia de la campaña del Pacífico, y así comenzó el más sangriento en la historia del Cuerpo de Infantería de Marina de los Estados Unidos. Aunque los bombarderos pesados habían "ablandado" las defensas japonesas durante las diez semanas anteriores al día "D" y aunque unidades pesadas de la Marina de los Estados Unidos machacaban la costa tratando de neutralizar sus defensas, la batalla de Iwo Jima habría de ser una de las más ásperas de la Campaña del Pacífico y posiblemente de toda la guerra.

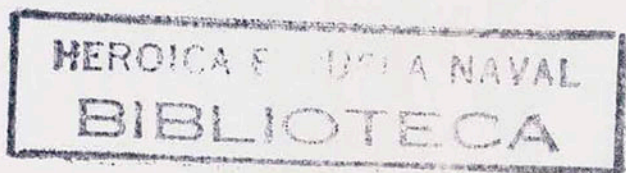
A finales de Mayo 1944, el primer ministro japonés, General Hideki Tojo, informó al Teniente General Tadamachi Kuribayashi que había sido elegido para mandar la 210/a. División de Infantería en Iwo Jima, teniendo como mandos subordinados al Coronel Masuo Ikeda, el General Sadasue Senda, al Comandante Tamacho Fujiwara y el Capitán Yoshio Yokoyama; las fuerzas defensivas del General quedaban completadas como las fuerzas navales del Contralmirante Toshinosuke Ichimaru.

Teniendo en cuenta el volumen de estas fuerzas, el General Kuribayashi decidió abandonar la hasta entonces imperante doctrina japonesa de arrojar a los americanos desde el mismo borde del agua. Influyó probablemente en su decisión el conocimiento de que los alemanes no habían detenido la invasión aliada en Normadía y el hecho de que otras defensas isleñas japonesas se hubieran derrumbado fatalmente ante la irrupción de las tropas americanas. Por eso resolvió que sus tropas no dispararían contra las embarcaciones de desembarco de los norteamericanos, ordenó a sus soldados que permitieran a los americanos penetrar tierra adentro unos 400 metros hasta el punto en el que pudieran abrir fuego las armas automáticas próximas al aeródromo No. 1, que serían apoyadas por la artillería del Monte Suribachi y de la meseta de Motoyama. El General Kuribayashi confiaba en que, tras la carnicería provocada en las tropas de asalto por este fuego inicial de los defensores, podría retirar todas las bocas del fuego del aeródromo No. 1 y llevarlas al norte donde se ejercería la principal acción defensiva desde posiciones subterráneas y resguardadas en las que los nipones esperaban derrotar a los invasores.

En el plan de defensa definitivo, el General Kuribayashi concibió y que la acción que estuviera bien adaptada al terreno y a las dimensiones relativamente reducidas de Iwo Jima. Su plan consistía sencillamente en dividir a la isla en sectores defensivos y en asignar unidades apropiadas a cada sector. Los jefes de las unidades se encargarían de organizar la construcción de posiciones defensivas y de fortificaciones dentro de los sectores que les fueran asignados. La defensa fue dividida en: el sector Oeste y la Línea Principal de defensa situada en el Sector Norte. Como complemento se instalaron defensas en el Sector Oriental y el Sector Noroeste, donde Kuribayashi pensaba detener y aniquilar a las tropas del adversario. Kuribayashi decidió dirigir su defensa desde el Sector Septentrional de la isla, donde estaba localizado su cuartel general en una cueva al sur de Cabo Kitano.

Las defensas niponas contaban también con dos posiciones que serían encarnizadamente atacadas por los infantes de marina. La primera se hallaba justamente al sudeste de Motoyama y era denominada Nida Iwa o Colina 382, era el punto más alto de la isla después del monte Suribachi. La segunda posición era Osaka o Colina 362, al este de Nishi y estaba erizada de cuevas y de tuneles que se utilizarían para abastecer a los cañones antiaéreos de la cumbre de la colina.

El 5 de enero de 1945 el Almirante Ichimaru reunió a sus oficiales y les anunció la destrucción de la flota japonesa en Leyte y la pérdida de las Filipinas. El General Kuribayashi sabía que la invasión de Iwo Jima era Inminente y, atento siempre a la disciplina, mantuvo ocupado a sus soldados en la construcción de fortificaciones.



Cuando el viernes 16 de Febrero comenzó el bombardeo preeliminar de los buques norteamericanos los nipones advirtieron muy claramente que la invasión no se denominaría más de unas jornadas.

El 17 de Febrero le dió orden de completar la destrucción de todos los caminos que podrían ser utilizados por las tropas de asalto de los Estados Unidos. Ese día el General Kuribayashi ordenó a los soldados de la línea principal de defensa que lucharan heroicamente y el mismo General resolvió defender Iwo Jima y morir por el Imperio. En una de sus últimas cartas a su esposa, le escribió: "No esperes mi regreso".

Entre tanto en el lado norteamericano la decisión de tomar la isla fué aprobada y la operación recibió al hombre clave de "operaciones Destacamento".

El Jefe estratégico de la operación, Almirante Nimitz, envió el 9 de Octubre de 1944 un informe muy secreto al Teniente General Holland M. Smith, del Cuerpo de Infantería de Marina, ordenándole la ocupación de Iwo Jima y designando a los jefes de la operación. El Almirante Raymundo A. Spruance, Jefe de la 5a. Flota y la agrupación de Fuerzas del pacífico central, recibió el nombramiento de Jefe de la operación. El Jefe de la fuerza expedicionaria conjunta era el Vicealmirante Richmond Kelly Turner cuya agrupación de fuerzas desempeñaría una variedad de misiones encaminadas a la captura, ocupación y defensa de Iwo Jima. La agrupación de fuerzas de apoyo anfibia, era mandada por el Contralmirante William H.P. Blandy y recibió el encargo de proporcionar el apoyo artillero y aéreo preeliminar, con inclusión del fuego de preparación, retirada de minas y redes, el reconocimiento de playas y la demolición submarina. La agrupación de fuerzas del Contralmirante Harry W. Hill había de transportar y desembarcar a las tropas expedicionarias. El bombardeo de la costa y la protección de las vulnerables barcasas de desembarco que se verían sometidas al fuego japonés de superficie fueron encomendadas a la fuerza de fuego y cobertura del Contralmirante Bertam J. Rodgers.

Las tropas de la fuerza expedicionaria era un grupo de asalto integrado por el Cuerpo Anfibio de Infantería de Marina del Teniente General Haland M. Smith. El General Smith nombró al Comandante General Harri Schmidt como General al mando de la fuerza de desembarco en Iwo Jima. Las principales unidades de la fuerza de desembarco del V Cuerpo Anfibio serían mandadas respectivamente por los Comandantes Generales Clifton B. Cates y Kelly E. Rocky. La reserva de las tropas expedicionarias estarían al mando del Comandante General Graves B. Erskine.

Los detalles finales de la "Operación Destacamento" fueron elaborados por los Comandantes en Jefe del mando supremo de ejército en el Pacífico, del V. Cuerpo Anfibio de Infantería de Marina, las fuerzas conjuntas expedicionarias y la 5a. Flota. Las playas sudorientales de Iwo Jima fueron escogidas como punto de desembarco más conveniente para la llegada de soldados y abastecimientos. El plan de desembarco era, por lo demás, muy sencillo. Las playas sudorientales elegidas para el asalto fueron divididas en sectores de invasión. En la base del Monte Susibachi desembarcarían en Playa Verde, el primero y

el segundo batallanos del 28/o. Regimiento de infantería de Marina del Coronel Harry B. Liversedge.

Su objetivo inmediato era afirmarse en el Monte Suribachi y en el área adyacente. inmediatamente a la derecha de Playa Verde estaban las Playas Rojas 1 y 2 que habían de ser asaltadas por el 27/o. Regimiento de Infantería de Marina del Coronel Thomas A. Wornham que había de proseguir hasta las playas Occidentales en la costa opuesta, girar después hacia el nordeste y controlar la superficie de su zona hasta el primer objetivo del Cuerpo., la línea 0-1, que era uno de los objetivos iniciales que habían de lograrse junto con el dominio del terreno, en donde podrían detenerse las unidades hasta recibir órdenes superiores y lograr una coordinación. El desembarco en las Playas rojas 2, fue confiado al 23/o. regimiento de Infantería de Marina del Coronel Walter W. Wensinger. su misión inmediata consistía en capturar el aerodromo No. 1, girar después hacia el aerodromo No. 2 y dominar la superficie de su zona hasta la línea 0-1 bordeando el flanco derecho de las playas de la invasión se hallaban las playas Azules 1 y 2 desde las que el 25/o. regimiento de infantería de marina del Coronel John R. Lanigan había de lanzarse para ayudar al 23/o. regimiento de Infantería de Marina en la captura del Aerodromo No. 1 y posteriormente para la ocupación de Playa Azul 2 y la dominación de su zona hasta la línea 0-1. El 24/o. y el 26/o. regimientos de Infantería de Marina de los respectivamente debían de apoyar la invasión disgregada de la 4/a. división y de la reserva.

El excelente servicio fotográfico de reconocimiento comenzó a mostrar que las defensas de Iwo Jima se tornaban progresivamente subterráneas. Tras una exposición inicial a los ataques aéreos norteamericanos, los emplazamientos de armas al aire libre empezaron a desaparecer y comenzaron a multiplicarse los blocaos. Cuando se terminó el aerodromo No. 2 comenzó la construcción de un tercer al norte del segundo. A las dardanas el este y del oeste afluían barcos que descargaban sin interrupción abastecimientos y fuerzas adicionales que se sumaban a las ya existentes en la guarnición de Iwo Jima. Cada vez resultaba más claro el propósito de los japoneses de combatir en Iwo Jima y su intención de que los infantes de marina pagaran un duro precio por su irrupción.

Antes de que un sólo infante de marina hubiese puesto el pie en las costas de Iwo Jima aquel pequeño pedazo de tierra había recibido toneladas de explosivos que llovieron sobre la isla durante la más larga y más intensa preparación que recibió objetivo alguno en el teatro de operaciones del Pacífico durante la Segunda Guerra Mundial. Semejante preparación confirmó las sospechas japonesas de que Iwo Jima era el siguiente objetivo en la lista de los proyectos norteamericanos.

Los ataques aéreos efectuados contra los defensores de Iwo Jima están encaminados a tornar un poco más fáciles los primeros desembarcos de las tropas de asalto del V Cuerpo Anfibio, procurando el aniquilamiento de los emplazamientos de piezas artilleras y de defensas fijas y el desenmascaramiento de cualesquiera objetivos adicionales que pudieran substituir para impedir el avance de las tropas de asalto. Los primeros elementos de la fuerza que arribaron a Iwo Jima fueron los dragaminas de la agrupación de la Fuerza-52,

que iniciaron las operaciones que desde la costa no llegaron a efectuar un sólo disparo. Fueron seguidos por las unidades de bombardeo costero que empezaron a destruir o neutralizar antes del asalto de setecientos veinticuatro objetivos prioritarios elegidos entre las instalaciones más poderosas y amenazadoras de la defensa japonesa, con el despliegue de estas fuerzas en torno a Iwo Jima quedó completado el aislamiento del territorio.

La preparación artillera de la marina, tal como estaba programada, comenzó a las ocho de la mañana del 16 de Febrero, en condiciones menos favorables de las normas. Al mismo tiempo, aviones procedentes de porta-aviones y de bases de las Marinas iniciaron sus operaciones contra la isla.

El día siguiente, 17 de Febrero, amaneció claro y despejado y prosiguió así el resto de la jornada, lo que resultó ser ideal para las operaciones que empezaron a las ocho de la mañana cuando los dragaminas comenzaron a operar a unos 700 metros de la playa. Esta vez, el fuego de fusilería y de las armas automáticas ligeras del monte Suribachi ostigó a los pequeños barcos pero no les impidió realizar su trabajo de estudio de las condiciones de oleaje, No encontraron minas y escaparon sin daño alguno.

A las once menos cuarto de la mañana los equipos de demolición submarina comenzaron a dirigirse hacia la costa de Iwo Jima bajo el fuego de cobertura de las lanchas cañoneras que lanzaban sobre las playas una barrera de cohetes y de granadas de las playas una barrera de cohetes y de granadas de las piezas de 40 mm. Cuando los buceadores empezaron a examinar las playas y las condiciones del Oleaje, a la búsqueda y destrucción de obstáculos y a la recogida de muestras de arena para su examen al regreso, las doce embarcaciones de apoyo se vieron en dificultades. Esta había sido la primera vez que tales lanchas utilizaban cohetes en operaciones de apoyo a los equipos de demolición previas al mismo desembarco, y los japoneses confundieron esta acción de reconocimiento con un intento automático de desembarco y sus baterías costeras y sus morteros iniciaron un intenso bombardeo a las embarcaciones.

Cuando se aproximaban a su fin las actividades del día y se retiró mar adentro la flota de bombardeo, el General Kuribayashi creyó que había repetido un intento de invasión. Tras haber conocido la localización de las posiciones artilleras japonesas, los expertos en la artillería de la Infantería de Marina señalaron que si no se les proporciona un día adicional de bombardeo, el desembarco que se verían repletadas de infantes de marina 36 horas después. El Almirante Blanddy aprobó la sugerencia y una nueva disposición de las unidades encargadas del fuego naval preliminar permitió concentrar todo el armamento de cuatro acorazados y de crucero pesado para despejar las playas de defensas y para aniquilar a la artillería de costa que dominaba a la zona de desembarco.

El último día de bombardeo naval preliminar al día "D-1", estuvo caracterizado por una escasa visibilidad y por frecuentes aguaceros que entorpecieron las operaciones pero a las ocho menos cuarto de la mañana, la flota de bombardeo se aproximó a menos de 1,800 metros del litoral de Iwo Jima y comenzó a dirigir su fuego hacia los emplazamientos

artilleros excavados en la base del Monte Suribachi y hacia las defensas costeras emplazadas junto a una cantera situada cerca de la darsena oriental. Los acorazados Nevada y New York barrieron las playas de desembarco mientras que el "Tennessee" y el "Idaho" que atacaban los riscos dominaban las playas.

En las últimas horas del 18 de Febrero, el Amirante Blandy envió un mensaje al Almirante Turner, informándole de los resultados del bombardeo del día y le señaló que un día más permitiría la localización y destrucción de objetivos adicionales pero que, si era necesario, el desembarco podría realizarse el 19 de Febrero, tal como estaba previsto. El Almirante Turner tras haber recibido la opción de decidirse por prolongar el bombardeo un día más, no realizó cambios en los planes. La invasión tendría lugar el día señalado. En la mañana del lunes 19 de Febrero Iwo Jima amaneció bañada en una ligera niebla que comenzó a despejarse con las primeras luces. Soplaban viento del norte, con una velocidad de ocho nudos y el oleaje era relativamente bajo: sólo unos 90 centímetros en las playas elegidas para el desembarco. Cuando los buques de asalto de la fuerza de ataque del Almirante Hill que transportaban a las Divisiones de la Infantería de Marina llegaron ante Iwo Jima para reunirse con la fuerza anfibia de apoyo del Almirante Blandy, se constituyó la armada más grande formada para una sola operación en el pacífico; esto era para los defensores de la isla, aguardaba ahora que habían quedado aislados del Japón.

Exactamente a las siete menos veinte de 19 de Febrero abrieron su fuego los grandes cañones navales y comenzó la hora de bombardeo previo al desembarco. Para ayudar a las tropas que habrían de dirigirse a las playas, el fuego se concentró en la neutralización del área y en el allanamiento de las playas. A las siete menos cuarto, nueve cañones empezaron a dirigir su fuego de cohetes contra la meseta de Montoyama, colocando en aquel sector intensamente fortificado 9.500 cohetes estabilizados de 127 mm.

Pocos minutos después de las ocho cesó el fuego naval cuando 72 aviones del Almirante Mitscher atacaron los flancos del Monte Suribachi, las playas de desembarco y las tierras altas que dominaban las playas orientales, con bombas, cohetes y fuego de ametralladoras. De esta manera formaban parte 48 aviones de la Infantería de Marina, de los cuales veinticuatro eran rápidos "Corsair" que casi razonaban las playas de desembarco al descargar sus bombas de napalm, sus cohetes y las balas de sus ametralladoras. Los soldados de las fuerzas de asalto les vitorearon al contemplar su ataque.

El fuego naval se reanuda a las ocho y veinticinco. Esta vez todos los cañones se concentraron en la tarea de despejar las playas de desembarco.

La fuerza de asalto había comenzado a constituirse a las 6 y media y la línea de partida quedó establecida a las siete y media. Exactamente a las ocho y media, la primera oleada (68 lanchones con vehículos blindados) de la fuerza de asalto cruzó la línea de partida y comenzó la carrera de dos millas hacia las playas de desembarco. Abrían las playas cohetes y granadas de 40 mm. A las 08.57, cuando la oleada de asalto se aproximaba a las playas, el fuego naval se retiró de aquella zona y pasó a concentrarse en los objetivos de

tierra adentro y en los flancos.

Cuando la oleada de asalto se acercaba a las playas, los aviones que habían aguardado para mostrar aún más el valor de su papel de apoyo inmediato, regresaron para ostigar las playas de desembarco, limpiandola de cualquier obstáculo que pudiera haber sobrevivido al bombardeo naval y a anteriores ataques aéreos.

Hacia las nueve las primeras lanchas de desembarco llegaron a las playas de Roja 1 y al cabo de tres minutos, la segunda oleada (primera de las que trasladaba tropas) alcanzó toda la playa desde la base del monte Suribachi en la playa Roja 1 abandonaron sus lanchas e irrumpieron en las playas e inmediatamente se hundieron hasta la rodilla en una fina arena volcánica que les obligó a retrasar su avance. Progresando trabajosamente bajo el peso de su equipo (los camilleros llevaban 23 kilos y algunos servidores de los morteros 55) los soldados llegaron hasta la primera terraza a las nueve y siete minutos y fue seguida cinco minutos más tarde por los 1,600 hombres de la cuarta oleada. Las tropas de asalto se mostraron completamente optimistas al no hallar ante los primeros minutos el fuego de los defensores japoneses.

Si embargo ignoraban el plan del General Kuribayashi de ceder las playas de desembarco a la infantería de marina y traer a las tropas de asalto hacia la meseta de Motoyama, donde serían aniquiladas.

Gradualmente fueron fortaleciéndose las unidades de marina que ya habían desembarcado y los jefes de los Regimientos comenzaron a poner en práctica sus planes.

La lucha concluyó el 26 de Marzo, 35 días costo a la Infantería de Marina Norteamericana ocupar un territorio de aproximadamente 26 kms. cuadrados. A las 8 de la mañana fueron capturados 18 japoneses vivos que informaron que el general Kuribayashi habían mandado el último ataque dos horas antes, sin embargo tras una búsqueda por la zona, no se logró encontrar su cuerpo. Se cree que el 27 de Marzo, se traslado a otra cueva, que resultó herido y que se hizo el hara-kari. Pese a todas las búsquedas el cuerpo del valeroso General Japonés no ha sido hallado jamás.

Cuando se marcharon, los infantes de marina suponían que en las cuevas de la isla debían quedar con vida unos 300 japoneses: fue un cálculo muy equivocado porque eran cerca de 3,000 los que vivían escondidos. En ninguna isla del teatro de operaciones del Pacífico se había registrado jamás tal densidad de soldados enemigos aislados por kilometros cuadrados. Muchos de los sobrevivientes japonés se sustraían la rendición porque temían ser objeto de violencias por parte de los soldados americanos y de sus propios oficiales. Algunos todavía se aferraban a su fanatismo y esperaban que, eventualmente llegarían a vencer a los norteamericanos tan pronto como recibieran ayuda. Con el paso del tiempo incluso los más tenaces empezaron a renunciar a toda esperanza comenzaron a dirigirse a los campamentos norteamericanos para rendirse. Los últimos miembros de la guarnición del general Kuribayashi en Iwo Jima se entregaron en 1951.

En la intensa batalla de Iwo Jima, el General Holland M. Smith aseguró que la marina y el cuerpo de Infantería de Marina de los Estados Unidos habían demostrado de una vez por todas que: "Podemos ocupar cualquier maldito lugar que ellos defiendan". La misión había significado tremendos esfuerzos desde el principio hasta el final. Las unidades sanitarias habían operado bajo las más terribles condiciones, incluso en plena zona de combate.

En Iwo Jima se hizo por primera vez uso del abastecimiento aéreo. Cuando algún determinado artículo escaseaba de manera crítica era inmediatamente lanzado en paracaídas por aviones que procedían de una lejana base.

En General Kuribayashi había convertido a Iwo Jima en el objetivo más difícil con que tropezaron las fuerzas norteamericanas en el Pacífico, por haber establecido sus posiciones profundamente hundidas en el suelo volcánico con objeto de lograr la máxima protección contra el fuego naval. Con el limitado tiempo de que pudo disponer, la artillería naval desempeñó un buen papel. Su éxito más importante consistió en la destrucción de 8 cañones de grueso calibre de la artillería de costa, emplazados en las alturas de la cantera y en la base del monte Suribachi. Una vez que los infantes de marina llegaron a tierra, la artillería naval continuó ayudando a las tropas en las misiones del bombardeo previo a los ataques y en el ostigamiento nocturno de las posiciones enemigas. El General Kuribayashi formuló el mejor tributo a la eficiencia del fuego naval contra Iwo Jima cuando informó a Tokio que el poder de los buques de guerra norteamericanos fue el factor más importante que hizo posible la invasión.

En esencia, el enorme esfuerzo realizado por los infantes de marina en Iwo Jima demostró que por formidables que fueran unas defensas por resuelto que fueran sus defensores, el poder combinado de la Marina y del Cuerpo de Infantería de Marina de los Estados Unidos era suficiente para tomar cualquier objetivo. La triste realidad de Iwo Jima fue el hecho de que tuviera que ser tomada, sin que hubiera otra alternativa. El costo en vida de la ocupación de la isla fue terrible si se tiene en cuenta su superficie. 60,000 hombres desembarcaron en 3 divisiones reforzadas, los cuales sufrieron 6,821 muertos y 21,865 bajas adicionales por herida o casos de crisis de combate. De los 21,300 hombres que componían la guarnición japonesa solo 212 cayeron prisioneros. Sin embargo, las muertes y sufrimientos no fueron en vano: los infantes de marina conocían la urgencia de su misión. Tenían que apoderarse de Iwo Jima para ayudar a los aviadores y cuando el 4 de marzo realizó un aterrizaje de emergencia en la isla la primera superfortaleza volante B-29, los infantes de marina comprendieron de alguna manera que su esfuerzo había valido la pena. Cuando la guerra concluyó habían sido rescatados 24,761 aviadores de los 2,251 aterrizajes de emergencia realizados por los B-29. Si Iwo Jima no hubiese sido arrancada a los japoneses habrían muerto muchos de esos hombres.

La importancia de Iwo Jima queda resumida de la mejor manera posible por la Fuerza Aérea... Que en sus anales escribió: "Localizada a medio camino entre Guam y el Japón Iwo cortaba el largo tramo, tanto a la ida como a la vuelta. Si uno tenía un fallo en un motor se dirigía a Japón y llevaba heridos a bordo, se dirigía a Iwo. Si el tiempo era demasiado malo, uno se iba a Iwo. Las formaciones se encontraban sobre Iwo y eran reabastecidas en Iwo si se trataban de misiones extraordinariamente largas. Si uno tenía que saltar del avión sabía que las unidades aeromarítimas de rescate procedían de Iwo. Y aunque no utilizará jamás Iwo como base de emergencia, Iwo poseía un beneficioso efecto psicológico. Uno sabía que podría contar con Iwo".

SEGUNDA PARTE

LA MARINA DE GUERRA EN LA HISTORIA DE MEXICO

CAPITULO I

SINTESIS DE LOS ANTECEDENTES HISTORICOS DE LA ARMADA DE MEXICO

ETAPA PRECORTESIANA

Examen

La Armada de México tiene su fundamento cultural en la intensidad y la continuidad de la actividad marítima llevada a cabo dentro del territorio que actualmente ocupa el Estado Mexicano, desde que este comenzo a ser el escenario de los diferentes pueblos y naciones que lo han colonizado.

Antes de 1571, el territorio mexicano se encontraba ocupado por un grupo de pueblos política y culturalmente diferentes: unos, los más poderosos, se hallaban asentados en el altiplano, lejos del mar y separados del litoral por las dos grandes barreras naturales formadas por la Sierra Madre Oriental y la Sierra Madre Occidental. Los pueblos ribereños, menos desarrollados, algunos de los tributarios de los mediterraneos, conocieron la navegación marítima y fluvial con propósitos de pesca y comerciales, pero no se dispone de ninguna referencia que mencione el empleo de embarcaciones con fines militares.

En 1517 comenzaron a aparecer frente a las costas de este territorio las primeras expediciones españolas a bordo de navíos que si bien pudieran estar preparados para la guerra marítima, al no encontrar adversario en este terreno, sus tripulantes hubieran de desembarcar para explorar el territorio y combatir en tierra. Bien conocidas son las expediciones de Francisco Hernández de Córdoba, de Juan de Grijalva y de Hernan Cortes: la primera de ellas desafortunada por la derrota que sufrió a manos de los mayas en la Bahía de Champoton, el 1/ro. de Marzo de 1517; este lugar fue bautizado por los españoles con el nombre de "Bahía de la Mala Pelea" donde el propio Hernández Córdoba fue gravemente herido. La última expedición, que Córdoba fue gravemente herido. La última expedición, que culminó con la caída del Imperio Azteca cuya consecuencia fue la conquista y colonización del territorio conocido como la Nueva España, dió origen a las muchas paradojas que caracterizan a la historia de México; el primer combate naval que registran las crónicas del Continente Americano y que tuvo lugar a 2230 metros sobre el nivel del mar durante el sitio que impuso Cortés a Tenochtitlan en el Lago de Texcoco.

Fray Bernardino de Sahagún establece la fecha del 10 de Mayo de 1521 en la que se inició el sitio de la Gran Tenochtitlan y que se prolongo por 95 días. previamente, Hernan Cortés ordenó en Tlaxcala la construcción de trece bergantine para los que utilizó madera de los montes cercanos y los herrajes, la jarcia y la artillería de las naves que en 1519, después de desmantelar quemó en Veracruz. Dichos bergantines fueron botados en Texcoco en el mes de Abril.

Ya en los preparativos para la gran guerra lacustre, Ixtlixochitl, rey de Texcoco impuesto por Cortés, ordenó agrupar todas las capas disponibles y que parte de ellas acompañaran a los bergantines y otras se dedicaran al transporte de bastimentos y otras cosas necesarias para el ejercicio. Ya que la flota estuvo lista, zarparon de la Ciudad de Texcoco para ir sobre Tenochtitlán. Si analizamos la estructuración política de esta peculiar Armada, podríamos clasificarla como una coalición Hispano- Texcoco-Tlaxcala y estaba compuesta por los trece bergantines los cuales iban armados cada uno con un cañón, ballesteros y arcarabuceros y una cantidad no precisada, pero se mencionan varios miles, de canoas indígenas tripuladas con guerreros de las naciones coaligadas. Las operaciones en el Lago de Texcoco asumieron el carácter de una verdadera batalla naval, los aztecas enfrentaron a la flota coaligada varios cientos de canoas y el primer encuentro tuvo lugar en el paraje llamado Piñón Grande, el cual, según los relatos de la exagerada diferencia en los armamentos de los combatientes, decidió la victoria en favor de los Aliados, que materialmente arrollaban a las canoas, habiéndolo echado a pique más de quinientas, sin embargo los aztecas lograron varar dos bergantines restando así fuerza a los sitiadores. Esta primera victoria no fue con mucho la terminación de la guerra; esta lucha se prolongó diariamente hasta el 13 de Agosto de 1521 en que se derrumbo el Imperio Mexicano con la captura del Emperador Cuauhtémoc.

No — EXPLORACION DEL OCEANO PACIFICO Y EL TORNAVIAJE

La era correspondiente al Status político del Virreinato de la Nueva España, dependiente del Reino de España y conocido como la Epoca Colonial, aunque es rica y basta la experiencia náutica, tanto desde el punto de vista de las expediciones que de aquí partieron para explorar la costa occidental del continente y el Océano Pacifico, como por el desarrollo de las ciencias náuticas, la construcción al desarrollo de la marina de guerra fue en realidad escasa porque tanto México, como la mayor parte del territorio continental, fueron preservados de las guerras en las que España intervenía constantemente en los mares europeos. la mayor parte de las expediciones corsarias contra las rutas de navegación de los navíos que comunicaban las colonias españolas con la metrópoli, auspiciadas por Inglaterra, Holanda y Francia, eran contenidas por el sistema escalonado de fuertes establecidos en las islas del Caribe, de tal suerte que en términos generales, el Virreinato de la Nueva España, disfruto de una situación de seguridad muy aceptable conservada, pues los ataques que sufrieron los puertos mexicanos, fueron pocos en relación a la actividad corsaria que en aquellas épocas se desato principalmente en el Océano Atlántico y Mar Caribe.

Aunque no pertenece estrictamente a la historia de la marina militar, es conveniente mencionar que desde las costas de la Nueva España se llevó a cabo una de las expediciones más importantes en los canales de la navegación de aquellos años porque además de conquistar y colonizar las Islas Filipinas, contribuyó a encontrar la ruta de regreso del oriente al Continente Americano. En el año de 1559, Felipe II había ordenado al Virrey Dn. Luis de Velasco, que preparará una expedición que debía conquistar y poblar las Islas Filipinas, que habían sido descubiertas por la expedición de Magallanes en 1521, nombrándose Jefe de la misma a Fray Andrés de Urdaneta, religioso agustino de gran reputación hombre de mar y profundo conocedor de las ciencias náuticas. Por su condición de religioso, Urdaneta declino tomar el mando de la expedición pero ofreció su participación y formulo un proyecto de navegación que envió al monarca: finalmente el mando de la operación le fue confiado al Adelantado y General Miguel López de Legaspis. La flota que se alisto para cumplir con esta misión estaba compuesta por los galones "San Pedro" y "San Pablo" y por los pataches "San Juan" y "san Lucas", todos ellos construidos en astilleros novohispanos y zarparon del Puerto de Barra de Navidad el 21 de Noviembre de 1564.

El plan de Urdaneta consistía en navegar hacia la Nueva Guinea pero en la mar abrió un sobre lacrado en el que el rey le ordenaba navegar directamente hacia las Filipinas. En su derrotero llegaron a las islas del mar del Coral y a las islas Marinas donde el 22 de Enero de 1565 tomaron posesión de la isla de Guam, llegando a las Filipinas el 13 de Febrero.

El problema náutico que esta expedición debía resolver, consistía en que encontrándose las islas Filipinas al Oeste de la Nueva España y situadas un poco hacía el sur, es decir, entre los 10 y los 20 grados de latitud Norte, y siendo los vientos y las corrientes dominantes del Norte, las naves que intentaban regresar a puertos mexicanos recalaban por lo general en la America del Sur o se perdían, por otros lados las cartas náuticas de las que disponían los navegantes carecerían de información confiable.

El 1/ro. de Junio de 1565 se dispuso el regreso de la expedición al mando del Capitán Felipe Salcedo, ya que López de Legaspi decidió permanecer en las Filipinas para iniciar la conmolizaición. Dicho viaje se llevó a cabo solamente con el galeón "San Pedro" quedándose en el puerto de Cuba el galeón "San Pablo", y el patache "San Juan" ya que el "San Lucas" se extravió poco después de haber zarpado de Barra de Navidad. Urdaneta había preparado ya el itinerario y navegando al Noreste alcanzaron los 36 grados de latitud para luego navegar hacía el Este y arribar al puerto de Acapulco el 8 de Octubre de 1565. Abierta y asegurada la ruta, comenzó el provechoso comercio con el Oriente, representado por la Celebre Nao de China.

El patache "San Lucas", pequeña embarcación de 40 toneladas y 20 tripulantes que se separaron de la flota durante un temporal, iba al mando del Capitán Don Alfonso de Arellano quien al verse aislado, decidió continuar el viaje para encontrarse con la flota en las islas Molucas tal como lo indicaba en plan original, pero que fue modificado, sin que se

haya enterado, por lo que espero 30 días en aquellos parajes y al no tener noticias de ella, decidió regresar a la Nueva España no sin antes buscar a la flota de Lagaspi en todas las islas que iban apareciendo a su paso, al no encontrarla, continuó barajando la costa de China hasta alcanzar los 43 grados de latitud y desde ahí se lanzó en pos del Continente Americano llegando a recalar a la punta Sur de la Península de la Baja California; habían pasado 84 días desde que se habían hecho a la vela en las islas Molucas, días de viscidumbres y terribles padecimientos. Al rebasar la península y navegando en dirección del puerto de Navidad fueron sorprendidos por un temporal que casi hace zozobrar la embarcación y los tripulantes, en su desesperación prometieron que si llegaban a puerto llevarían cargado el palo mayor hasta la Ciudad de México y lo plantarían en el Cerro del Tepeyac junto a la Basílica de Guadalupe. El 9 de Agosto de 1565 alcanzaron Barra de Navidad, dos meses antes que el propio Urdanetta, siendo el primer barco que cruzó el Océano Pacífico de Oeste a Este y desde entonces existe un palo de barco plantado en el Cerro del Tepeyac.

Don Mariano Cuevas en su obra "Monjes y Marineros" refiriéndose a esta expedición dice: "Por el número de nativos de nuestro país y por haberse organizado en la Ciudad de México con personal y elementos de ella y porque los mismos principales, legaspi el primero, eran de vieja raigambre en este país y consideraban como suya esta patria, se consideraron y se llama desde aquellos mismos tiempos, mexicana".

Examen LA REAL ARMADA DE BARLOVENTO

La Real Armada de Barlovento fue producto del esfuerzo militar que hizo España para preservar la navegación en las costas atlánticas de la América del Norte y América Central en virtud de que los ataques corsarios y piratas estaban afectando las rutas de comunicación marítima, y gran parte de las riquezas naturales que los españoles conducían desde sus colonias estaban yendo a parar a manos de otros.

Es muy probable que el origen de esta situación, se encuentre en 1493 y 1494 cuando España y Portugal dominaban los mares a través de sus exploraciones que abarcaban la casi totalidad del globo terraqueo y el Papa Alejandro VI, deseando evitar un enfrentamiento entre ambas potencias, dividió a la tierra en dos partes por medio de una línea que se encontraba a 100 leguas (500 kms) al Oeste de otra línea que unía las islas Azores con las islas de Cabo Verde, en una Bala conocida como Alejandrina y luego modificada por el Tratado de Tordesillas en que la primera línea de marcación se corría 270 leguas más al Oeste: las tierras que quedaron al este de dicha línea pasarían al dominio de Portugal y las que quedaban al Oeste serían para España.

Esta decisión que evidentemente discriminaba a las potencias europeas de menor rango pero en franco desarrollo, provocó que estas trataran de tomar por la fuerza lo que por derecho se les negaba. Es importante entonces, distinguir la diferencia entre el Corsario y el Pirata, ya que la historia transmitida a nosotros a través de las crónicas españolas califica de piratas o sus sinónimos a todos los capitanes que a través de casi 300

años atacaron a las líneas de comunicación marítima de España o a sus colonias. En aquellos tiempos no existían ni las marinas mercantes ni las Armadas como instituciones formales de los países europeos: los exploradores y conquistadores recibían la concesión del rey para cierto proyecto de navegación y exploración cuya financiación quedaba a cargo del solicitante; en ocasiones el monarca participaba como socio de dichas empresas, pero por lo general los convenios se celebran acordando que de los descubiertos y conquistados se concedería cierta participación al expedicionario.

En las marinas de guerra ocurría algo muy parecido en el sentido de que algunos de los barcos de guerra eran de propiedad particular y por lo general sus dueños ostentaban algún título dentro de la jerarquía naval y como estos no percibían salario por sus servicios, los botines conquistados en las patrullas de vigilancia o en las batallas se repartían entre el dueño de la embarcación, que pagaba el salario de su tripulación, y el monarca.

Explicada esta situación, se entiende ahora que el corsario era un marino de guerra patentado por cierto gobierno para atacar a bienes y personas del Estado que este señalara de acuerdo con los intereses políticos del momento, y los botines obtenidos se repartían entre el corsario y el rey: mientras que el pirata no tenía patente de ningún gobierno y obra por cuenta propia.

Los ataques a los puertos novohispanos y a las rutas marítimas españolas, comenzaron a raíz de que fue abierta la ruta del Oriente. Cuando las mercancías provenientes de Asia que eran transferidas a España a través de los puertos mexicanos, así como los bienes extraídos en este territorio se convirtieron en el objetivo directo de los predadores del mar, patentados o no.

Como respuesta a estos ataques y con el fin de reformar las defensas exteriores constituidas por los fuertes establecidos en algunas islas del Caribe, fue creada la Real Armada de Barlovento la cual operaría en el mar Caribe y Golfo de México y cuya base sería Veracruz, la cedula real correspondiente fue emitida en 1578 cuando se tuvo conocimiento de las incursiones de John Hawen y Francis Drake; sin embargo, debido a los compromisos militares de España que trataba de retener su dominio sobre los Países Bajos y a su entrada en guerra con Inglaterra en la que perdió aproximadamente la mitad de su armada (Armada Invencible), no fue sino hasta 1638 cuando se llevó a cabo el establecimiento de dicha Armada, la cual funcionó en forma por demás irregular porque en varias ocasiones fue desintegrada, ya por falta de recursos económicos, ya por órdenes del Almirantazgo español que concentraba sus buques para atender compromisos militares en aguas europeas.

Los ataques más violentos que sufrieron los puertos mexicanos a manos de piratas y corsarios fueron lo perpetrados por Lorenzo Jacome "Lorencillo" y su lugar teniente Nicolás de Grammont "Banovent" en Veracruz en 1683 y en Campeche en 1685 sometiéndolos al saqueo y la destrucción, causando, numerosas bajas entre la población civil sin que la Armada de Barlovento ni las guarniciones militares de ambos lugares pudieran

evitarlo, debido a las continuas y permanentes abulia política tanto de la corte española como de los virreyes de la Nueva España para mantener una Armada y un Ejército adecuadamente capacitados para llevar a cabo la defensa de sus colonias.

Si bien llegaba a la Nueva España un Virrey entusiasta, consciente de su cargo y preocupado por garantizar la seguridad de las rutas de navegación y los puertos, como podía sucederle otro con objetivos diferentes que impedía la continuidad institucional de una marina de guerra como proyecto de desarrollo, limitándola a una existencia circunstancial, por lo general posterior a algún acontecimiento que por su gravedad obligaba a reconsiderar la conveniencia de poseer algún sistema de defensa.

La acción más importante en la que fue empleada con éxito la Armada de Barlovento, fue quizás, la recuperación de la isla de Santo Domingo en el mes de Julio de 1690 ya que había caído en manos de los franceses. Dicha expedición, ordenada por el Virrey Gaspar de la Cerda Sandoval, Code de Galve, estaba compuesta por siete navíos de línea, una fragata y 2,600 hombres de todas las armas, al mando del General Dn. Jacinto Lope Gijon, quien desembarco en la isla y derroto a los franceses mandados por el Teniente General de Tranquesnay en la Llanura del Limonal.

Examen

LA REVOLUCION DE INDEPENDENCIA

Los factores que influyeron de manera importante en el proceso emancipador de las colonias españolas fueron deferentes en la político a los que influyeron en las colonias inglesas aunque ambas tuvieron el mismo origen filosófico.

En lo político, España había perdido el control de si misma al ser gobernada primero por la casa reinante de los Habsburgo de origen austriaco y después de los Borbon de origen francés, gobiernos apoyados en una legitimidad basada en una sucesión familiar que no necesariamente obedecían a los intereses de España. Finalmente el dominio napoleónico sobre estas en 1808, le quito toda posibilidad de decisión soberana sobre sus colonias lo cual perturbaba y molestaba a las clases dominantes de origen español que no veían la emancipación como un acto de desobediencia a un rey que ya no gobernaba, sino como un acto de autodefensa contra la intervención francesa.

En cambio en los filosófico, tanto las colonias españolas como las inglesas fundamentaron sus pensamientos en las ideas revolucionarias de la ilustración francesa, que por si mismas desembocaron en la obligación de la monarquía en Francia y repercutieron en los diferentes movimientos culturales americanos que anhelaron fundar sus repúblicas de acuerdo a los modelos propuestos por las ideas de Montesquieu, Rousseau y Voltaire; transmitidas en el seno de las logias masonicas a las que estaban afiliados los principales lideres de los movimientos libertadores: por ello encontramos una mutua colaboración entre todas las colonias involucradas en los procesos revolucionarios. La historia de la actividad marítima militar durante el movimiento de independencia dispone de pocos datos,

esparcidos en diferentes publicaciones por lo que esta parte de nuestros antecedentes resulta ser altamente especulativa en lo que se refiere a una reconstrucción lógica de los hechos.

A propuesta del marino español y diputado por Santo Domingo en rebeldía, Jose Alvarez de Toledo, el 4 de Julio de 1815 el gobierno del General Jose Ma. Morelos expidió el decreto sancionado por el Congreso de Puruaran, por el que se autorizaba la expedición de pantentes de coros a todos aquellos ajudanos nacionales extranjeros que decidieran apoyar la causa de Independencia de México, atacando al comercio marítimo español; en la misma fecha se expidió el decreto por el que se creaban las naderas nacionales de guerra, parlamentaria y de comercio; la bandera de guerra era descrita de la siguiente forma: "un paño de longitud y latitud usadas por las demás naciones, que presente un tablero de cuadros blancos y azul celeste. Se colocaran en el centro de un ovalo blanco en campo de plata, las armas establecidas para el gran sello de la nación, en decreto de la misma fecha, sin alteración ni mudanza alguna; y guarnecerá toda la extremidad del paño mudanza alguna; y guarnecerá toda la extremidad del paño que forma la bandera una orla encarnada de seis pulgadas de ancho".

Previamente, Morelos había ordenado al General Guadalupe Victoria Comandante militar del área de establecer y consolidar un puerto donde recibir las armas y pertrechos que los agentes mexicanos adquieren en los Estados Unidos; el general Victoria estableció el puerto en Boquilla de Piedras, paraje situado a 50 kilómetros al Norte de Veracruz al abrigo de Punta Delgada y lo fortifico. El Gobierno Insurgente nombró al Lic. Dn. José Manuel Herrera, embajador de México en Estados Unidos y ordenó al Coronel Dn. Francisco Antonio de Peredo que formase una marina.

Ahora bien, hay datos que nos permiten establecer el hecho de el coronel Peredo o algún Agente Mexicano estableció contacto con el corsario francés Jean Lafitte, que ordenaba bajo la tolerancia del gobierno de Estados Unidos y que tenía su cuartel general en la isla de Batería en la Bahía de Nueva Orleans y que este recibió siete banderas mexicanas para que destacase algunas de sus naves para operar en aguas mexicanas, este es quizás la razón por la cual, hacía 1816 se encontraba concentrada en Boquilla de piedras, una pequeña escuadrilla al mando del corsario francés Louis Ory constituida y organizada de la siguiente forma:

- 1.- Goleta "La Velona" de 4 cañones y 95 hombres al mando de José A. Lopandro.
- 2.- Goleta "La Guerra" de 5 cañones y 86 hombres al mando de Josepht Rastingues.
- 3.- Goleta "La Republicana" de 3 cañones y 80 hombres al mando de Jean Fanette.

- 4.- Goleta "La Elias" de 3 cañones y 40 hombres al mando de Joseph Lafargue.
- 5.- Galeta "El Terrible" de 2 cañones y 75 hombres al mando de Francois Marchand.
- 6.- Corbeta "Brutos" de 15 cañones y 122 hombres al mando de Jean Courtios.
- 7.- Goleta "La Mexicana" de 3 cañones y 60 hombres al mando de Joseph Anorieux. Esta nave es posible que sea la misma a la que se refiere el Comandante Realista del Batallon de Veracruz Dn. Francisco de Heredia y Vergara a la que nombra como el "El Mexicano" y como "El General Morelos".

Integrada a esta flotilla pero con diferente patente se encontraba la Goleta "El Hidalgo" armada por José Sauvinet y mandado por Adriano Graval.

Don Juan de Galvan, mexicano, sirvió cumplidamente a la causa de la Independencia armado en corso y mandado la Goleta "La Patriota" que transportaba armas a puertos mexicanos, la cual en Septiembre de 1816 combatió y capturó a la Goleta española "La Numantina" frente al puerto de Coatzacoalcos, conduciéndola a Nueva Orleans donde la entregó al Gral. Francisco X. Mina para apoyar su expedición a punto de iniciarse. Este pequeño combate se considera como el primero librado por alguna embarcación que arbolaba bandera mexicana, si bien aun no correspondiente al Estado Mexicano soberano e independiente.

El puerto de Boquilla de Piedras y las actividades que allí se llevaban a cabo impulsaron al Gobierno Virreynal a atacarlo en repetidas ocasiones hasta que el Teniente Coronel de Milicianos José Rincón, al frente de 30 hombres, logró rendir la plaza el 15 de Noviembre de 1816 en cuya defensa murió el propio Coronel Villapinto.

De la flotilla del Capitán Ory se sabe que se unió a la expedición del general Mina, sin que este dato haya sido plenamente comprobado.

CAPITULO II

PRIMERA EPOCA DE LA ARMADA DE MEXICO (1821-1860)

CAPITULACION DEL FUERTE DE SAN JUAN DE ULUA

La Historia de México como Estado independiente y soberano, comienza de facto el 27 de Septiembre de 1821 con la entrada a la Ciudad de México del Ejército Trigarante y con ello se inicia también la historia de sus instituciones. La Armada, de hecho no existía y la situación marítima militar del nuevo país no se definía bajo ningún aspecto, aunque los peligros potenciales seguían amenazando la soberanía mexicana recién adquirida.

La Armada de México comienza a existir como una parte del Ejército de tierra y no se consideraba como una entidad prioritaria desde el punto de vista militar a pesar de que el primer Secretario de Guerra fue Dn. Antonio de Medina, veracruzano y ex-Oficial de la marina española.

A fines de 1822 se comisiona al ex-marino español Dn. Eugenio Cortés y Azueta para adquirir en Estados Unidos la Goleta de guerra "Iguala", la cual fue puesta bajo el mando del Capitán Don Roque Martínez y comisionada el 6 de Junio de 1823, esta fue la primera embarcación que enarbolo la bandera mexicana y junto con la Goleta "Anahuac" forman el pie veterano de la Armada de México.

Como protesta por los tratados de Córdoba, el Brigadier realista José Davila, se refugio con sus efectivos militares en el Fuerte de San Juan de Ulua, izando en el la bandera de España: como la guarnición del fuerte no disponía de medios para abastecerse pero tenía a Veracruz a merced de sus cañones, y el gobierno mexicano no disponía de una marina de guerra para desalojar a los españoles, se puso en práctica un tratado de no agresión no escrito por el que se permitía a los hispanos proveerse en tierra de lo necesario sin que estos fuesen molestados, además de los esfuerzos diplomáticos que llevaban a cabo el gobierno de Agustín de Iturbide, para el desalojo del fuerte por la vía pacífica. El 24 de Octubre de 1822 se hizo cargo del mando de la fortaleza el Brigadier Francisco Lamaur, a quién el General Antonio López de Santa Ana, Comandante de la Plaza de Veracruz, le tendió una emboscada cuando desembarcaba con sus tropas en la creencia de que Santa Ana le entregaría la Plaza; como represalia, el Brigadier Lamaur ordenó el primer bombardeo contra la Ciudad.

*Dona → 1824
Alonso*

El 2 de Diciembre de 1822 Santa Ana se rebeló contra el gobierno no Iturbide y fue apoyada por el Comandante de la fortaleza de San Juan de Ulúa que calculaba que una guerra inberna posibilitaría la recuperación de la antigua colonia. Con la proclamación del Plan de Casamata cayo Agustín de Iturbide y Guadalupe Victoria fue designado Presidente de México, convocando inmediatamente a un congreso que redactara la Constitución de la naciente república, mientras tanto un incidente ocurrió en Veracruz entre una lancha española y un pescador mexicano hizo que se rompieran las pláticas de negociación y el Brigadier Lemaur sometió al puerto a un nuevo e intenso bombardeo que casi destruyó la ciudad el 25 de Septiembre de 1823.

Estas circunstancias vinieron a confirmar al gobierno de México la necesidad urgente de adquirir embarcaciones de guerra para bloquear y atacar a San Juan de Ulua, que recibía viveres y refuerzos procedentes de la habana. El 13 de Noviembre de 1823 se presentó ante el primer Congreso de México independiente el General José Joaquín de Herrera, quien en su carácter de Secretario de Guerra y Marina rindió el siguiente informe: "Me hallo en obligación de dar cuenta a Vuestra Soberanía, de un Ramo del Estado ajeno a mi profesión, del que no tengo el menor conocimiento, y sin embargo, la bondad del gobierno quiso poner íntegramente bajo mi ciudad, por estar unido a la Secretaría de Guerra. Habló de la Marina Nacional, de esta palanca de la prosperidad de los pueblos, que protege su comercio exterior y defiende sus costas de los insultos y pretensiones ambiciosas de sus enemigos. Difícil cosa es transitar un camino desconocido, sin conductos y sin antecedentes de los obstáculos que pueden presentarse para impedirlo, pero que es necesario allanar porque lleva infaliblemente a la prosperidad de un pueblo naciente, que por su riqueza, situación y fecundidad en todos sentidos, quiere fijar sus destinos entre las naciones de la tierra, y tremolar su pabellón vencedor en medio del océano".

→ "No cansare la atención del Congreso Constituyente con la relación histórica de las costas que posee la America Septentrional en el Golfo de México y en el Pacifico; tampoco hablaré de su mayor o menor acceso, de su situación topográfica, de la cala de sus puertos y barras, ni de la utilidad que puedan prestar a su comercio y comunicaciones interiores. Todo esto, además de exigir un estudio, meditación y combinaciones generales que sólo pueden ser obra del tiempo (de que en lo absoluto he carecido) esta tratando dignamente y de una manera satisfactoria, en la memoria que el Sr. mi antecesor Don Antonio de Medina, presentó al Primer Congreso Mexicano, el 24 de Febrero de 1822. Me limitaré por lo mismo a instruir a Vuestra Soberanía de las variaciones que nuestra situación marítima ha sufrido desde aquella época, y lo que el gobierno cree de absoluta necesidad para conservar la integridad del territorio mexicano, eludir las empresas que quizás ya premediten los enemigos de la libertad de los hombres para agredirnos, proteger el comercio de nuestros amigos y ciudadanos, y castigar el arrojo de un General español que destruye una de nuestras ciudades y que desde la anterior y más escondido de una fortaleza que ocupa (y que ursupo a los mexicanos), parece quiere intimidar el espíritu de los valientes, ante quienes no ha osado presentarse en el continente, temeroso de sufrir el pago de su audacia".

"En el año anterior y por medio de aquel documento se dio cuanto al Congreso casante de haberse dispuesto la compra de un fragat y ocho corbetas que el gobierno creyó por entonces bastantes para la protección del comercio y seguridad de las costas. Esta empresa no tuvo todo su efecto por la falta de recursos en que se encontró el jefe comisionado en los Estados Unidos de America, ocasionado por la invalidez de las letras que Barry giró a favor del gobierno a cuenta del empréstito que había contratado y que se declara nulo por las casas de comercio extranjeras a quienes había comprometido. En consecuencia, apenas produjo la comisión dos goletas y seis balandras cañoneras, que obran activamente contra la fortaleza de San Juan de Ulua, excepto una de las primeras, que por necesitar ser reforzada en lagunas obras indispensables, se halla en Alvarado. Están en Filadelfia cuatro balandras iguales a las otras, que deben venir a incorporarse a estas. aun la pequeña escuadrilla de que he hablado, nos sería hoy útil en lo absoluto, si no fuese por el patriotismo de los ciudadanos de Avarado y las costas.

"Equivocos fatales y las circunstancias políticas y extraordinarias en que viera el Departamento de Veracruz, dieron lugar al disgusto y regreso de la brillante tripulación con que vinieron dotados estos buques del Norte de América, que el comisionado había contratado al servicio de México. En estas circunstancias, y cuando el Gobernador de Ulua, rasgado el velo que encubría su mala fe, manifestó sus miras de ocupar a Sacrificios, hallándose estos buques casi abandonados, alvarado los tripuló con sus vecinos, y de este modo marcharon a partir las fatigas y los laures, que ya reportaba la bizarra guarnición de Veracruz, oponiéndose al furor de sus enemigos. Hagamos el honor que se merece, aun pueblo que contiene tan buenos patricios.

"Ya se deja entender que estas pequeñas fuerzas no son bastante para el feliz éxito de la empresa que hoy ocupa a la Nación de arrojar de su continente a los últimos restos de la dominación española. El gobierno, identificado con los sentimientos de los mexicanos, ha pronunciado el Decreto de bloqueo contra la fortaleza de Ulua, y para llevarlo a cabo, ha dictado cuantas providencias estuvieron al alcance de sus facultades y de sus recursos. Si el vencimiento de esta lucha hubiese de disputarse en algún punto del continente, yo respondería del éxito y desde ahora me anticiparía a felicitar por el triunfo a mis compañeros de armas, que ya han dado y están dando mil y mil pruebas de su valor y esfuerzo. pero habiendo cambiado el aspecto de la guerra. ""A LA MARINA SOL TOCA CONSUMAR ESTA GRANDE OBRA Y CONSOLIDA POR SIEMPRE LA INDEPENDENCIA NACIONAL"". De aquí es que por solo esta hecho, debe haber un interés en sostenerla y aumentarla, objeto que el supremo Poder Ejecutivo no pierde de vista, y a que dirigiera todos sus contactos".

"El gobierno juzga como una de los medios más prontos y eficaces para tener en pocos años una Marina floreciente, el dispensar toda protección posible a la mercante. Ella será un plantel de donde le sean indispensables para la tripulación de sus buques. Entre tanto, y para llenar el servicio del momento, se han hecho marchar comisionados con ordenes de hacer venir, entre otros auxilios, marinería extranjera, especialmente americana y en cuanto sea posible, la misma que estaba contratada, porque además de ser muy buena,

deben los mexicanos dar este ejemplo de la religiosidad con que guardan sus convenios y que solo pudieron alterarse en los tiempos de confusión y desorden que han precedido al de la reconquista de su Libertad. De este modo, interino leyes dictadas por la sabiduría y el reposo y fundadas en la experiencia (guía la más segura para el acierto), determinan el sistema de reemplazo en la Marina, aprovechamos el saber y la práctica de hombres que no tienen nada de extranjeros para nosotros, que poseen los mismos intereses que hoy conquistamos y que en fin, son hijos adoptivos de la libertad".

"Nuestra pequeña escuadrilla esta guarnecida por ahora con infantería de la que cubre e Veracruz y sus costas; pero como esta medida la haya dictado la necesidad y se compliquen los ramos económicos de los cuerpos, y deben hacer este servicio soldados acostumbrados a las fatigas y riesgos de la mar, el gobierno cree necesaria la organización de Batallones destinados a el, cuya fuerza deberá ser aumentada a proporción que lo sean los objetos para que son establecidos. La uniformidad en el Ejército demanda que no se disponga de los de Infantería de el, en las bases de sus arreglo ni en sus goces, que serán mayores cuando hagan el servicio de embarcados".

"Del número de sus plazas podrán designarse las que deben poseer el conocimiento práctico del manejo de artillería, en que se ejercitarán exclusivamente y con la más escrupulosa atención".

"El gobierno desea que el Cuerpo Legislativo al ocuparse de las Leyes que han de ser la gloria de la Nación en general, y al dicatro las constituciones del Ejército, fije sus atención en las Ordenanzas con que hoy se gobierna la Marina, que no son otras que las españolas de 1793. este código voluminoso y complicado, que como todos los antiguos de aquella nación, no es otra cosa que un protocolo de decreto que se derogan mutuamente, y que no hacen sino presentar a cada paso dudas y contradicciones peligrosas al mejor servicio, es uno de los mayores obstáculos que se presentan al Poder Ejecutivo para hacer prosperar a la Marina Militar. Vuestra Soberanía dicatara leyes claras, concisas y terminantes que no presenten tropiezos en su ejecución y que puedan igualarse a la de las dos naciones que hoy poseen el imperio de los mares. Se nos presenta en esta parte la ocasión más oportuna de tocar el acierto. Con ejemplos seguros que imitar, sin proporciones que vencer y con una marina naciente, podemos darle la forma de instituciones más propias, PARA QUE LLEGUE ALGUN DIA AL MAS ALTO GRADO DE PEREFECCION. Entre tanto llega ese momento tan deseado, el gobierno cree de absoluta necesidad, que se decrete la abolición del sistema de matrícula. Esta ley, muy propia para los tiempos infortunados en que se estableció, debe olvidarse en el siglo de las luces y de la libertad, en que los hombres son conducidos por el convencimiento y no por la violencia. Ella obligaba a los servicio de marinería a los habitantes de las costas y de las márgenes de los ríos, sin otro motivo que el haber recibido en estos lugares la luz primera, y ella, aumentando privilegios, era un semillero de celos para las diversas clases y profesiones . el gobierno cree que debe reemplazarse por el sistema de enganchamientos voluntarios apreciado por los hombres que penetrados de la obligación de servir a la Patria, odian toda institución que lleve el sello de la fuerza. la misma regla aumentará las filas de los batallones a la custodia

de los buques".

"Cuando la nación española privó por un sistema calculado a los mexicanos, de todos los medios del saber: prohibiendo la formación de establecimientos científicos en su patria, y cuando un hijo de la llamada Nueva España tenía que vencer inmensas distancias y los peligros de una dilatada navegación, para ir a buscar en un colegio de la metrópoli preceptores desconocidos, de quienes solo había nociones vagas de las ciencias abstractas, muy inferiores a las que poseían las otras naciones del globo, debía resultar necesariamente la falta de individuos capaces de mandar una escuadra y a un buque, el tiempo de pronunciar su independencia. Así es que estamos en la necesidad de crearlo todo, fiando en lo general la dirección de nuestra Marina a españoles que convencidos de nuestra justicia, identificaron su suerte a la nuestra y ya son mexicanos, o bien a extranjeros generosos que presentan a ofrecernos sus servicios y a impartirnos el resultado de sus luces y de su experiencia. Para los venideros es necesario facilitar a nuestros conciudadanos todos los medios de ilustración en esa parte, procurando el establecimiento de Academias Náuticas. el gobierno anterior acordó la formulación de una que está en la Ciudad de Tépica a cargo de un Profesor de buenas circunstancias. Informe oportunamente el número de alumnos que contiene, el sistema de enseñanza que en él se sigue y el presupuesto de sus gastos, para que Vuestra soberanía decrete las reformas que estime oportunas: entre tanto el actual cree que en el primer momento favorable debe establecer otra cerca de las costas del Seno y que en ambas se sostenga por cuenta de la nación algunos jóvenes huérfanos de militares y ciudadanos que consagraron su vida a las libertades patrias, premiando así su sacrificio y dando un ejemplo de la gratitud de los mexicanos hacia la memoria de los esforzados que todo lo perdieron por romper las cadenas de nuestra esclavitud".

"El rompimiento de las hostilidades por el Castillo de Ulua contra la plaza de Veracruz, obligó a variar las relaciones de comercio de aquel puerto y trasladarlos a Alvarado y a Antón Lizardo, en donde se están estableciendo las oficinas y aduana marítima. Cuando el gobierno anterior preparaba hostilidades contra aquella fortaleza, se mudó a la barra de Alvarado el departamento de Marina, en donde subsiste provisionalmente.

Por ella solo pueden pasar buques que calen quince o diecisiete pies: admite mejoras su fondeadero haciendo limpias por medio de pontones. El río tiene toda la comodidad necesaria para el establecimiento del Arsenal, astillero seguro en el amarradero de embarcaciones, y sus montes inmediatos poseen maderas de construcción que pueden ser fácilmente condicionadas por el mismo río. En las costas del mar del Sur continúan habilitados los puertos de Tehuantepec, San Diego y Monterrey. En el tercero existe aun el Departamento de Marina y los buques; Oficiales, Marinería y Maestranza que se designan en el Anexo No. uno".

"En tanto nos sea formal y solamente reconocida la Independencia Mexicana por los gobiernos de Europa: el de México cree deber ocuparse de la seguridad y defensa de las desiertas y debilitadas costas del Seno. La Marina solo llenaría ese encargo y nos pondría

a cubierto de una invasión extranjera; para cuyo escarmiento e interinesllase aumenta, será indispensable sostener un numeroso ejército. Por lo mismo se han mandado formar Batallones y Escuadrones de las antiguas Divisiones de Costas y se proyecta la fortificación de los puntos de más fácil acceso: disposición que unidas a la insalubridad del clima por aquella parte: y que es el sepulcro de los europeos; persuaden a creer bastante garantizada la seguridad del territorio de la Nación".

"Si se ha de sostener una Marina Militar, se hace indispensable el establecimiento de arsenales y almacenes para repartos y reemplazos de los buques; pues lo que existían no merecen este nombre por el descuido en que yacieron en tiempos de la dominación española por la pequeñez de sus dotaciones y porque la misma revolución que nos ha valido el disponer de nuestros destinos. pero faltando todo y debiendo proveer a todo, es necesario esperar tiempos más abundosos y entre tanto, el gobierno consulta al Congreso, las mejoras que cree susceptibles y que estén fuera del circulo de sus atribuciones. Si analizamos cuidadosamente este documento, sus juicios contienen toda la base doctrinaria de la Armada de México y gracias a el se iniciaron las gestiones para fortalecer a la Marina de Guerra y desalojar la guarnición española de San Juan de Ulua.

En 1824 Lucas Alemán firmo con Colombia un tratado de alianza ofensivo-defensiva, por el cual ambos países se comprometían a prestarse mutuo auxilio con sus fuerzas marítimas y terrestres. Sin embargo fue hasta 1825, cuando nuestro representante diplomático en aquel país firmo con el Secretario de Relaciones Exteriores, un convenio en el que se estipularon las condiciones según las cuales Colombia nos ayudaría a ocupar San Juan de Ulúa, mismo que no llevo a cumplirse.

Finalmente el Gobierno de México hizo el esfuerzo y logró integrar una escuadra compuesta por la fragata "Libertad"; las corbetas "Victoria" y "Bravo"; las goletas "Papalopan", "Tampico" y "Orizaba"; el pailebot "Pedernal" y la balandra "Chalco". Al entrar el año de 1825 se tomaron disposiciones terminantes para llevar a cabo el bloqueo de la fortaleza de San Juan Ulua, para cuyo efecto se acumularon en el puerto de Alvarado, los elementos navales de que se disponía poniéndolos bajo el mando del Capitán de Fragata Dn. Pedro Sainz de Baranda. en el mes de Abril había sido relevado el Brigadier Lemaur por el Brigadier José María Comppinger quien tomó el mando al frente de un contingente de tropas de fresco y el 5 de noviembre se presentó a la vista de Veracruz una escuadrilla española compuesta de cuatro buques por lo que Sainz de Baranda destaco al día siguiente a la avanzada de su escuadra con órdenes de atacar a la fuerza enemiga. El viento del norte que comenzó a soplar a la caída de la tarde disperso a ambas fuerzas navales, impidiendo que se llevara a cabo el combate; nuestros contingentes se concentraron en el fondeadero de Sacrificios para tomar más tarde el de la Blanquilla, e impedir así la comunicación de la escuadra española con la fortaleza.

El día 11 de Noviembre, volvió a presentarse la escuadrilla española y la nuestra se colocó en el canal. A las diez de la mañana, habiéndose acercado los cuatro buques de guerra enemigos, maniobraron para atraer a los nuestros a fin de que abandonasen su

situación de ventaja pero estos permanecieron en su puesto. A las dos de la tarde los españoles dieron la ciaboga, rehusando el combate y jamás volvieron a presentarse obligando a la guarnición de la fortaleza, diezmada por las enfermedades y el hambre a considerar la posibilidad de la rendición por falta del apoyo logístico necesario, ocurriendo nuevamente otra de esas paradojas que abundan en nuestra historia: La marina de guerra obtuvo la victoria militar sin haber disparado un tiro. La capitulación del fuerte de San Juan de Ulua es una de las dos únicas efermerides militares de la historia de México de la que existe un acta por medio de la cual una potencia extranjera se rinde a las armas mexicanas y por ende consuma definitivamente la Independencia nacional.

↓ Segundo Periodo

OPERACIONES NAVALES MEXICANAS EN AGUAS CUBANAS

Una vez consolidada la Independencia Nacional y una cumplía la misión que le fue confiada a la escuadra de Pedro Sainz de Baranda, se llegó a la conclusión de que la colonia española en Cuba seguía siendo una amenaza para la joven república mexicana, toda vez que España se negó a reconocer los tratados de Córdoba y por lo tanto, era sensato suponer que buscaría la forma de recuperar su colonia usando a Cuba como plataforma.

El Ministro de Relaciones Exteriores Mexicanos Dn. Lucas alemán evaluó acertadamente tanto la amenaza militar que la Cuba Española representaba para México, como la importancia geoestrategica de la isla. Cuba, decía es para México conocido "sine qua non" de su grandeza o el grillete más apretado de su esclavitud: Cuba sin México esta destinada al yugo imperialista, México sin Cuba es un prisionero del Golfo de México, y a partir de 1824 la política de Lucas Alamn gir alrededor de la idea de apoderarse de la isla de Cuba, tal vez muy confiado a nuestras propias fuerzas y alentado por algunas ofertas de ayuda por parte e Inglaterra y Francia, pero Estados Unidos, más que ningún país estaba resuelto a apoderarse de la isla y conociendo las ambiciones europeas se empeñaba en que Cuba siguiera siendo española.

El éxito obtenido por la escuadra mexicana en San Juan de Ulua creo un ambiente político propicio para el desarrollo de una armada más potente y mejor adiestrada, tal como lo había propuesto el General José Joaquín de Herrera, así que se contrataron los servicios de un prestigiado Comodoro Norteamericano, héroe de la guerra de 1812 entre esta nación e Inglaterra, pero que había sido suspendido de su empleo en razón de un consejo de guerra formado en su contra por haberse excedido en el cumplimiento de su deber en un incidente diplomático ocurrido en Puerto Rico: el Comodoro David Porter, quien tomó el mando de la escuadra mexicana con la misión de atacar las líneas de comunicación marítima de la isla de Cuba, dicha escuadra estaría integrada por la fragata "Libertad" de 40 carronadas, el bergantín "Victoria" de veinte y los bergantines "Bravo" y "Hermon" de 18 carronadas.

El comienzo de las actividades formales de la marina de guerra mexicana no podía ser más alagueño, su primera actuación fue coronada por su primera victoria y un año después ya estaba comprometida en operaciones de crucero en aguas de Cuba con el fin,

no expresado, de apoderarse de la Isla o apoyar a su movimiento de Independencia, hostigando al comercio marítimo español. Don Francisco Pizarro Martínez, Agente Secreto del gobierno mexicano en Nueva Orleans, refiere en uno de sus informes: "La disciplina a bordo de estos buques ha mejorado mucho y esta que da gusto verlos. Los antiguos soldados de marina hacen de excelentes marineros y manejan bien la artillería. la eficiencia de nuestra marina era proclamada con admiración en todas partes, las mismas dotaciones españolas que antes menospreciaban a nuestras unidades navales, se mostraban preocupados por la intrepidez de nuestra escuadra".

El Comodoro David Porter llegó a prestar sus servicios a la Armada de México en calidad de miembro regular y le acompañaban su joven hijo David Dixon Porter quien sirvió con el grado de Guardiamarina y el 8 de Diciembre de 1826 se hicieron a la vela en Veracruz, tomado Cayo Huesco como base de operaciones. para el mes de abril, la escuadra ya había apresado o destruido 24 barcos.

El año de 1827 fue de una gran actividad para nuestra joven marina. Se contaba con navío, dos fragatas, una corbeta, cuatro bergantines, cinco golets, cuatro cañoneros, dos correos y cuatro balandras. en los últimos meses del año, la escuadra del Cimitarra Porte se concentro a Veracruz a quien el gobierno ordenó reanudar sus operaciones. En esta ocasión se incorporó el sobrino del Cimitarra Porte, David Henry Porte a quien se le otorgó el grado de Capitán de Navío y se le dio el mando del bergantín "Guerrero". En el mes de Diciembre, la escuadra compuesta por los bergantines "Hermon", "Bravo" y "Guerrero", se hizo nuevamente a la mar.

La mañana del 10 de Febrero de 1828 el "Guerrero" aviso al bergantín español "marte" y la goleta "Amelia" quienes custodiaban a un grupo de barcos de cabotaje, a los que ataco, disperso y persiguió a la rada de Mariel. Avisadas las autoridades de la Habana, destacaron a la fragata "Lealtad" de 54 cañones para dar cacería al "Guerro" al que aviso a las cinco de la tarde. Donde se cuenta Porte de la superioridad artillera de su alcanzado al amanecer del día once así que ante la disyuntiva de luchar o rendirse, Porte y su tripulación optaron por lo primero y se dispusieron para el combate.

La lucha comenzó a las seis de la mañana con un intenso fuego por ambas partes. Dos horas y media duro el combate y los mexicanos, no obstante su seventaja dieron pruebas de temerario arrojo. Hablaba Porte con su tripulación. Una vez apresado el "Guerrero" fue reparado e incorporado al servicio de la marina española con el nombre del "Cautivo".

La perdida del "Guerrero" no aminoro los brios de la escuadra mexicana, la cual continuó con sus operaciones de crucero en aguas cubanas: el "Bravo" hizo trece presas más y el "Hermon" al mando del Teniente Charles E. Hawkins, cuatro presas, entre ellas al bergantín "Amelia", luego de lo cual se integraron nuevamente a Veracruz.

La anarquía política creada y fomentada entre los lideres mexicanos por el hábil

Fin de evaluación

Embajador norteamericano Joel R. Poinsett echo por tierra los planes de desarrollo de la Armada que poco a poco fue quedando sin barcos y sin personal. En Julio de 1829 el Cimitarra David Porte solicitó su baja de la Armada de México y posteriormente fue designado Embajador de Estados Unidos en Turquía donde murió en año de 1843, su hijo David Nixon Porter regreso a los Estados Unidos e ingreso a la Academia Naval de anapolis; en 1847 participo en la guerra contra México y llegó a ser un prestigiado y controvertido Almirante.

2da evaluación

LA GUERRA DE TEXAS Y LA PRIMERA INTERVENCION FRANCESA

2da evaluación

Desde 1823 Joel R. Poinsett había llegado a nuestro país en calidad de negociador del gobierno de Estados Unidos con el encargo de proponer la compra de los territorio de Texas, Arizona, Nuevo México y California, petición que desde luego fue rechazada por Guadalupe Victoria. Dos años después, Poinsett regresa en calidad de embajador plenipotenciario y funda la Logia Masonica del rito de york a la que se afilian importantes personajes de la política nacional y entre los que se comienza a predicar las bondades del a organización republicana federal mientras que en la Logia del rito escocés queda otro importante grupo de personajes políticos cuya tendencia se inclinaba a organizar a la república según el sistema de gobierno central. Es obvio que el propósito de Poinsett al dividir la opinión política en México iba a apoyar brillantemente el objetivo final del gobierno norteamericano: obtener la separación legal de los territorios que habían solicitado adquirir, mediante el recurso del plebiscito, si se lograba implantar el sistema federalista, puesto que cada territorio tendría un gobierno autónomo unido a la república por el contrato constitucional y libre de separarse si la voluntad popular así lo determinara.

Federal
54
54

En la lucha política desatada a raíz de esta división el triunfo de los federalistas llevó al país a la promulgación de la Constitución Federalista en 1824 pero luego las bases constitucionales, promulgadas por Santa Ana en 1835, de tendencia centralista, provocaron la situación propicia que es aprovechada por el congreso Texano para declarar su separación de México y proclamar su Independencia, en virtud de la ruptura del Pacto Federal.

Al principio de la rebelión texana los buques mexicanos patrullaban la costa del estado seseccionista para evitar que los rebeldes recibirán apoyo, y la primera acción militar en este conflicto fue el combate sostenido entre la gleta "Correo Mexicano" y el bergantín texano "San Felipe" El cual resulto vencedor capturado a su adversaria. Esta victoria contribuyo a elevar la moral de los rebeldes que comenzaron a considerar la ida de su proyecto.

En enero de 1836 los texanos crearon su propia armada mediante la compra de los barcos "INVISIBLE", "LIBERTY", "Independece" y "Brutus". A principios de Abril el "INVISIBLE" ataca a la goleta "Bravo" quien custodiaba al "Correo Mexicano" que había sido rescatado siendo esta vez el texano el que debe huir.

El 1/ro. de Marzo de 1837 la guerra con Texas se complica porque el congreso norteamericano reconoce su independencia y comienza a apoyar su causa. En Abril llega a México el Contralmirante francés Baron de Labrettoniere, Comandante de la escuadra de las Antillas con el encargo de averiguar sobre las quejas de ciudadanos franceses en relación a los perjuicios infringidos a sus bienes y propiedades entre los que se encontraba una pastelería en la Ciudad de México; en el mismo mes la corbeta norteamericana "Natchez" se presentó en la barra de Brazos de Santiago donde se encontraba el bergantín mexicano "Urea" con dos goletas estadounidenses capturadas al intentar llevar auxilio a los rebeldes texanos, a quien exigió la rendición obligándolo a izar el pabellón norteamericano y posteriormente condujo como cautivo al puerto de Pensacola. El 17 de Abril la goleta texana "Independence" fue apresada por el Capitán de Fragata Don Blas Godinez al mando de los bergantines "Vencedor del Alamo" y "Libertador", cuando conducía al enviado norteamericano para reconocer la Independencia de Texas.

Lo ocurrido en la barra de Brazos de Santiago era un hecho que el gobierno mexicano no podía ignorar pues se trato de la agresión de una unidad de guerra de una nación con la que no existía estado de guerra, por lo que envió una enérgica nota de protesta al de los Estados Unidos por la vía diplomática.

En el mes de Julio se presentaron en la costa de Yucatán las goletas texanas "Brutus" e "INVISIBLE", bombardearon el puerto de sisal y apresaron dos embarcaciones mercantes, al mando de los bergantines "Iturbide" y "Libertador" u la goleta "Independencia"; cuando la flotilla llegó a Campeche y a los rebeldes se habían retirado por lo que le Cimitarra se lanzó en su persecución con los dos bergantines dándoles alcance en Galveston donde los texanos, en su preocupación por escabullirse estrellaron el "Invisible" contra los arrecifes y vararon el "Brutus".

Los problemas para México se iban acumulando, las potencias tenían la preciosa oportunidad de asaltar a una joven nación que internamente se debatía en el desorden político en el que cada líder tenía su propio proyecto de país y sus propios intereses personales. El informe del Contralmirante Labrettoniere hizo que el gobierno de Francia presentara al de México una formal reclamación por los daños y perjuicios sufridos por súbditos franceses, lo cual desembocó en la guerra conocida con el nombre de :Guerra de los Pasteles".

Sin haber resuelto aun el problema de la Suseción de Texas, México tenía ahora a la flota francesa fondeada en Antón Lizardo desde el 6 de marzo de 1838 al mando del Contralmirante Bazzoche. El 16 de abril el Contralmirante Bazhoche declaró bloqueados los puerto mexicanos. El 26 de Octubre llegó a bordo del "Nereide" el Contralmirante Charles Baudin para reelevar a Bazhoche. El 27 de noviembre, al vencerse al plazo impuesto por Baudion para que el gobierno aceptara las reclamaciones de Francia, la flota francesa abrió fuego sobre Veracruz y la fortaleza de San Juan de Ulua, el primero bajo el mando del general Manuel Rincón y la fortaleza bajo el mando del General Antonio Gaona. La Armada de México, ya sin unidades que oponer a los enemigos del país colabora, en la defensa de la fortaleza donde el Capitán de Fragata Blas Godinez pierde el brazo y la pierna izquierdos. Y al día siguiente, 28 de Noviembre tanto el puerto como la fortaleza capitulan.

El 30 de noviembre México le declara la guerra a Francia y el 5 de diciembre los franceses desembarcan en Veracruz. Hasta que el 9 de Marzo de 1839, un vez satisfechas las reclamaciones, se firma el Armisticio y la armada francesa abandona las aguas mexicanas. Mientras, el problema texano aún sigue latente y en 1841 Yucatán se declara independiente y comienza a presentar ayuda a Texas, con quien entabla relaciones hasta que la intervención diplomática de Andrés Quintana Roo persuade a los yucatecos que desisten de su actitud en enero de 1842. Sin embargo quedan alguno focos rebeldes que finalmente son neutralizados por la escuadrilla del Capitán de Fragata Tomas Marín quien tomó la plaza de Campeche, batió a la escuadra combinada de Texas y Yucatán y finalmente junto con el General Pedro Ampudia recupero la plaza de San Juan Bautista (hoy Villahermosa) atacando a las fuerzas del mercenario Francisco de Setmanat que operaban en apoyo a los intereses de Texas.

LA GUERRA CON ESTADOS UNIDOS

Las intervenciones políticas del gobierno norteamericano ya no podían ser ocultados por los que ya alguna vez habían ofrecido 5 millones de dólares: la guerra llegó como una consecuencia natural de una serie de incidentes programados a partir del apoyo que a la luz publica, Washington comenzó a dar al movimiento separatista texano. México cada vez más enredado en su telaraña política, en 20 años había cambiado 24 veces de Presidente y ninguno de ellos llegó al poder por la vía del sufragio. Evidentemente no había en el animo político ni la previsión, no la planeación ni la programación de proyecto alguno, la educación pública sólo alcanzaba a las clases privilegiadas, alidads con el alto clero. La conciencia nacional si bien era débil en el principio de la República, las luchas internas la debilitaron aun más. México era un país vulnerable desde los cuatro puntos cardinales del poder, es decir: Política, Económica, Social y Militarmente.

Las fuerzas armadas no podían ser excepción en esta situación y la armada sólo existía en la nomina, prácticamente todo su personal servía en fortalezas o cuarteles costeros a las órdenes de los jefes del ejército de tierra.

Además del asunto de Texas, otros incidentes fueron sumándose a las razones esgrimadas para hacer estallar el estado de guerra. En Junio de 1840 el Cimitarra Frank Forrest fondeo con el "St. Luis" frente al puerto de Monterrey en California, para garantizar sus derechos a ciudadanos norteamericanos; en Octubre de 1842 el Cimitarra Jones con su flota desembarco en el mismo puerto y demando su rendición creyendo que ya había estallado la guerra, el gobierno mexicano protesto y el norteamericano ofreció una disculpa. En abril de 1844 el Cimitarra David Conner, Comandante de la flota del atlántico recibió la orden de hacer acto de presencia en aguas mexicanas. El 23 de Mayo el gobierno de Estados Unidos notificó al gobierno mexicano que había firmado con Texas el Tratado de Anexión, situación que el Congreso Mexicano se negó a reconocer. El 18 de abril de 1845 después de un año de mostrar su fuerza, Conner situó su escuadra en Antón Lizardo, el 28 de Agosto el gobierno estadounidense ordenó el bloqueo a los puertos mexicanos y el 18 de Noviembre la flota el Pacifico, al mando del Comodor John D. Sloat fondeo frente a Mazatlán. E 13 de Mayo de 1845 ambos gobiernos reconocieron oficialmente el estado de guerra y tanto el Cimitarra Conner en el Golfo como el Comodor Sloat en el Pacifico impusieron el bloqueo absoluto a los puertos mexicanos: el 16 de junio México le declaró la guerra a Estados Unidos. el 29 de Julio el Cimitarra Sloat le entregó el mando al Cimitarra Stockton quien llegó con la órden de capturar todos lo puertos mexicanos del Pacifico situados al norte de Mazatlan, Cayeron Monterrey, Los Angeles y San Diego. El 7 de Agosto el Cimitarra Conner se acercó con su escuadra a Alvarado y haciendo maniobrar sus buques preparo el desembarco; el mal tiempo le obligó a abandonar su posición y retirarse a su fondeadero de Antón Lizardo

El 2 de Septiembre los norteamericanos de la fragata "La Cyene" desembarcaron y tomaron el puerto de San Blas; el 7 de Septiembre las tropas transportadas en el "Warren" al mando del Cimitarra Hull desembarcaron y tomaron el puerto de Mazatlán. El 23 de Septiembre arribó el Cimitarra Perry para reforzar al Cimitarra Conner.

El 15 de Octubre, la fuerza naval norteamericana compuesta de cuatro fragatas y varias corbetas integrados divisiones, una al mando del Cimitarra Perry y la otra de Conner para atacar y tomar el Puerto de Alvarado. El capitán de Fragata Tomas Marin, Comandante General de la Costa de Sotavento, advertido de este peligro por el frustrado ataque anterior, había reunido todos los medios disponibles en el fuerte de Alvarado, junto con el Comandante del fuerte Capitán de Fragata Pedro Díaz Mirón y el Comandante del fortín de Santa Teresa, Primer Teniente Juan Laine. Toda la artillería del fuerte era de marina, estaba en mal estado y era servida por treinta marineros, un condestable y ocho soldados de infantería; la población civil había sido evacuada y en el pueblo quedaban algunos piquetes de la Guardia Nacional de Alvarado, Tlacotalpan, Cosamaloapan y Acayucan.

A las dos de la tarde los atacantes prepararon el desembarco y penetraron en el puerto disparando sus cañones que recibieron una inmediata contestación con el fuego de la fortaleza, con una muy afortunada buena puntería. Comprendiendo que sus cañones eran suficientes para batir a toda la escuadra, el Teniente Laine ordenó concentrar todo el fuego

sobre el buque insignia causándole daños tan considerables que el Comandante norteamericano ordenó la retirada. Al día siguiente el Cimitarra Perry se dirigió a la desembocadura del Río Usumacinta apoderándose del puerto de Frontera. El 25 de Octubre siguió río arriba hasta San Juan Bautista cuyo Comandante Militar, el Coronel Juan B. Traconis recibió una comisión de marinos que le exigía la rendición, la respuesta que llevaron los emisarios fue: "Diga usted Cimitarra Perry que primero moriré con mi guarnición antes de entregar la plaza". El emboscado no se hizo esperar y a los primeros disparos fue rota el asta bandera del Cuartel General por lo que la escuadra suspendió el fuego creyendo que el Coronel concedía la rendición, una nueva comisión bajo a tierra a indagar y regresó con otra respuesta similar a la anterior con la advertencia por parte de Traconis que por carecer de asta bandera, el mismo la fijaría en el tope de la torre de la iglesia.... El fuego continuo hasta el mediodía en que convencido Perry de su impotencia para tomar la plaza, se regreso a Frontera donde permaneció algunos días.

El 14 de Noviembre Conner y Perry atacaron Tampico ocupándolo. El 14 de Diciembre Perry ataco y ocupo Ciudad del Carmen. El 5 de Marzo de 1847 el General Scott llegó a Antón Lizardo para coordinar con Conner el plan de desembarco para tomar el puerto de Veracruz.

El 9 de Marzo desembarcaron en Playa Collado (Mocambo) 8,600 hombres divididos en tres columnas al mando de los Generales Worth, Patterson y Twiggs quienes avanzaron sin encontrar resistencia hasta rodear el puerto por tierra. El 20 de Marzo el Cimitarra Perry llegó de Estados Unidos a bordo del "Missisipi" con ordenes de relevar a Conner. Para el 22 de Marzo ya estaban todas las fuerzas norteamericanas dispuestas y en posición para iniciar el ataque por mar y tierra y el General Scott exigió al General Juan Morales la rendición de la plaza en dos horas. Morales en un gesto característico de nuestro héroes se dispuso a luchar sabiendo de antemano que no tenía posibilidades de vencer. A las cuatro de la tarde se inicio el bombardeo que continuo durante toda la noche y por cuatro días más hasta el 27 de Marzo, Veracruz se rindió. En este combate se distinguió por su valor, el Teniente de Marina Sebastian Holtzinger quien mandaba la artillería del Baluarte Santa Barbara que disparaba con gran precisión; durante el bombardeo una bala enemiga rompió la driza de la bandera haciéndola caer, el Teniente Holtzinger subiese al Merlon para atarla de nuevo; una segunda bala arranco el merlon y con el rodó el valeroso oficial dentro del baluarte. Nuevamente se levantó y volvió a prender la bandera sosteniéndola enhiesta bajo una lluvia de balas hasta que la situación le permitió arreglar el desperfecto. La guerra del gran despojo continuo un año mes, los puertos mexicanos del Golfo y del Pacifico fueron bloqueados, asediados y tomados; en la defensa de San José del Cabo cayó el Teniente de Marina José Antonio Mijares el 20 de Noviembre, murieron al día siguiente a consecuencia de sus heridas.

El 2 de Febrero de 1848 se firmó el tratado de Guadalupe por el que México perdía los territorios que una vez no quiso vender y hasta el 6 de Septiembre las ultimas tropas norteamericanas que ocupaban San José del Cabo abandonaron Mexico a bordo del crucero "Ohio".

CAPITULO III

DECLINACION Y RENACIMIENTO (1860-1910)

EL INCIDENTE DE ANTON LIZARDO

Este período histórico comprendido entre 1858 y 1910 nos muestra dos épocas contratantes: La desaparición total de la marina de guerra y su resurgimiento como una pequeña fuerza más nacional y medianamente equipada.

Durante la primera parte de este período que comprende las reclamaciones conjuntas de España, Francia e Inglaterra al gobierno de México cuando este decreto la suspensión de pagos de su deuda externa y la segunda intervención francesa. Los buques de guerra intervencionistas transitaron por nuestras aguas sin oposición alguna y las tropas ocuparon y desocuparon nuestros puertos prácticamente sin disparar un tiro.

La estrategia militar del gobierno republicano de Benito Juárez fue la del combate irregular; las guerrillas hostigaban sin descanso tanto a las fuerzas extranjeras como a las nacionales, partidarias del Imperio de Maximiliano. La única acción naval registrada en aquellos días es la conocida como el incidente de Antón Lizardo.

El Capitán de Fragata Tomas Marín que tantos y tan valiosos servicios había prestado al país durante la guerra de Texas y la guerra con Estados Unidos, tomo las armas en contra de la república afiliándose al grupo de los conservadores encabezados por otro distinguido militar, el General Miguel Miramon, cuyo gobierno había adquirido en Cuba 3 pequeñas embarcaciones armadas, la primera fue abanderada mexicana y fue llamada "General Miramon", las otras dos: "Marques de la Habana" y "Concepción" conservaron su bandera española. La misión de estas naves era apoyar por mar el asedio que Miramon imponía al puerto de Veracruz donde se hallaba la sede del gobierno de Benito Juárez.

El incidente, que no militar, sino de violaciones al derecho internacional, consistió en que, estando la escuadra española fondeada frente a Veracruz, podría quedar en libertad de atacar a cualquiera que disparara contra la bandera española; y como ordenara Juárez al General Ignacio de la Llave y al Coronel Daniel Traconis embarcaran con sus tropas en el remolcador "Wave" y el vapor "Indianola", de matrícula norteamericana ambos, y junto con unas lanchas armadas atacar a las embarcaciones de Marín fondeadas en Antón Lizardo, estaba dando pábulo a la intervención de la marina española ya que durante el breve combate Marín izó la bandera española en sus buques.

CONSTITUCION COLOS

CAPITULO DE REFORMAS 132

TOMAS MARIN

El incidente fue resuelto con la presencia de la corbeta norteamericana "Saratoga" cuya intervención solicitó Juárez por el temor de que la escuadra española atacara a Veracruz.

Como Estados Unidos había definido firmemente su política de no permitir la ingerencia de las potencias europeas en el Continente Americano, no dudó en apoyar la petición del gobierno de Benito Juárez y la intervención de esta corbeta norteamericana a manos de los españoles que se tuvieron que limitar a protestar diplomáticamente ante el gobierno de Washington. Tomás Marín fue tomado prisionero y conducido a Nueva Orleans donde fue encarcelado en la prisión pública, acto que naturalmente no fue contestado puesto que los Estados Unidos solo reconocían al gobierno de Juárez, aunque más tarde fue liberado sin ninguna explicación.

Cincuenta y un años de vida independiente habían puesto al país al borde de la quiebra total; si bien había logrado algo trascendental: La constitución de 1857 y con ella la separación del Estado y la Iglesia, su situación general era realmente lamentable: la mitad de su territorio perdida, sin posibilidad de cumplir con sus compromisos financieros, sin un gobierno fuerte y sin fuerzas armadas capaces.

A partir de 1876 en que el General Porfirio Díaz llegó al poder gracias a un golpe de estado proclamado en el Plan de Noria, decidió formar un gobierno fuerte y el país poco a poco comenzó a prosperar. La Armada fue equipada con buques más modernos, tripulados y mandados con mayoría mexicana; la corbeta Escuela "Zaragoza" circunnavegó el planeta en un viaje que duró tres años; se creó la Escuela Naval; se modernizaron las instalaciones del Arsenal Nacional y se creó la Escuela de Torpedos y se construyó el dique seco Salina Cruz. Hasta que este proceso de desarrollo fue nuevamente interrumpido por el estallido del movimiento social de la Revolución Mexicana en 1910.

LA HEROICA ESCUELA NAVAL

Desde que México se hizo independiente la formación de los Oficiales de Marina fue bastante errática, se hicieron algunos intentos de establecer escuelas de educación náutica en Tlacotalpan, en Campeche, en San Blas, en Mazatlán, en Perote, sin que estos proyectos llegaran a consolidarse. En 1854 se instituyó en el Colegio Militar la especialidad de marino para aspirantes que estuvieran debidamente aclimatados a las costas. Estos cadetes después de cursar su carrera militar llevaban las materias propias de la carrera naval y finalmente iban a bordo de las pocas naves disponibles para llevar a cabo sus prácticas náuticas.

Otra forma de educación empleada fue el enviar a los aspirantes a estudiar en las Armadas Española, Inglesa o Francesa hasta que en Abril de 1897 el Brigadier de la Armada José María de la Vega, a la sazón, Jefe del Departamento de Marina elevó una propuesta al Secretario de Guerra y Marina, General Felipe B. Berrizobal para el establecimiento de una escuela naval en el que exponía la necesidad de la Marina de Guerra

en ese entonces en franco desarrollo de contar con una oficialidad científicamente preparada y adaptada al medio naval, cosa que por cierto no se conseguía en el Colegio Militar por estar muy alejado de las costas, dándose casos de Oficiales que durante su formación jamás habían pisado la cubierta de un buque.

Como resultado de la gestión del Brigadier De la Vega, a quien la historia reconoce como el inspirador y fundador de la Escuela Naval, el Presidente de la República, General Porfirio Díaz decretó en ese mismo mes la creación de la Escuela Naval Militar con el propósito de formar el contingente de Oficiales, Maquinistas y Pilotos que demanden los servicios de la Armada y la Marina Mercante.

El más eficaz colaborador del Brigadier De la Vega en estas gestiones fue el entonces Capitán de Fragata Manuel E. Izaguirre, quien fue comisionado al puerto de Veracruz para encargarse personalmente de la adaptación del edificio del Juzgado Militar para instalar la nueva escuela, la cual inició sus cursos el 1/ro. de Julio de 1897 bajo la dirección del propio Capitán Izaguirre, quien fue ascendido a Capitán de Navío, la Subdirección del Capitán de Fragata Ignacio Hajar y su primer plantel estudiantil fue de 19 Cadetes procedentes del Colegio Militar, 11 alumnos de las escuela de Maquinistas Navales y 14 aspirantes del curso directo.

Para la práctica profesional, se adquirió en Inglaterra la corbeta "Yucatán" en la que se realizó el Primer viaje de prácticas a finales del mismo año de 1897. En el año de 1898 se inició la construcción del edificio que ocupó hasta 1952 en el que la Escuela acrisonó toda su tradición y gloria, obra permitida por la demolición, en el año anterior, de la muralla que rodeaba al puerto y cuyo trazo se extendía sobre los terrenos donde se levantó el edificio.

La Escuela Naval funcionó regularmente hasta el año de 1914 en el que dos acontecimientos influyeron en la suspensión de sus labores: por un lado la segunda intervención norteamericana que destruyó el edificio por el bombardeo a que fue sometido por los buques estadounidenses el 21 de Abril de 1914 y por otro, la firma de los tratados de Teoloyucan el 25 de Agosto de 1914 por los que se disolvió el Ejército Federal, licenciándose a los alumnos en virtud del triunfo del Ejército Constitucionalista. Una reconsideración posterior dispuso que los alumnos del 1/ro. al 4/to. años fuesen embarcados en diferentes buques y los del 5/to. año fuesen graduados como Guardiamarinas y enviados al Servicio.

Debe mencionarse antes de proseguir, la actitud que adoptó el personal de la Escuela Naval durante el levantamiento del General Felix Díaz en contra del gobierno de Francisco I. Madero en Octubre de 1912. Al tomar posesión del puerto la fracción rebelde, el Director de la escuela, Capitán de Fragata José Servin, midió la enorme responsabilidad que en tales circunstancias recaían sobre el y adoptó la decisión de izar sobre el edificio la bandera de la Cruz Roja como patente de neutralidad que le pusiera a salvo de la situación política y militar prevaleciente. Afortunadamente, antes de llevar a cabo su propósito, lo puso en

onocimiento de los Cadetes, quienes respetuosamente le manifestaron por voz del Cadete osé Azueta, que estaban dispuestos a cumplir sin ambigüedades ni limitaciones con su deber. Que defendieran la bandera de la escuela y al gobierno constitucional hasta las últimas consecuencias si fuesen necesario. El Capitán Servin escuchó a sus alumnos con vivo interés, y con satisfacción aceptó la propuesta con lo que tras un grito unánime de: Viva la Escuela Naval!", se hizo ondear en el asta del edificio la bandera oficial de la institución.

Al día siguiente, el Director de la escuela recibió una comunicación del Jefe rebelde en la que le expresaba sus seguridades de que la Escuela Naval, tan querida para él como el Colegio Militar del que era hijo, sería respetada.

Restaurado el edificio de la escuela de los daños que recibió en 1914, ésta fue nuevamente reabierta en Febrero de 1919 con el nombre de Academia Naval, bajo la dirección del Cimitarra Arturo Lephán reincorporándose los Cadetes que hacían sus estudios a bordo de los buques.

En Diciembre de 1923, a causa del movimiento Delahuertista que la escuela se negó a secundar, ésta fue desalojada y cerrada y posteriormente ocupada por las fuerzas rebeldes quienes destruyeron sus archivos. En Marzo de 1928 fue nuevamente puesta en servicio bajo el mando de su primer Director, Cimitarra Manuel Izaguirre.

En Marzo de 1929 el Comandante de la plaza de Veracruz, General Jesus M. Aguirre se levantó en armas y la escuela fue nuevamente obligada a abandonar sus instalaciones y fue reabierta en Enero de 1930, funcionando en forma irregular debido al recelo con que las altas esferas militares veían a la Armada.

Es hasta el año de 1932 en que fue nombrado Director el Capitán de Corbeta P.A. Carlos Castillo Bretón y debido a que fue creada la Dirección de Educación Militar, cuando se implantaron reformas sustanciales al plan de estudios y es a partir de entonces que la escuela comenzó a funcionar regular e ininterrumpidamente hasta nuestros días.

En los años de la Segunda Guerra Mundial y ante la necesidad de contar con un mayor número de Oficiales, la Escuela Náutica de Mazatlán fue transformada en escuela de formación militar recibiendo el nombre de la Escuela Naval del Pacífico la cual funcionó de 1941 a 1947.

En Junio de 1947, el ex-profesor de la escuela, Doctor Porfirio Sosa Zarate, elevó a la Cámara de Diputados una iniciativa para que tanto el Colegio Militar como la Escuela Naval fueran declarados planteles "Heroicos", la cual fue aprobada el 20 de Diciembre de 1949, quedando su nombre oficial como actualmente los conocemos.

El 12 de Noviembre de 1952 fueron inauguradas las nuevas instalaciones del Plantel en el poblado de Antón Lizardo las cuales fueron construidas por orden del Presidente de la República, Lic. Miguel Alemán Valdez y recibidas por el Contralmirante Alvaro Sandoval

Paullada en calidad de Director.

El establecimiento de la Escuela Naval es, sin duda alguna, el paso más importante dado por el gobierno de la República, para lograr la consolidación institucional de la Armada que finalmente pudo contar con un centro de formación doctrinaria que apoyaría un desarrollo sostenido de la institución.

CAPITULO IV

LA ARMADA DE MEXICO EN LA REVOLUCION MEXICANA (1910-HASTA NUESTROS DÍAS)

Como ha ocurrido en casi todos los movimientos revolucionarios, de las fuerzas armadas, la Marina de Guerra es la menos involucrada y como su oficialidad, técnicamente preparada es más difícil de substituir, por lo general y salvo casos de índole política, es conservada por los gobiernos revolucionarios para poder contar con una operación adecuada de sus unidades navales.

Sucede también que los ejércitos formados en el fragor de estos movimientos, están integrados por la masa popular en rebeldía, cuya victoria se debe precisamente su oficialidad, por lo que los nuevos cuadros militares surgidos del movimiento social recelan de la lealtad de la marina que por la naturaleza de su formación profesional es en términos generales, a política, por lo que su lealtad la otorga invariablemente a la ley.

Así sucedió en la Revolución Francesa, en la Revolución Soviética y la Revolución Mexicana no fue la excepción.

Al estallar la Revolución Mexicana se interrumpió un proceso de desarrollo que se había iniciado apenas 30 años antes en el seno de la Armada de México, cuando la voluntad política del Estado Mexicano había comprendido la importancia de proteger sus dilatadas costas y había dispuesto favorecer el desarrollo de la Marina de Guerra tantos años postergado.

El movimiento social sorprendió a la Armada en los inicios de la consolidación de su desarrollo y comenzaba a crecer, la nueva etapa histórica cambió el sentido de la voluntad nacional y el pueblo mexicano concentró sus esfuerzos en alcanzar la justicia, la libertad y la igualdad de oportunidades que le habían sido negadas por cerca de 400 años. Los mexicanos necesitaban destruir antiguos esquemas para comenzar a reconstruir sobre cimientos más fuertes. Evidentemente que este esfuerzo implicaba sacrificios, significaba renunciar a logros ya obtenidos, si bien en circunstancias que no favorecían a las mayorías y daba útiles beneficios a otras potencias.

Uno de los primeros beneficios que la Armada recibió durante el período revolucionario fue el establecimiento de su Ordenanza General promulgada por el Presidente Francisco I. Madero.

EL CAÑONERO "TAMPICO"

Todos los movimientos revolucionarios, independientemente de las causas que los originan, se caracterizan principalmente porque dividen al pueblo en corrientes de opinión que ya no se discuten sino se lucha violentamente por su permanencia. Esta división de conciencias crea compromisos de voluntades fundamentadas en la convicción personal de cada ciudadano y nadie puede escapar a la disyuntiva de elegir la causa a la cual debe unirse para luchar por los propios ideales.

Esto fue lo que aconteció con el Comandante Hilario Rodríguez Malpica y la tripulación del cañonero "Tampico". Venustiano Carranza, encabezando el movimiento constitucionalista, se había levantado en armas en contra del gobierno del General Victoriano Huerta, después de haber proclamado sus propósitos en el Plan de Guadalupe, en Marzo de 1913.

En el mes de Febrero de 1914, el cañonero "Tampico" se encontraba fondeado en Guaymas en operaciones de apoyo al Ejército Federal que combatía contra los constitucionalistas que asediaban al puerto; su tripulación, encabezada por el primer Teniente Rodríguez Malpica, desconoció la autoridad del Comandante, Teniente Mayor Manuel Castellanos y juró su adhesión al movimiento revolucionario. El Comandante Rodríguez Malpica fue ascendido por Venustiano Carranza al grado de Capitán de Navío y le giró ordenes para que se dirigiese a Topolobampo con el fin de incorporarse a las fuerzas rebeldes.

Teniendo conocimiento del acto sedicioso de la tripulación del "Tampico", el mando federal destacó en su persecución a los cañoneros "Morelos" y "Guerrero" al mando del Comandante de la flotilla Capitán de Navío Ignacio Torres, con ordenes de bloquearlo en Topolobampo y atacarlo si se presentara la oportunidad.

Ya en Topolobampo, el General Alvaro Obregón giró instrucciones a Rodríguez Malpica de zarpar a Mazatlán para apoyar al ejército constitucionalista que había detenido su marcha hacia Guadalajara gracias a la tenaz resistencia que en esa ciudad le presentaba el Ejército Federal. Varios intentos hizo el "Tampico" de forzar el bloqueo impuesto por el "Guerrero" y el "Morelos", hasta que se percató de que el "Morelos" había abandonado el área, y el 31 de Marzo salió del puerto resuelto a batirse con el "Guerrero". A las cuatro y media de la tarde el "Tampico" abrió fuego iniciándose así el primer duelo de artillería naval que registra la historia de la Armada, llevando a cabo bajo el mando de Oficiales mexicanos.

Ambos buques encajaron algunos impactos pero el más dañado fue el "Tampico" que se vio obligado a regresar al puerto apenas a tiempo para vararlo e impedir que se hundiera, pues la mayoría de los proyectiles habían pegado a la altura de la línea de flotación. El buque quedó cubierto por el agua hasta la cubierta superior, pero quedando disponible su artillería para dispararla cuando el "Guerrero" se acercara demasiado.

Tal vez, pensando el Comandante Torres que el "Tampico" había sido abandonado por su tripulación, y hostigado por los frecuentes bombardeos llevados a cabo por un avión de las fuerzas rebeldes tripulado por el Capitán Primero P.A. Gustavo Salinas Camiña y por el 2/do. Teniente Maquinista Teodoro Madariaga, se retiró con su buque a Mazatlán y Guaymas. Este es otro de los aspectos muy importantes de este combate, porque durante su desarrollo se llevó a cabo el primer combate aeronaval de la historia militar.

Desde sus inicios la Revolución Mexicana estuvo intervenida; en México compitieron y combatieron los intereses políticos y económicos de las potencias europeas contra los hegemónicos de Estados Unidos de Norteamérica; era común encontrar en aguas territoriales mexicanas buques de guerra extranjeros de variadas nacionales, observando los acontecimientos. Para el mes de Abril de 1914 la intervención Militar estadounidense ya era inminente y para los días en que Hilario Rodríguez Malpica había parchado su maltrecho barco, ya los yankees habían desembarcado y tomado el puerto de Veracruz y todos los puertos principales de ambos litorales estaban estrechamente vigilados por su Armada.

Por conducto de uno de estos buques "Observadores" el Comandante del "Guerrero", el Capitán de Navío Ignacio Arenas, recibió información de que la tripulación del "Tampico" había logrado poner a flote su barco y que habían recibido ordenes de dirigirse a Mazatlán transportando tropas de Batallón de "Irregulares de Sinaloa" por lo cual apresuró sus reparaciones y se hizo rápidamente a la mar con objeto de rematar al maltrecho barco.

El 14 de Junio el "Tampico" se hizo a la mar, pero los daños sufridos en su vieja maquinaria lo hizo quedar al garete pocas horas después, siendo arrastrado por la corriente prácticamente hasta su punto de partida. El Comandante de otro de los buques norteamericanos que observaban los acontecimientos, le comunicó al Capitán Rodríguez Malpica que el "Guerrero" había salido de Guaymas en su persecución y este y su tripulación trataron de reparar la maquinaria antes de que el "Guerrero" les sorprendiera.

El 16 de junio, en la madrugada, el "Guerrero" llegó Topolobampo sorprendiendo al "Tampico" aun inmóvil. En esas condiciones de evidente desventaja, a las siete treinta y cinco horas, el "Tampico" abrió fuego con sus cañones de 100 mm., siendo inmediatamente contestado por el "Guerrero" el cual no tuvo ninguna dificultad en hacer blanco.

Al ver como sus compañeros caían muertos, víctimas de un tiro más preciso, algunos hombres del batallón de Irregulares, no entrenados para este tipo de combate, trataron de insubordinarse primero y al enfrentarse a la férrea voluntad del Comandante Rodríguez Malpica, intentaron huir lanzándose al agua, por lo que el Comandante tuvo que disparar contra ellos para evitar que su actitud cundiera entre los demás tripulantes.

Más tarde el fuego del incendio provocado por los impactos se generalizó en el "Tampico" alcanzando unas latas de alcohol las cuales explotaron, el buque comenzó a escorar y a las diez treinta horas, viendo que todo estaba perdido, Rodríguez Malpica ordenó abrir las válvulas de fondo, abandonar el buque y huir a tierra. El Comandante

Arenas, que se dio cuenta de la maniobra les cortó la retirada, tomándolos prisioneros.

Otra valerosa orden había dado Rodríguez Malpica antes de abandonar su barco "No refugiarse por ningún motivo en los barcos americanos, cualquier cosa que sucediera, deberían preferir caer prisioneros o morir antes que deber su salvación a los odiados yanquis"; aun no había transcurrido un mes del sacrificio de José Azueta y Virgilio Uribe.

Poco antes de que la lancha en la que iba, se aproximara al costado de "Guerrero" Rodríguez Malpica sacó su pistola y se pegó un tiro en el paladar. De esta manera concluyó el único combate naval registrado por la breve historia de la Armada de México.

21 DE ABRIL DE 1914

3ra-evaluación

Al iniciarse el año de 1914, las fuerzas del Ejército Constitucionalista avanzaban arrolladoras por distintas regiones del país. Sonora, Sinaloa, Chihuahua, Guerrero, Tabasco, etc., se encontraban en manos de los carrancistas; Monterrey, Torreón, Ciudad Victoria y otras importantes poblaciones habían sido ocupadas por fuerzas que apoyaban al Plan de Guadalupe y el General Pablo González amenazaba ya a Tampico. Obregón seguía avanzando González amenazaba ya a Tampico. Obregón seguía avanzando por el noroeste y el huertismo se encontraba en la fase de una lucha desesperada por evitar la total derrota. Ante esta situación, se hicieron todos los esfuerzos posibles por lograr el reconocimiento por parte de los Estados Unidos al gobierno huertista, intentos que sistemáticamente fracasaron, de tal manera que surgieron varios incidentes de carácter internacional, entre otros, el acaecido en el puerto de Tampico el día 9 de Abril de 1914, cuando un Oficial de la guarnición de la plaza detuvo a un Oficial y siete marineros estadounidenses por haber desembarcado de una lancha del "Dolphin" en el muelle "Iturbide", violando con ello los reglamentos interiores del puerto que disponían la prohibición de desembarcar en ese sitio por lo que se condujo a los detenidos hasta la Comandancia de la plaza. Este incidente provocó las inmediatas protestas del Cónsul de los Estados Unidos y del Almirante Mayo, por cuya intervención se puso en inmediata libertad a los marinos del "Dolphin" y se expresaron disculpas al Comandante de la flota norteamericana. Sin embargo horas más tarde recibió el General Ignacio Morelos Zaragoza, Jefe militar de Tampico, una comunicación del Almirante Mayo en la que se dirigía una amplia satisfacción e izar públicamente la bandera norteamericana en un lugar visible y saludarla con veintiún cañonazos, los cuales serían contestados por el "Connecticut". La decisión del Comandante mexicano de la plaza debería ser contestada en un término de 24 horas, pase a lo cual y al carácter de ultimátum que contenía la nota de Mayo, se negó a satisfacer tal demanda, considerando fundamentalmente que las satisfacciones dadas en cuanto se produjo el incidente eran suficiente para dar por concluido el asunto.

El Comandante de la escuadra de los Estados Unidos cursó dos notas más en el mismo tono que la primera e hicieron sentir a la población tampiqueña la inminencia de un conflicto armado internacional por lo que el pueblo se ofreció a combatir si se hacia

necesario para la defensa del puerto si se hacia necesario para la defensa del puerto e hizo llegar al General Morelos Zaragoza todos los elementos que se consideraron útiles para la resistencia al que parecía ya inevitable ataque de la flota estacionada frente a la barra, llegando a solicitar, inclusive, a los oficiales del Ejército Constitucionalista que se encontraban en las afueras de la ciudad el que cesaran la lucha interna para unificar sus fuerzas y repeler el posible ataque extranjero.

La mañana del 12 de Abril de 1914, horas antes de que feneciera el término dictado por el Comandante de la 4/ta. División de la Flota del Atlántico de los Estados Unidos, sorpresivamente para el pueblo tampiqueño, los acorazados que se hallaban fondeados frente a la barra zarparon enfilando hacia el sur.

Con motivo del incidente de Tampico, los gobiernos de México y de los Estados Unidos emprendieron las negociaciones diplomáticas correspondientes con el propósito, por parte de nuestro país, de encontrar la forma adecuada de satisfacer las exigencias estadounidenses sin que estas resultasen humillantes para México, negociaciones que fracasaron.

De tiempo atrás se encontraban unidades de la Armada de los Estados Unidos fondeados frente a nuestros principales puertos, entre estos los de Tampico y Veracruz, pero a raíz de los sucesos de Tampico, en Washington se dictó la orden para que la flota del Atlántico se trasladara a las costas mexicanas, la que se dirigió hacia los puertos de Tampico y Veracruz, y finalmente el arribo se efectuó en este último.

Los buques de guerra de los Estados Unidos que hicieron alarde de fuerza en los puertos de Tampico y Veracruz, son los siguientes, según lista oficial dada por el departamento de Marina estadounidense.

Buques en Tampico: "Connecticut", "Minnesota", "Chester", "Desmoines", "Dolphin", transporte "Hancock", "Uthah". En Veracruz: "Florida", "Praere", "San Francisco".

Sin embargo, en esos mismos días el Senado de los Estados Unidos aprobó la observación de que los Estados Unidos no tenían hostilidad contra el pueblo de México, misma que quedó incluida en la declaración que el Presidente Wilson hiciera a la prensa, asegurando que no habría guerra y en la que afirmó que: "en ninguna circunstancia concebible peharemos contra el pueblo mexicano". Agregó que: "Se trata exclusivamente de un asunto entre este gobierno y una persona que se llama a sí mismo Provisional de México (Victoriano Huerta) y cuyo derecho a llamarse así nunca hemos reconocido nosotros en ninguna forma".

El día 20 de Abril imperaba en todo el puerto un ambiente de inquietud aún cuando muchas de las actividades comerciales y portuarias se desarrollaban con aparente normalidad. Quien conoció anticipadamente los acontecimientos que estaban por desarrollarse ese memorable 21 de Abril de 1914, aún cuando posiblemente no imaginó la

magnitud de los mismos, fue el General Gustavo Maas, Comandante Militar de la Plaza, a quien ese día le comunicó Mr. Canadá, Cónsul de los Estados Unidos en Veracruz que, por instrucciones del Almirante Fletcher le informaba que los soldados de marina iban a desembarcar para ocupar la aduana y que solicitaba su ayuda a fin de evitar una destrucción innecesaria; Maass le dijo que esto era imposible.

Sin embargo, como a las 14:30 horas el General Maas se retiró de Veracruz y estableció su Cuartel General en Tejería, dejando en el puerto solamente una guarnición de cien hombres bajo el mando del Teniente Coronel Albino Cerrillo, sin notificar a las autoridades locales el propósito ya manifiesto del Almirante Fletcher ni de su evacuación.

El día 21, a las once horas y veinte minutos de la mañana, la población pudo advertir que del "Praerie" descendían con gran rapidez soldados de la infantería de marina, ocupando once espaciosa lanchas, en las que se dirigieron al muelle "Porfirio Díaz" en la Compañía Terminal, donde desembarcaron. A las once horas con veinte minutos el Director de la Escuela Naval Militar, Capitán de Fragata Rafael Carrión, observó desde el edificio la maniobra que efectuaba el invasor. Momentos después llegó el profesor de 2^{do.} año de Inglés, doctor Antonio Espinoza, quien manifestó haber sabido en el Consulado Americano, que a las once iban a desembarcar americanos; inmediatamente se comisionó al subdirector del plantel para que acudiera inmediatamente a la Comandancia Militar para recibir ordenes, pero no encontró a nadie por lo que salió a buscar al General Maas por la población sin lograr saber otra cosa que el día anterior había evacuado la plaza, regresando a las doce horas a la Escuela. En tanto, los desembarcos en el muelle de la Terminal seguían. Ya para entonces se había presentado en la Escuela Naval el Cimitarra Manuel Azueta quien tuvo conocimiento en la calle, de los sucesos, encontrando que los Cadetes, marinería y servidumbre procedían ya a armarse por instrucciones del Director Carrión, este último en espera de las órdenes del Comandante de la plaza. Poco después llegó el Capitán de Navío Aurelio Aguilar y enseguida el Teniente Mayor Modesto Saenz, para incorporarse a la Escuela y organizar la defensa. El Cimitarra Manuel Azueta, al llegar a la guardia de la escuela dirigiéndose a los Cadetes en voz alta diciendo "A LAS ARMAS MUCHACHOS, LA PATRIA ESTA EN PELIGRO", arenga que fue coreada en vivas a México y a la Escuela Naval, procediéndose de inmediato a preparar la defensa improvisando barricadas con los muebles y colchones, en tanto que en la parte baja del edificio se abrían aspilleras.

En los muelles continuaba el desembarco de las tropas americanas, que ahora procedían de los buques "Florida" y "Utah".

Tras breve preparativo, el contingente de la fuerza yanqui inició su marcha hacia la población y en derechura a la calle de Montesinos. Un pelotón del "Florida" se desprendió del grupo dirigiéndose al edificio de correos y telégrafos, del que tomaron posesión sin encontrar resistencia, instalando un servicio de vigilancia en el exterior e interior del edificio.

El resto de la fuerza invasora, fragmentada en grupos de 50 hombres, se colocó formando ángulo en las bocacalles siguientes: Morales y Benito Juárez, Morelos y Emparan, Morelos y Pastora, Montesinos e Independencia, Montesinos y Cortes, Montesinos y Bravo, y Montesinos e Hidalgo.

En cuanto el pueblo tuvo conocimiento de que marinos armados de la flota norteamericana tomaba tierra, se presentó un grupo de voluntarios ante el Teniente Coronel Manuel Contreras para que le proporcionaran armas con que defender a la patria. Los reos políticos que se encontraban confinados en la prisión militar de Veracruz también solicitaron armas y municiones al Teniente Coronel Cerrillo para salir a luchar contra el invasor. Ya los cien hombres del 19/o. batallón que mandaba este último, se habían posesionado de algunos lugares estratégicos en la plaza de armas, faro "Benito Juárez" y otros, desde donde ofrecerían resistencia al intruso.

Al presentarse la fuerza invasora en la esquina de Morales y Emparan fue recibida por la descarga de un pequeño grupo de voluntarios comandados por el Teniente Coronel Manuel Contreras, los que pecho a tierra esperaban a la fuerza enemiga en la esquina de Independencia y Emparan. Desde ese momento los invasores rompieron el fuego cubriendo con sus disparos de fusilería y ametralladoras toda la trayectoria de las calles que denominaban, y aunque de manera muy débil e intermitente, por falta de jefes oficiales, el fuego continuó intensamente.

El General Maas, al retirarse de Veracruz, llevó consigo no solo a los hombres que tanta falta hacían para defender el suelo patrio, sino también el material defensivo necesario. Solo quedaron en el puerto las dotaciones necesarias para la guarnición de cien hombres que allí dejó. Cerca de las doce del día dió comienzo el tiroteo con que los voluntarios y cincuenta hombres del 19/o. Batallón trataron de detener el avance de los irruptores. El Segundo Teniente Antonio Gómez Maqueo sacó de los almacenes del cuartel de artillería varias cajas de armas y municiones, que fueron introducidas a la Escuela Naval cuando ya había comenzado el fuego.

Ante la resistencia del pueblo mexicano, los infantes de la marina estadounidense trataron de desembarcar ametralladoras en el malecón, frente a la Escuela Naval, pero al intentar hacerlo, fueron obligados a reembarcarse en sus lanchas por el fuego de los alumnos, replegándose aquellos a su transporte. Para abatir este baluarte mexicano, 1,500 hombres avanzaron hacia él, y después de pasar por el edificio de la Aduana y atravesar el muelle de sanidad, la columna llegó frente a la escuela, recibiendo de los Cadetes una terrible descarga cerrada, seguida de un nutrido fuego que la obligó a retroceder en completo desorden....

Esto dió origen a que las ametralladoras de las lanchas, rompieran el fuego sobre la escuela y minutos después hiciera lo propio la artillería del "Praerie", con sus cañones de 80 mm.

Estando batido el frente de la escuela no se podía seguir luchando por esa parte, pues resultaba imposible presentar resistencia contra el fuego de artillería; sin embargo, la defensa no menguó desde los otros puntos del edificio. Ya el "Praerie" había iniciado desde momentos antes su ataque de artillería en contra del faro "Benito Juárez", donde oponían resistencia algunos elementos del 19/o. Batallón. Otros puntos donde los defensores de Veracruz se parapetaron fueron el Palacio Municipal, en los portales de Diligencias, en el Hotel Buena Vista... así como en las casas contiguas, desde donde hostilizaron frecuentemente al enemigo.

Como a las tres de la tarde fue desembarcada una pieza de artillería de montaña de mediano calibre y colocada en batería en el muelle pero poco después de las cuatro de la tarde, el pelotón de soldados encargado de la misma, abandono su primera posición internándola en el patio de la Estación Terminal, apuntando hacia la Aduana Marítima.

Durante el fuego de artillería que recibió la escuela, una granada explotó en un punto muy próximo al alumno centinela Eduardo Colina, quien saliendo de entre los escombros volvió a ocupar su puesto.

Al mismo tiempo se recibía fuego de fusil de las tropas que desembarcaban por el muelle fiscal; fue este fuego el que originó la muerte del alumno Virgilio Uribe. Una bala de fusil penetró en su frente destrozándole el cráneo en su parte posterior, en los precisos momentos en que estaba parado frente al balcón, introducía una nueva parada de cartuchos en su fusil para seguir disparando. Cayó de espaldas en estado de coma botando hacia atrás los cartuchos que tenía en la mano y sin prorrumpir palabra.

Su sangre de héroe salida en abundancia, bautizó los corredores de la escuela al ser llevado por sus compañeros, aún con vida, al dormitorio chico de la Segunda Brigada, de donde fue trasladado, poco después al Hospital Militar, por miembros de la Cruz Roja.

Al dar comienzo los acontecimientos que se reseñan, fueron instalados a espaldas de la escuela, en la esquina de la calle Esteban Morales dos piezas de artillería probablemente para batir a la aduana marítima donde se habían colocado las tropas americanas. Dichas piezas no llegaron a hacer fuego, pues se retiraron poco después por orden de la Comandancia Militar, según supimos más tarde. En el mismo lugar quedó una ametralladora al mando del Teniente de Artillería José Azueta, quien al retirarse la batería mencionada, manifestó su deseo de quedarse junto a su padre.

Los cañones del "Praerie" y del "Montana" continuaban haciendo fuego en contra de la escuela y de Veracruz. Cerca de las cinco de la tarde una fuerza de "Utah" avanzó sobre la Aduana acribillando a balazos el caserío comprendido entre los hoteles "México" y "Oriente", varios voluntarios trataban de detener su avance disparándoles con rifles y pistolas. Este grupo, del que formaban parte algunos españoles residentes del puerto, durante más de media hora sostuvo mortífera batalla con los norteamericanos, con lo que impidieron, hasta entonces, que llegaran a la Aduana, por lo que los irruptores optaron por

parapetarse en la esquina de Lerdo y Morelos que ofreció un buen punto para atacar a los defensores voluntarios y los pocos elementos de las fuerzas federales que defendían al puerto desde los portales del "Diligencias", "Universal" y "Aguila de Oro". Esta fuerza fue sin duda la que causó mayor número de muertos entre los combatientes.

En tanto, el Teniente José Azueta, que había sido alumno de la Escuela Naval hasta pocos meses antes, se había apostado en la esquina de Landeros y Coss y Esteban Morales, protegiéndose con un poste de luz, hacia funcionar su ametralladora en contra del enemigo deteniendo su marcha por la calle de Landero y Coss hacia la escuela, causándole considerables bajas. Más tarde, y juzgando que la posición en que se encontraba no le permitía atacar debidamente a los profanadores de su patria, cambió de posición y se trasladó a media calle pese a las protestas de sus compañeros. Desde ese nuevo punto comenzó a hacer funcionar su mortífera máquina. Momentos después fue herido en una pierna, por lo que quedó hincado; no obstante continuo haciendo fuego con su máquina, hasta que recibió nueva herida en la otra pierna que lo hizo caer. Al ser recogido inmediata y rápidamente por su compañero de escuela Castañón, recibió una tercera herida en el brazo izquierdo.

José Azueta, destacado héroe de la jornada, se había mantenido en su puesto combatiendo al invasor con su ametralladora, en tanto sus compañeros Cadetes de la Escuela Naval Militar, llevaban varias horas de lucha sin igual contra los infantes de la marina yanqui y se encontraba ante el desgraciado hecho que sus municiones se agotaban rápidamente. Entonces se pensó en la evacuación de la escuela, quedando en espera de la noche para poder efectuarla, pues no habría ya forma de ofrecer resistencia, además de que esta sería suicida y desgraciadamente, inútil.

Cerca de las siete de la noche se decidió la salida de la escuela, para lo cual se ordenó a los alumnos tomar sus espadines y se repartieron las municiones que quedaban. A las siete y cuarto, más o menos, se abandonó el edificio, salieron por una de las ventanas del corredor que daban a las Atarazanas, habiendo dejado encendidas todas las luces.

La evacuación de la escuela se llevó a cabo en el mayor orden, sin prisas ni violencias, llevando todo el parque posible de la batería fija, de donde ya se habían sacado los cañones y demás material de guerra.

Después de evacuar la escuela, los cadetes de la Escuela Naval se dirigieron hacia la estación de los Cocos, donde se enteraron del fallecimiento de su compañero Virgilio Uribe, cuyo cuerpo fue conducido al hospital de San Sebastian para darle sepultura. También quedo en Veracruz el Teniente José Azueta, quien moribundo fue encamado en el Hospital Militar. En los Cocos, la escuela siguió sobre la vía del ferrocarril "Mexicano" hasta tejería de allí pasaron a Soledad donde se encontraban las fuerzas del General Maas. Después de tres días de permanencia en este último lugar, abordaron el ferrocarril para trasladarse a la Ciudad de México.

PERSONAL DE LA HEROICA ESCUELA NAVAL MILITAR QUE TOMO PARTE EN LA DEFENSA DE VERACRUZ

Capitán de Fragata Director... Rafael Carrión.

Teniente Mayor Subdirector... Angel Corzo.

Teniente Mayor Jefe de Detall...Juan de Dios Bonilla.

Primer Teniente... David Coello.

Primer Teniente... Arturo E. Lapham.

Segundo Teniente... Antonio Gómez Maqueo.

Subteniente... Manuel Espinoza.

Primer Maquinista de 1/ra... Ramon Maqueo.

Escribiente de 1/ra... Leopoldo H. Gil.

Escribiente de 1/ra... Irineo Alacio Pérez.

Aspirante de Segunda... Angel Gutierrez A.

Aspirante de Segunda... Gustavo T. Bravo.

ASPIRANTE DE 3/RA.

Esteban Minor.

Leopoldo Rueda.

Fernando Izunza.

Federico A. Luna

Adan Cuellar.

CABOS DE ALUMNOS

Luis Pérez Ch.
David Fernandez.
Mario Riveron.
Leopoldo Ruiz.
Diego Martinez Corona.
Manuel Aguilar.
Rafael V. del Mercado.
Heladio Illades.
Rafael Rábago.
Rafael A. Delgado.
Rodolfo Gutiérrez A.

ALUMNOS DE PRIMERA

Benjamin León.
Roberto Lurencio V.
Mario Rodríguez Malpica.
Pedro Rendón.
Roberto Sanchez.
Juan Sanchez Terán.
Ignacio Fernandez de Castro.
Carlos A. Menendez
Luis Sevilla.
Fernando Rojas.
Virgilio Uribe.
Guillermo Torres.
José Servin.
Salvador Vidal.
German A. Quintana.
Rodolfo Angeles.
Manuel C. Quintanilla.
Manuel de la Sierra.
Carlos Ibañez.
Alfredo C. Aguilera.
Jorge Suarez.
Luis Figueroa.
Andrés Sanchez.
Ricardo Ochoa Díaz.

Estuardo Cuesta.
Rafael Aguirre Victoria.
Edmundo García.
Eduardo Camacho.
Roberto Orduña
Rafael Fentanez.
Carlos Castillo Bretón.
Flavio E. Saucedo.
Angel Rosas
Ignacio Ríos.
Enrique Rosas.
Enrique Esparza.
Maximiliano Remes.
Madardo Blanco.
Francisco Vazquez Reyna.
José Ríos.
Rodrigo Schega.
Luis Cuellar.
Armando Suarez.

ALUMNOS

Guillermo Cano.
Fernando Arenas.
Fernando Poire.
Ignacio González A.
Tomas Ruiz.
Fernando Sastre.
Alfonso González.
Enrique Montalvo.
Juan Castañon.
Eduardo Colina.
Julian Camacho.
Rafael Fourzan.
Eustorgio Delgado.
Enrique Hurtado.
Procopio Ugaude V.
Ramón Moya.
Juan Valdivieso.
Eduardo Salazar.
Carlos Fernandez.

Fernando M. Escudero.
Guillermo Oropeza.
Francisco Jimenez.
Miguel Herrera Celis
José Ahuja.
Fernando Guadarrama.
Ciro Orihuela Amado.
Luciano Trias.

CLASES, MARINERÍA Y SERVIDUMBRE.

3/er. Contramaestre... Joaquin Bauza.
Cabo de Mar de 1/ra.. León Cetina.
Marinero de 1/ra. Felipe Sanchez.
Marinero de 1/ra. José Romo.
Marinero de 1/ra. Leonardo Sanchez.
Marinero de 1/ra. Luis Landa.
Marinero de 2/da. Alberto Landa.
Marinero de 2/da. Gabino Orozco.
Marinero Corneta. Porfirio González.
Marinero Tambor. Manuel Ramirez.
Obrero de 1/ra... Federico Fernandez.
Despensero. . . . Rafael Aguirre.
Cocinero de 1/ra. Federico Fernandez.
Ayudante de coc.. José Hernandez.
Criado de 1/ra. . Samuel Sarmiento.
Criado de 1/ra. . Roberto Fernandez.
Criado de 1/ra. . Aurelio Berlín.
Criado de 2/da. . Tirso Hernández.
Criado de 2/da. . Ricardo Berlín.
Criado de 2/da. . Emilio Pérez.
Criado de 2/da. . Dolores Patiño.
Criado de 2/da. . Dario Mendez.
Criado de 2/da. . Felix Puga.
Practicante de 2/da. Luis Noya.
Pagador. . . . Pablo Pasquel.

PERSONAL QUE SE INCORPORO A LA ESCUELA

Cimitarra (Que tomó el mando) Manuel Azueta.
Capitán de Navío. Aurelio Aguilar.
Teniente Mayor. . Modesto Saenz.
Despensero. . . . Marcos Lezama.

EL ARTICULO NUMERO 32 CONSTITUCIONAL

Una vez alcanzada la victoria, el movimiento Constitucionalista convocó al pueblo a elecciones, por medio de las cuales Don Venustiano Carranza llegó a la Presidencia de la República. Por aquellos días, era usual que la oficialidad de la Marina Mercante Mexicana fuera casi en su totalidad extranjera y en la Marina de Guerra abundaron los casos de extranjeros que, a falta de nacionales ocupaban principalmente los cargos de jefes de Maquinas, los cuales eran contratados en mejores condiciones pecuniarias que sus colegas mexicanos.

Cuando el Congreso Constituyente fue convocado en la Ciudad de Queretaro en 1916, recibió del Presidente de la República un proyecto de Constitución para que este fuese discutido en su seno y que básicamente estaba fundamentado en la Constitución Liberal de 1857. Al tocarle el turno al Artículo 32, contenido dentro del Capítulo de las Garantías Individuales, el proyecto enviado por Don Venustiano Carranza decía: "Los mexicanos serán preferidos a los extranjeros en igualdad de circunstancias, para todos los empleos, cargos o comisiones de nombramiento de gobierno en el que no sea indispensable la calidad de ciudadano. En tiempo de paz, ningún extranjero podrá servir en el Ejército, ni en las fuerzas de Policía o Seguridad Publica".

En la 45/a. Sesión del Congreso celebrado el 16 de Enero de 1917, se discutió esta iniciativa de Ley y el Diputado Gral. Don Candido Aguilar propuso la siguiente reforma... "Para pertenecer a la Marina de Guerra y para desempeñar cualquier cargo o comisión en ella, se requiere ser mexicano por nacimiento. Esta misma calidad será indispensable para ser Capitán, Piloto, Patrón y Primer Maquinista de los buques Mercantes, debiendo tenerla además los que compongan las dos terceras partes de su tripulación.

El Diputado Aguilar fundamentó su iniciativa haciendo notar con gran acierto que... "Nuestra República por su situación geográfica y por la considerable extensión de sus costas, así como la rica variedad de sus productos, esta llamada a desarrollar grandes intereses marítimos y para vigilar efectivamente estos se necesita fomentar la Marina de Guerra y la Mercante"... continua exponiendo el Diputado Aguilar que... "Nadie ignora la importancia que la Armada tiene en todo el país; que los elementos de ella deben estar siempre en manos de hombres de gran pundonor militar y de acendrado patriotismo para que constituya una garantía de orden y estabilidad y para que defiendan llegando el caso, luchando con heroísmo, la integridad y el decoro nacional. Por consiguiente es indispensable el requisito

de ser Ciudadano Mexicano por nacimiento para los Jefes Oficiales y Clases de nuestra Armada y la calidad de Mexicano para ser Marinero.

La iniciativa fue aprobada y el texto, reformado el 10 de Febrero de 1944, dice actualmente..."Los mexicanos serán preferidos a los extranjeros en igualdad de circunstancias, para toda clase de concesiones y para todos los empleos, cargos o comisiones del gobierno en que no sea indispensable la calidad de ciudadano. En tiempo de paz ningún extranjero podrá servir en el Ejército, ni en las fuerzas de Policía o Seguridad Pública.

"Para pertenecer a la Marina Nacional de Guerra o a la Fuerza Aérea, y desempeñar cualquier cargo o comisión en ellas, se requiere ser mexicano por nacimiento. Esta misma calidad será indispensable en Capitanes, Pilotos, Patrones, Maquinistas, Mecánicos y, de una manera general para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana. Será también necesaria la calidad de mexicano por nacimiento para desempeñar los cargos de Capitán de Puerto, y todos los servicios de practica y Combate de Aerodromo, así como todas las funciones de Agente Aduanal en la República".

Al entrar en vigor la Constitución, se encontraba en Veracruz varios vapores de la Compañía Mexicana de Navegación que tenían que ser tripulados conforme a las nuevas disposiciones; dichas naves, como todas las de esa compañía, tenían Capitanes y Oficiales españoles nacionalizados mexicanos. Hubo gran resistencia por parte de la empresa para dar cumplimiento a lo dispuesto, por lo que el Capitán de Puerto tenía ordenes terminantes de la Jefatura del Departamento de Marina, de no despachar embarcación alguna que no estuviera tripulada conforme a la nueva ley, no hubo más remedio que hacer las designaciones de Capitanes, Pilotos y Maquinistas entre el personal que reunía aquellos requisitos.

A la sazón se encontraba en Veracruz varios Jefes y Oficiales de la Armada que obtuvieron su licencia ilimitada al triunfar el movimiento Constitucionalista, y que ya entonces estaban dedicados a la Marina Mercante.

Con fecha primero de Junio se entregaron los mandos del vapor "Tabasco" al Capitán de Altura Don Rafael Izaguirre y del "Oaxaca" al Capitán de Altura Don Armando Ascorve, razón por la cual ahora se conmemora el hecho celebrado en esta fecha el "Día de la Marina". El "Tabasco" fue el primer buque nacional que se hizo a la mar con su tripulación completamente mexicana.

LA ARMADA DE MÉXICO EN LA POST-REVOLUCION Y LA CREACION

DE LA SECRETARIA DE MARINA.

Debido a que la Revolución Mexicana puso al país en una precaria situación económica y a que los altos mandos militares no encontraban una utilidad práctica a la Marina de Guerra, esta fue prácticamente abandonada a su suerte y se le negaron recursos para mantener los pocos barcos que aun quedaban en servicio.

Siendo más útiles para los propósitos del movimiento armado las tropas de tierra, al triunfo de los constitucionalistas se creó la fuerza de Infantería de Marina, comenzando por un destacamento comisionado en el cañonero "Guerrero" el cual fue aumentando sus plazas hasta integrar un Batallón que fue puesto bajo el mando del Capitán de Navío Hiram Hernández con cuartel general en el Fuerte "22 de Diciembre" en Mazatlán y luego enviado a Guaymas al mando del Capitán de Navío Don José de la Llave. Otro Batallón similar fue creado en Veracruz y puesto al mando del Teniente Coronel Veytia.

Estos batallones, militarmente adscritos a la Armada de México fueron los primeros oficialmente reconocidos como Tropas de Infantería de Marina y constituyen el veterano de este cuerpo en la institución. Sus primeros servicios fueron prestados para servir como guarnición de puertos y de buques.

En 1923 el Capitán de Fragata Carlos Castillo Bretón ingresó a la Escuela Militar de aplicación de Aeronáutica, siendo el primer Oficial de la Armada que obtiene el Título de Piloto Aviador. Posteriormente le siguieron los Tenientes de Corbeta Rafael Santibañez y Lorenzo Egurrola y el Guardiamarina Humberto Enriquez, dando principio en forma incipiente al Cuerpo de Hidroaviación, formando su pie veterano el 1/o. de Noviembre de 1929.

La situación de los buques de superficie continuaba cuesta abajo, los jefes de la Armada presentaron estudios y proyectos de desarrollo a la altas autoridades de la Secretaría de Guerra y Marina sin que estos encontrarán el apoyo necesario, es hasta 1932 cuando un grupo de Oficiales Jóvenes logró romper el bloqueo político al que estaba sometida la Armada y pudo entrevistarse directamente con el Presidente de la República General Plutarco Elías Calles, quien después de escuchar sus argumentos aceptó llevar a cabo el proyecto de construcción de buques que aquel grupo le presentaba. Fue así como la Armada recibió una inyección de vida con la adquisición, en España, del transporte "Durango", de los cañoneros "Querétaro", "Potosí" y "Guanajuato" y de 10 pequeños guardacostas de 120 toneladas y 25 nudos de velocidad los cuales entregados entre 1935 y 1936.

En 1935 fueron creadas las primeras cuatro Zonas Navales en Veracruz, Cd. del Carmen, Isla Margarita y Acapulco.

En los círculos marítimos del país, siempre se había tenido la convicción de que para lograr un desarrollo marítimo acorde a su potencial económico y su necesidad de seguridad militar en sus aguas territoriales y litorales, se requería un organismo oficial con suficiente fuerza política para organizar y controlar la actividad marítima y sus servicios.

Por ello, el Capitán de Fragata y Senador por el Estado de Veracruz Juan de Dios Bonilla, presentó ante la Comisión de Gobernación y puntos Constitucionales del Senado de la República, una iniciativa de ley en la que propuso la creación de un Departamento Autónomo de Marina que aglutinara a la Marina de Guerra; Escuelas Navales y Náuticas; Arsenales, Diques y Varaderos; Marina Mercante y Vías Navegables; Costas, Puertos y Faros; Zona Marítima y Fluvial; Servicios meteorológicos y Astronómicos; Pesca e Islas despobladas. Este proyecto fue aprobado y en Enero de 1940 se estableció dicho departamento en el cual, la mayoría de su personal directivo pertenecía a la Marina de Guerra, siendo su primer Jefe el Cimitarra Ingeniero Mecánico Naval Roberto Gómez Maqueo.

En Enero de 1941 y ante la amenaza de la Segunda Guerra Mundial, el Departamento Autónomo de Marina fue elevado a la categoría de Secretaría de Estado, cuyo primer Secretario fue el prestigiado militar y político veracruzano General de División Heriberto Jara.

El 10 de Abril de 1943, el gobierno de la República decretó la incautación de nueve buques petroleros italianos y tres alemanes que a causa de la guerra se encontraban internados e inmovilizados en Tampico y Veracruz. Abanderados mexicanos fueron reparados y luego tripulados por personal mexicano y se pusieron bajo el mando de Oficiales de la Armada quienes cubrieron también las plazas de Primeros y Segundos Oficiales, Maquinistas y Radio-Operadores.

El 4 de Mayo de 1943, y también a causa de la amenaza de guerra se creó el 1/er. Escuadrón Aeronaval y con él se formaliza la existencia del cuerpo de Aeronáutica Naval siendo sus integrantes el Teniente de Navío Rafael Santibañez y Teniente de Fragata Alberto Cortes, Antonio Garcia Carmona y José Maza Beltran.

El 13 de Mayo es torpedeado el buque - tanque "Potrero del Llano" por submarinos alemanes y a causa de estar hecho en México declara la guerra a las potencias del Eje. Fue la Armada la única fuerza militar mexicana que durante este conflicto bélico sufrió bajas de personal en actos de guerra a causa de los torpedeamientos de 5 buques petroleros en los que murieron 35 hombres incluidos el Teniente de Navío Gabriel Cruz Diaz, Capitan del "Potrero del Llano".

El 1/o. de Octubre del mismo año de 1943, fué creada la Escuela de Aviación Naval, siendo su primer director el Teniente de Navío Lorenzo Egurrola.

Gracias a la ley de Prestamos y Arrendamientos de Estados Unidos, se gestionó la adquisición de buques caza-submarinos los cuales fueron asignados a la patrulla de las aguas territoriales y protección de los convoyes mercantes que transitaban por ellas.

Al termino de la Segunda Guerra Mundial, México volvió a la normalidad y a partir de entonces el desarrollo de la Armada ha venido sosteniendo un ritmo de crecimiento que si bien no ha sido el correspondiente al ritmo general del país, ya no ha regresado a situaciones similares al pasado. De 1940 a la fecha su crecimiento cuantitativo ha sido impresionante, ya en 1978 ocupaba el tercer lugar en Latinoamerica en cuanto al número de unidades a flote y el quinto en relación al tonelaje de desplazamiento de sus unidades; las tropas de Infantería de Marina se han multiplicado hasta contar en la actualidad con el equivalente a 10 Batallones; la Aviación Naval ha incrementado el número de unidades, pero cualitativamente no se han observado avances acordes a la época actual, el 75% de las unidades de superficie tiene más de 40 años de edad y su armamento es limitado; la organización, funcionamiento y equipamiento de las tropas de Infantería de Marina aún no corresponde en su totalidad al papel táctico que este cuerpo desempeña en la guerra; la aviación naval no cuenta todavía con las unidades aéreas apropiadas para cubrir las misiones que teóricamente le corresponde desarrollar, pero la historia de la Armada de México es aún breve, han transcurrido 174 años de su nacimiento y apenas 44 años de que comenzó a desarrollarse; lo que llegue a ser en el futuro dependerá que cada uno de sus integrantes tenga del proyecto histórico de la institución en el contexto del proyecto nacional y cumpla con su papel en la armada de su circunstancia, poniendo en su desempeño toda la capacidad y todo su amor, a la patria y a su Marina de Guerra.

CAPITULO V

BIOGRAFIAS DE MARINOS MEXICANOS NOTABLES

CAPITAN DE FRAGATA PEDRO SAINZ DE BARANDA

Don Pedro Sainz de Baranda Borreyro, celebre marino originario de Campeche, nació un martes 13 de Marzo de 1797 siendo bautizado en la Iglesia Parroquial de Nuestra Señora de Campeche. Sus padres fueron Don Pedro Sainz de Baranda natural de Laiñama, España, de noble linaje quien desempeñaba en campeche el cargo de Ministro de la Real Hacienda; su madre, Doña Maria Josefa Borreyro y de la Fuente, originaria también de Campeche.

Tradicionalmente, este puerto ha sido prodigo en gente del mar; de ahí que nuestro personaje -desde su niñez- tuviera inclinaciones. De esta manera, a la edad de 11 años, ansioso de iniciar sus practicas de marino, se embarcó como grumete rumbo a españa.

Después de haber salido de su tierra natal se dio de alta como Guardiamarina en el Departamento de El Ferrol, un 18 de Octubre de 1803, fué promovido como Alferez de Fragata el 9 de Noviembre de 1804, destinandosele al navío "San Fulgencio", a cargo de don Domingo Grandallana; se distinguió en su lucha contra los enemigos de España, destacando por su disciplina, serenidad y valor.

En 1805 en Cadiz, fue llamado para formar parte de la tripulación del buque "Santa Ana", al mando de don Federico de Gravina, participando en la Batalla de Trafalgar contra el "Royal Sovereing", donde resultó herido.

En tanto se restablecia de sus lesiones se dió de baja en el "San Fulgencio" para posteriormente darse de alta en uno de los batallones de la Marina Real Española. El 10 de Octubre de 1810 se embarca en el "Principe de Asturias", pasando enseguida al "Apostadero de Cadiz" donde recibe el mando de la "Cañonera 44". Tomó parte en diversos combates como el de la costa de Chipiona, y regresando a America por licencia real.

Al enterarse, Don Pedro, de que España y Francia estaban en guerra, decide alistarse nuevamente en la Marina Real, donde recibe del Gobernador y Capitán de la Provincia de Yucatan, Don Benito Pérez Valdemar, el nombramiento de Comandante del pailebote de guerra "Antenor".

Asimismo, en 1808 se hace a la mar en Campeche con rumbo a la Habana, llevando pliegos oficiales y numerosos caudales; arribando a ese puerto hasta el fin de la campaña entre los franceses y los rebeldes. Fué comisionado al pueblo de Guarico para asistir a las conferencias del Emperador con los nativos de Haití; al termino de estas regresó a Baracoa, despues a la Habana y finalmente a Campeche.

Realizó también un viaje a Pensacola, y a su regreso se le ordenó dirigirse a Veracruz, llevando armamento para el Batallón Yucateco de Castilla.

Cuando dejó el mando del "Antenor" fué nombrado Ayudante del Juzgado de la Matrícula de Yucatán, al suprimirse este, se le destinó de nuevo al glorioso navío "Santa Ana", el cual naufragó en la misma bahía.

Se le comisionó por Real Orden al Cuerpo de Ingenieros un 26 de Febrero de 1815 para encargarse del detalle de las obras de fortificación de la ciudad y puerto de Campeche. De tal forma se le otorga el ascenso a Teniente en el Batallón de Veteranos de Castilla el 26 de Julio de 1816 con retroactividad hacia 1809.

Cuando en España se estableció la Constitución (1820), fué electo diputado a la Cortes de la Monarquía, pero no asistió a ellas.

Al consumarse la Independencia Nacional de nuestro país, don Pedro Sainz de Baranda es electo diputado suplente a las Cortes Constituyentes de México, y representante de una parte de los habitantes de Yucatán (1822).

Es ascendido a Teniente de Fragata en ese mismo año y el Gobierno del Emperador Don Agustin de Iturbide lo nombra Capitán Facultativo de la Capitanía de Artillería de Mérida. Posteriormente es enviado a Veracruz al considerar que sus servicios son necesarios en el bloqueo impuesto por la Marina Mexicana en la fortaleza de Ulúa, que aún se hallaba en poder de los españoles.

Debido a que el grado de Teniente de Fragata fué suprimido, se le otorgó el de Teniente Primero de la Artillería Imperial el 4 de Noviembre de 1822.

Estando delicado de salud solo fué autorizado para que se embarcara en casos muy necesarios y una vez que los asuntos de la Marina lo permitieron paso a ocupar la Capitanía en Mérida y el 3 de Diciembre tomó posesión del puesto de Comandante de Marina en Veracruz.

Pedro Sainz de Baranda demostró su lealtad al gobierno nacional constituido al negarse secundar el plan de Veracruz propuesto el 6 de Diciembre de 1822, en el cual a través de un acto de rebelión, el General Antonio López de Santa Ana intentó desconocer al Gobierno Imperial. Ante este hecho de insurrección, Sainz de Baranda contando con el apoyo de otros militares promovió una contrarrevolución en la Ciudad de Alvarado y en los

pueblos de la costa de Sotavento, logrando que sus habitantes volvieran a la obediencia del Imperio.

En reconocimiento a su patriótica acción tanto militar como civil el gobierno lo ascendió a Capitán de Fragata el 13 de Enero de 1823. En ese mismo año y al mando de las balandras "Chalco" y "Chapala" estableció en Campeche un apostadero del que fué nombrado Segundo Comandante.

Posteriormente regresa a Veracruz a bordo del bergantin-goleta "Margarita"; y es reclamada su presencia por la Armada Nacional al seguir ocupando el Castillo de Sn. Juan de Ulúa por las tropas españolas.

Asimismo, el 28 de Marzo de 1824, Sainz de Baranda al mando de las goletas "Tampico" y "Papaloapan" escoltaron algunas embarcaciones que trasladaban tropas de una expedición a Campeche, regresando a Veracruz el 13 de Abril para permanecer en ese puerto hasta Noviembre del año siguiente, donde se le nombró Capitán de Puerto del Campeche y Comandante de Marina en el Estado de Yucatán.

Debido a la invasión en el Castillo de Sn. Juan de Ulúa y el peligro que significa para la Independencia del país ante el bloqueo que se tenía por la escuadra mexicana; se hacia necesario aumentar el número de tripulaciones nacionales de tal forma que Sainz de Baranda logra enviar a Alvarado 200 marineros y 100 soldados, cubriendo su pago con los fondos del derecho de tonelaje que se hallaban en el puerto de Campeche.

Es nombrado Comandante General del Departamento de Marina en Veracruz el 27 de Julio de 1825; así, decide organizar y reforzar la escuadra mexicana, la cual se cubre de gloria al impedir el arribo de la flota española y obligando a su guarnición a una completa rendición el 23 de Noviembre del año en curso.

La Marina de Guerra Mexicana, selló con esa acción tan meritoria y esforzada, la consumación de nuestra Independencia Nacional, mostrandonos el heroísmo ejemplar del Comandante Pedro Sainz de Baranda; digno representante de la Armada de México.

Su vida no solo se refiere a la actuación militar sino que se enaltece con una participación civil; lo que engrandece su mexicanidad; agobiado por muchas enfermedades, decide abandonar la carrera naval, solicita su baja de la Marina de Guerra, concediendose un 11 de Febrero de 1826.

Regresa a Yucatán con el fin de retirarse a la vida privada, pero es nombrado Jefe Político y Comandante Militar de la Ciudad de Valladolid en 1830; cargo del que se separó dos años más tarde, estando resuelto a no aceptar ningún otro. Sin Embargo, el 6 de Noviembre de 1934 es nombrado Vicegobernador.

El 3 de Enero de 1835 por imposibilidad legal del Gobernador electo, Sainz de Baranda pasa a hacerse cargo del Poder Ejecutivo del Estado, siendo destituido en forma injusta y de manera inexplicable por el Congreso Local el 27 de Agosto de ese mismo año.

A su retiro de Valladolid en 1834, se dedicó en beneficio de sus habitantes, a la industria textil creando una fuente importante de trabajo: la fabrica de hilados y tejidos "La Aurora de la Industria Yucateca".

También es digno mencionarse que gracias a el se logró el establecimiento de una escuela lancasteriana, para niños de la localidad y sus alrededores. Es designado Prefecto del Distrito de Valladolid, cargo que desempeña fielmente hasta que se retira de los puestos políticos.

Fue Sainz de Baranda un hombre tan entregado al servicio de su patria que no se tienen noticias exactas sobre su matrimonio con Doña Joaquina de Quijano y Cosyaga, compañera de su vida y con quien procreó seis hijos, que como él, también fueron ciudadanos ilustres.

Se dice de Don Pedro Sainz de Baranda, que era de carácter enérgico., de honrradez intachable, de trato noble y generosa de conversación fácil y amena, en la que hacia uso de la satira inocente y del epigrama.

Pasa sus últimos días en la Ciudad de Mérida, y fallece el 16 de Septiembre de 1845, es sepultado al siguiente día en el Cementerio General de San Antonio Xccholte. Posteriormente sus restos son trasladados a la Catedral de Campeche.

El Capitán de Fragata Pedro Sainz de Baranda Borreyro, a pesar de sus méritos y reconocimientos ha recibido escasos homenajes. El 19 de Febrero de 1826 se le otorga la patente de Mérito por sus servicios a la patria; tiempo después el Congreso de Veracruz inscribe en su recinto y con letras de oro su nombre y manda colocar en el Castillo de San Juan de Ulua una placa alusiva a su capitulación.

CAPITAN DE NAVIO BLAS GODINEZ BRITO

Este destacado marino que sirvió con valentía en la Armada Nacional, nació en la Habana, Cuba, el 3 de Febrero de 1804. Fueron sus padres, don Manuel Godinez y la doña Lorenza Brito. En Aquella paradisiaca isla transcurrieron los días de su infancia; su juventud la paso en México. Inclinado a trabajar en los barcos presta sus servicios en la Marina Mercante donde adquiere los conocimientos de la náutica y el arrojo necesario para alcanzar el puesto de Tercer Piloto. Así, armado con estos bagajes y la decisión de sus años mozos, solicita ingresar a la Marina de Guerra como Segundo Teniente, lo que se le concede con fecha 11 de Mayo de 1825.

El 25 de Mayo del mismo año se embarca como Segundo Comandante de la goleta "Hermon" (también denominada "Herman" y "Hermani"). Un mes después causa alta en la goleta "Iguala" que operaba en el bloqueo de San Juan de Ulúa. En Septiembre se incorpora al depósito de Oficiales y posteriormente pasa al Departamento de Marina de Veracruz. El 31 de Diciembre se le nombra Comandante de la goleta de guerra "Luciana".

Estando atracado en Acapulco el navío "Asia" que al incorporarse a la República recibió el nombre de "Congreso Mexicano" se destina a Blas Godínez para formar parte de su dotación, zarpando el 26 de Febrero de 1826 para efectuar una larga y azarosa travesía con destino al puerto de Veracruz.

El 14 de Noviembre de 1834 se le designa Comandante del Depósito y el 16 del mes siguiente se le da el mando de la goleta "Veracruzano".

Con fecha 12 de Enero de 1835 entrega el mando del "Veracruzano" y se le designa interinamente el cargo de Comandante del Departamento del Mar del Norte.

El 10 de Enero de 1837 se le nombra Comandante del Bergantín "Vencedor", el que, en unión de otros buques de la escuadrilla, hizo dos meses de cruceros en aguas de Texas, capturando algunas presas.

Con motivo de la declaración de guerra de Francia, el 16 de Abril de 1836, pasaron al Castillo de San Juan de Ulúa las tripulaciones y guarniciones de los escasos buques de guerra nacionales a prestar sus servicios en aquella fortaleza. Blas Godínez es nombrado Capitán de Puerto de la Isla del Carmen pero, en vista de la grave situación en que se hallaba Ulúa, solicita seguir formando parte de la guarnición del castillo lo cual le es concedido, celebrando el gobierno dicha determinación.

El 27 de Noviembre se le da el mando de la línea exterior de Ulúa. Se sitúa en el baluarte San Miguel batiéndose heroicamente contra la escuadra francesa que ataca dicho fuerte, siendo herido de gravedad en este desigual encuentro, pierde mano y pierna izquierda.

El 22 de Septiembre de 1842 se encarga de la Mayoría General del Departamento de Marina en Veracruz, que desempeña hasta Febrero de 1843 al dársele el mando del bergantín "General Santa Anna".

En 1847, durante la primera invasión norteamericana al Puerto de Veracruz —sin que fueran obstáculos sus mutilaciones— combate al enemigo, al frente del Baluarte de Santiago; manifestando entereza, gran valor y honor.

Entre los años 1850 y 1853 radica en Orizaba, donde desempeña el cargo de Administrador de Correos. Luego vive en Huatusco de allí pasa a la ciudad de Córdoba.

En Abril de 1858 se le concede la propiedad del empleo de Capitán de Navío. Marcha a Tampico, donde se le nombra provisionalmente Comandante de Marina del Mar del Norte, mientras continuaba el estado de defección en Veracruz.

Este destacado Jefe Naval fallece en la ciudad de Orizaba el 10 de Mayo de 1879.

Justo es rescatar del olvido a los que han derramado generosamente su sangre en defensa de nuestra soberanía y servido con dignidad y gloria a la Republica, como el Capitán Blas Godinez Brito.

CAPITAN DE NAVIO SEBASTIAN JOSE HOLTZINGER

Nació en Alemania en el año de 1821 y posteriormente radicó en la ciudad de Veracruz, lugar donde eleva una solicitud de ingreso a la Secretaria de Guerra y Marina; aprobada esta, causa alta el 10 de Febrero de 1842 en el Departamento de Marina con el grado de Segundo Teniente Habilitado y destinado en la misma fecha, el vapor de guerra "Regenerador" y al mes siguiente transborda a la goleta "Aguila".

Las circunstancias que prevalecieron para que se le extendiera su nombramiento obedeció a su preparación en práctica y conocimientos marítimos, así como en el dominio de los idiomas francés, alemán -su lengua natal y obviamente el español.

Sustraído el Estado de Yucatan a la obediencia del gobierno adquirió en 1842 un buque de guerra, nombrado el "Yucatan", bergantin armado de quince cañones y setenta hombres de tripulación. El Capitán de Fragata Tomas Marin, Comandante del Departamento de Marina en Veracruz concibió un plan audaz para apoderarse del barco, proyecto que puesto a la consideración del Secretario de Guerra y Marina fué aprobado. Con arreglo a las instrucciones que recibió el gobierno zarpó de Veracruz el 22 de Junio a la una de la mañana en el paibelote nacional "Margarita" llevando a bordo al Teniente Sebastian Holtzinger y otros cuatro Oficiales de guerra, un Aspirante de Primera Clase, un médico cirujano, cuarenta marineros y diez soldados de infantería del Octavo Regimiento.

Vientos contrarios le impidieron ponerse a barlovento de la Ceiba, hasta el 5 de Julio, manteniendose en espera de la ocasión para apoderarse de una canoa y dar con ella, el abordaje a los buques armados que se hallaban el Campeche. El 7 de Julio descubren el bergantin "Yucateco" fondeado al amparo de las baterías de la fortaleza. Lentamente se aproximó el "Margarita", al parecer inerte e inofensivo y se aparejó a la banda del bergantin. Subitamente sus cuarenta hombres se lanzaron incontenibles al abordaje en una lucha mortal, cuyo final se definió en favor de Don Tomás Marin y los suyos. Con pocas bajas de estos, sacó Marin el "Yucateco" de Campeche, que suplió la falta de velas con los toldos de popa y combes, sin que los disparos de las baterías de la fortaleza frustraran la operación.

Con este buque que recibió después el nombre de "Mexicano", arribo a Veracruz el 11 de Julio, al mando de Don Tomás Marin que conducía a los prisioneros hechos en el combate.

Por el mérito particular de la acción, el Ministerio de Guerra y Marina asciende a Capitán de Navío a Don Tomás Marin, y a Sebastian Holtzinger, en su primera acción de guerra, se le otorga el grado de Segundo Teniente Efectivo, como mérito y recompensa por la captura del bergantín "Yucateco".

Sebastian Holtzinger participó en todos los encuentros que tuvo la escuadra nacional contra las embarcaciones de Yucatán y combate en las portaleras de tierra en Campeche y protegió los desembarcos de la tropa del gobierno.

La noche del 26 de Enero de 1843 embarcó en uno de los botes destinados a atacar las cañoneras enemigas, lo que no tuvo efecto por no haberlas encontrado debido a la obscuridad reinante, pero al aproximarse debajo de las baterías de Campeche capturaron a la goleta "Coruco Campechano" que estaba fondeada de un tiro de fusil de la plaza.

El 30 de Abril de 1843 y 16 de Mayo siguiente, Holtzinger tomó parte con la escuadrilla que mandaba Tomas Marin que bloqueaba Yucatán, con las goletas "Guadalupe", "Regenerador" y "Moctezuma", en el encuentro contra la escuadra texana-yucateca, compuesta por el bergantín "Houston" y goleta "Colorado", más nueve buques auxiliares de Yucatan.

A pesar de que estos buques se encontraban bajo la protección de las baterías del fuerte, después de un violento y prolongado cañonero, los buques texanos fueron seriamente dañados, emprendiendo la retirada para después irse a pique. Por esta acción que les acreditó arrojo y bizarría, concedió el gobierno una Cruz de Honor a los Jefes y Oficiales y un escudo a los individuos de tropa.

El 11 de Julio Holtzinger concurre a la toma de San Juan Bautista de Tabasco, hoy Villahermosa, a las órdenes de Don Tomás Marin que comandaba la escuadrilla.

El 21 de Febrero de 1844 se le expide despacho de Primer Teniente.

El tiempo sigue su marcha y llega 1847. El Comodoro Conner de la Armada de los Estados Unidos había fracasado al tratar de apoderarse de Alvarado y posteriormente de San Juan Bautista, Tab., se resuelve entonces reunir las tropas de desembarco al mando de Winfields Scott y previo reconocimiento de la costa movilizó los buques de Antón Lizardo a Sacrificios. El día 9 de Marzo a las dos y media de la tarde fondeó Conner sus buques y comenzó el desembarco en botes de la escuadra entre Collado y Mocambo protegidas por tres vapores y cinco goletas. La Caballería de la Guardia Nacional no pudo impedirlo, por no disponer de fuerzas volantes necesarias. El cuartel general de Scott quedó a la vista de Veracruz. Los Efectivos de esta fuerza eran más de 13,000 hombres, en tanto que los

defensores, solo 4,930. El estado de la plaza se hallaba deplorable, numerosas piezas estaban desmontadas, las fortificaciones deterioradas y escasos los recursos.

En los nueve o diez meses de bloqueo por la escuadra de los Estados Unidos se había paralizado el comercio en el puerto, por tanto las entradas al erario federal no eran suficientes para atender ni aun las necesidades de la guarnición, que además nada podía recibir de México y menos del Gobierno del Estado. El 22 de Marzo a las cuatro y media de la tarde, el enemigo rompió sus fuegos que contestó Ulúa y los baluartes "San Fernando" y "Santa Barbara". El 24, la artillería de marina de los norteamericanos situada al sur del bastión "Santa Barbara" disparó sobre este, empezando a desmantelar y abrir brecha en la parte del muro unidos a su serviola derecha. Los ingenieros acudieron a cerrarla empleando vigas y sacos de tierra, mientras tanto, el armamento se retiró a retaguardia del baluarte que amenazaba desplomarse. Aquí encontramos de nuevo al Teniente Sebastian Holtzinger, al mando en Santa Barbara. El fuego de su batería solo se suspendió cuando faltaban municiones que personalmente iba a recoger a los demás baluartes. Como una bala enemiga rompiera la driza de la bandera haciendola caer, Holtzinger subió al merlón para atarla otra vez, cuando un segundo proyectil lo arrancó y con él rodó dentro del baluarte, rapidamente se levantó el valeroso marino y prendió de nuevo la bandera en el asta, manteniéndola extendida el Subteniente de la Guardia Nacional, que apenas contaba con 16 años. Francisco A. Velez —que años después llegó a General—. La operación se efectuó bajo una lluvia de metralla.

El referido baluarte silenció repetidas veces las baterías enemigas desmontando algunas piezas, al grado de que el eficiente desempeño de Holtzinger fué elogiado pocos días después hasta por el mismo invasor. Los Oficiales de Scott preguntaban en Veracruz, si el baluarte Santa Barbara estaba servido por artilleros extranjeros.

El 25 de Marzo a las 07:00 de la mañana, dos vapores y siete cañoneros se situaron atras de Hornos y empezaron a disparar sobre la plaza, pero los fuegos de esta y de Ulúa los despejaron dos horas después y quedó bastante averiado uno de los valores. Los proyectiles caian por todas partes, los lienzos y bovedas de varios cuarteles amenazaban derrumbarse pereciendo muchos artilleros y soldados; la ciudad quedó en ruinas. El 26 continuó implacable el fuego sobre el puerto y los defensores murieron en gran número entre los escombros. El 27 de Marzo de 1847 se firmó el pliego de capitulación y el 29, fue arriada nuestra bandera en Ulúa y en los baluartes de la plaza.

El primero de Marzo de 1859 se le concede a Sebastian Holtzinger la licencia absoluta que solicitó, para atenderse de las enfermedades que lo aquejaban.

No se encontraron datos del lugar y fecha del fallecimiento de Sebastian José Holtzinger, marino experimentado y audaz, que en el servicio naval siempre actuó con valor, dignidad y honor.

NOTA: La Historia Marítima de México escrita por el Capitán Juan de Dios Bonilla dice: "Hay noticias de que en la Crujía Norte del Panteón de San Fernando se encuentra la tumba en que reposan los restos del Capitán de Navió Sebastian Holtzinger".

La Dirección de Servicios Históricos de la Secretaría de Marina localizó en el citado panteón una tumba con una lápida que dice: Coronel de Ingenieros Juan J. Holtzinger. Falleció el día 9 de Mayo de 1864.

Bien podría tratarse del mismo personaje, ya que unicamente difieren en el nombre; era frecuente, aún en años recientes, que a los grados de la Armada se le diera la denominación correspondiente a los del Ejército...

COMODORO MANUEL AZUETA

El Comodoro Manuel Azueta nació el 24 de Diciembre de 1862 en Pueblo Viejo, Ver., a orilla del viejo rio Pánuco.

Hijo del Coronel de la Guardia Nacional Manuel F. Azueta y de Doña Rosario Lima Perillos, a los 12 años quedo huérfano de padre y quedó bajo la tutela de su tío Amado Azueta, También Militar quien inculcó en él la vocación por la carrera de las armas y en Enero de 1878 elevó su solicitud de ingreso al Colegio Militar.

Por aquellos años la carrera de Marino Militar se cursaba en la Ciudad de México, por una de esas paradojas tan frecuentes en la historia de nuestro país. Azueta curso la carrera militar alcanzando el grado de Sargento Primero de Cadetes y al terminar en lugar de ir a filas inició los estudios de la carrera Naval en el propio Castillo de Chapultepec, donde aún se hallaba el Colegio Militar.

Al terminar su preparación de marino, el Subteniente Naval fue enviado a España para perfeccionar sus estudios en los Astilleros de Cartagena y ahí efectuó cruceros en el navío "Velasco" y la fragata "Carmen" cuyo Comandante José Reguera informó sobre su comportamiento: "Incansable en todo lo que fuera el cumplimiento del deber. Muy entusiasta por su carrera, es el primero en asistir a todo lo que sirva para su ilustración e instrucción. Las brillantes cualidades que adornan a este Guardiamarina, le hace acreedor al aprecio de sus Jefes y promete llegar a ser un distinguido Oficial".

Durante sus prácticas también navegó en el crucero "Aragón", la corbeta "Marin Molina" y las fragatas "Numancia", "Almanza" y "Asturias".

Ejercitado ya en el conocimiento y manejo de navios de distinto tipo, Azueta fue trasladado a la Escuela de Torpedos, donde su aplicación y escrupulosidad le hicieron acreedor a que le permitiera conocer, inclusive, secretos militares para la fabricación y uso de estas armas. Así fue uno de los primeros mexicanos en posesión de conocimientos sobre

esta especialidad de la guerra naval, siendo especialmente autorizado para ello por la corona Española, lo cual supuso una distinción excepcional, al igual que cuando la Reina Maria Cristina, decidió bailar con él apuesto Oficial de la Marina Mexicana, en una fiesta celebrada en el Palacio Real.

En el Ferrol desposó con la Señorita Josefa Abad en 1888 y en 1889 recibió ordenes de regresar a México ya con el grado de Teniente. Regresó condecorado por el Gobierno Español y con una amplia experiencia profesional siendo nombrado instructor de Aspirantes a bordo de la fragata "Libertad".

En 1894 recibió el mando de la Corbeta Escuela "Zaragoza" con el grado de Teniente Mayor y en 1898 es ascendido a Capitán de Fragata. En 1899 marchó a Inglaterra a concretar la compra del velero "Yucatan" con el que regresa en calidad de Comandante y en 1900 supervisa en Nueva Orleans la construcción del Remolcador "Tulum" y los cañoneros "Veracruz" y "Tampico".

En 1901 recibe órdenes para tomar el mando de la corbeta "Zaragoza" y dirigirse a las costas de la Península de Yucatán para combatir a los Mayas rebeldes en la llamada Guerra de las Castas, en el ataque al Castillo de Tulum fué herido y por el valor demostrado fué solicitado y condecorado por el Presidente de la República.

En 1904 fué nombrado Director de la Escuela Naval, substituyendo al Capitán de Navío Manuel E. Izaguirre quien fuera su primer Director desde el 1/o. de Julio de 1897 en que fué formalmente inaugurada.

Azueta recibió este nombramiento con enorme entusiasmo y a su desempeño se consagró en cuerpo y alma, ya que amaba su carrera con verdadera pasión. De inmediato imprimió a la escuela su estilo de mando, inculcando a los Cadetes un profundo sentido de responsabilidad, al propio tiempo que se esmeraba por hacer de cada uno, un caballero amante de su patria y de la Armada que recién había iniciado una nueva etapa de su historia.

Siendo Director de la Escuela fué ascendido a Capitán de Navío y en 1906, enviado a los Estados Unidos para resolver las dificultades que se habian presentado en la construcción de los cañoneros "Tampico" y "Veracruz", fué invitado a visitar la Academia Naval de Annapolis. En 1908 fue comisionado para recibir y traer el cañonero "General Guerrero" recientemente construído en Inglaterra, a bordo del cual fué enviado a Nicaragua para rescatar al Presidente José Santos Celaya depuesto por la Intervención Norteamericana. Azueta llegó al puerto de Corinto donde se encontraba el político nicaraguense refugiado en un consulado extranjero, siendo vigilado de cerca por los marinos estadounidenses. Estos al ver venir el grupo de Oficiales mexicanos desembarcados del "Guerrero", tendieron sobre la calle donde debería pasar, la bandera de las barras y las estrellas a fin de contenerlos y desconcertarlos. Entonces, se dice, Azueta hizo alto, desenvainó la espada y en marcial posición de firmes saludó a la enseña, la cual retiró

cuidadosa y respetuosamente un lado, prosiguiendo de inmediato la marcha ante la expectación que en los norteamericanos causó tan sutil audacia, y llegó hasta Santos Celaya y los condujo a su navío poniéndolo bajo la protección de la Armada Norteamericana que se concretaron a hacerse el saludo de rigor.

El 28 de Julio de 1909 entregó a la Dirección de la Escuela Naval al Contralmirante Gabriel Carballo, después de lo cual desempeñó algunas otras comisiones. Como oficial de prestigio fue totalmente apolítico y nunca olvidó que su juramento de fidelidad lo comprometía con el país y no con el gobierno. Que su lealtad le obligaba a apoyar al gobierno legitimado por la voluntad popular y como militar profesional, al igual que sus compañeros de armas cumplió su compromiso con el gobierno de Porfirio Díaz y luego supo reconocer también cuando la voluntad del pueblo que es quien ejerce la soberanía del estado, legítimo por los causes constitucionales al gobierno de Francisco I. Madero. De este duro trance político él y la Armada salieron con las armas limpias.

El 13 de Septiembre fué ascendido a Comodoro y en 1912 recibió la cruz de Oficial de la Legión de Honor de Francia.

En ese año fué nombrado Comandante de la flotilla del Golfo con sede en Veracruz donde fué puesto a prueba su sentido de lealtad porque cuando el General Felix Díaz se levantó en armas en el puerto, no se atrevió a invitarlo a la aventura sabiendo que si bien era cierta la simpatía personal que Azueta sentía por Porfirio Díaz, también sabía como interpretaba el cumplimiento del deber y por ello se aprestó a combatir al rebelde cañoneando con sus barcos el fuerte de San Juan de Ulúa donde se había sublevado el 21/o. Batallón.

Al sobrevenir el golpe de estado del General Victoriano Huerta, permaneció en su cargo y en espera de los acontecimientos los cuales se desencadenaron violentamente y México se comenzó a desgarrar desde adentro y también comenzó a ser presa de las ambiciones extranjeras.

El 3 de Septiembre de 1913 fué designado Comandante de la Armada en el Golfo y al desencadenarse los hechos del 21 de Abril de 1914 era la máxima Autoridad Militar del puerto de Veracruz que había sido evacuado por las Fuerzas del Ejército que formaba la guarnición de la plaza. Por lo que sin dudarle un momento asumió la responsabilidad de su defensa con la única fuerza militar que le quedaba. Los cadetes de la Escuela Naval, a la que llegó arengándolos con su célebre frase...

"A las armas muchachos, la patria está en peligro!"

Toda la escuela quedó de inmediato bajo su mando y su Director, el Capitan de Fragata Rafael Carrión, fué el primero en disciplinarse. Durante el combate vió caer herido a su hijo el Teniente José Azueta al que vió nacer 19 años antes y en sus brazos recogió el cuerpo moribundo del Cadete Virgilio Uribe y con su espada México pudo rescatar su honor

mancillado.

A fines de 1914, Don Venustiano Carranza instaló su gobierno en Veracruz, Azueta sentíase incomodo porque por una parte las autoridades revolucionarias lo despreciaban porque lo acusaban de haber defendido al Huertismo y por la otra el pueblo veracruzano lo quería y admiraba, porque sabía la autentica verdad de los hechos. Entonces decidió expatriarse marchando solo a la Habana el 15 de Febrero de 1915. Su marcha fue lamentada por el Sr. Carranza, quien habia ordenado que se nombrara Jefe del Departamento de Marina, cargo que respetuosamente declinó.

En 1918 regresó a México y por unos meses desempeñó el cargo de Comandante del Arsenal Nacional. En 1919 cansado y enfermo solicitó su retiro muriendo el 21 de Diciembre de 1925 siendo enterrado en la misma tumba donde descansaban los restos de su hijo José.

TENIENTE JOSE AZUETA

José Azueta, héroe de la gesta del 21 de abril de 1914 en el puerto de Veracruz, que junto con un puñado de hombres del pueblo y los alumnos de la Escuela Naval Militar, defendió con su sangre la dignidad y la soberanía nacionales, fué hijo del Comodoro Manuel Azueta y de doña Josefa Abad; nació en el puerto de Acapulco, Gro., el día 2 de Mayo de 1895. Al ser trasladado su padre por necesidades del servicio al puerto de Veracruz, la familia estableció su residencia en ese puerto del Golfo; habiendo cursado Jose su instrucción primaria en la escuela municipal de Veracruz "José Miguel Macias", en donde observó en todos sus cursos muy buena conducta, distinguida aplicación y notorio aprovechamiento.

Contaba José Azueta con 11 años de edad cuando su padre, entonces Capitán de Navío, fué designado Director de la Escuela Naval Militar, por lo que junto con su familia ocupó la casa—habitación destinada al Director de la escuela, dentro del plantel citado. El convivir con los cadetes de la Naval, y por ser la causa de su padre la de marino, le hicieron sentir cariño por esta profesión y en 1909 comenzó a asistir a clases allí impartidas, aún cuando lo hizo no de manera oficial, sino en calidad de alumno.

Pronto hizo amistad con los cadetes y cada día encontró más atractiva la carrera del marino, por lo que con fecha 1/o. de Agosto de 1910 hizo llegar al Secretario de Guerra y Marina su solicitud de ingreso como alumno interno de la Escuela Naval Militar. José Azueta contaba entonces con 15 años de edad. Todos los requisitos reglamentarios para lograr su ingreso los cubrió satisfactoriamente, por lo que con fecha 27 de Agosto por acuerdo presidencial se le nombró alumno interno de la Escuela Naval Militar, causando alta como tal con fecha 1/o. de Septiembre del mismo año.

Un mes más tarde, el 13 de Octubre de 1910, el alumno José Azueta solicitó a la Dirección de la Escuela y a la Secretaría de Guerra y Marina el que se le concediera presentar sus exámenes que se le otorgaron sustentándolos satisfactoriamente.

Su vida en la escuela fue un tanto inquieta, pero siempre mostró un alto sentido de camaradería. Con frecuencia, por entregarse a sus propias inquietudes, no presentó satisfactoriamente sus exámenes, lo que le valió algunos domingos de arresto. Otros le fueron suspendidos por hacer bromas a sus compañeros.

Como parte de sus estudios navales, hizo su primer embarco a bordo del velero "Yucatán" el 18 de Julio de 1911 para desembarcar el 18 de Agosto del mismo año.

Su arraigado sentido de compañerismo le hizo violar los reglamentos escolares el día 15 de Febrero de 1912, al introducirse al calabozo sin permiso para saludar a un compañero que por una falta a preceptos militares del plantel allí se encontraba sancionado. Esto le costó al cadete Azueta un domingo de paseo.

El 16 de Junio de 1912 se embarcó nuevamente para hacer su viaje de práctica, esta ocasión navegó a bordo del cañonero "Morelos"; el 14 de Julio del mismo año transbordo al cañonero "Bravo" para continuar su viaje de instrucción, el que terminó el 14 de Agosto siguiente, desembarcando. Su tercera navegación de instrucción y Julio; este viaje lo hizo nuevamente en el velero "Yucatán".

En el año de 1913 reprobó algunas materias lo que, además de desmolarizarse, lo hizo sentirse deprimido ante sus compañeros, por lo que con fecha 23 de Noviembre de 1913 solicitó a la Secretaría de Guerra y Marina su traslado al Ejército como Oficial de Artillería de la milicia permanente, solicitud que le fue constestada afirmativamente en Diciembre 9 del mismo año, fecha con que causó baja como alumno interno de la Escuela Naval Militar y alta en la Batería Fija de Veracruz, con despacho de Teniente Táctico de Artillería, cuya hoja de buena capacidad y aplicación en tanto que el valor quedó por acreditar. Agrega esta hoja: "Este oficial es de buena capacidad y desempeña los servicios que se le encomienda con exactitud".

A poco menos de un mes de distancia de haberse anotado en su hoja de servicios valor por acreditar, el Teniente de Artillería, hijo de la Escuela Naval Militar, habría de asumir una actitud verdaderamente heroica que llevó a figurar de manera permanente al lado de los más limpios héroes nacionales.

José Azueta, como cadete de la Escuela Naval Militar y como oficial del Ejército Mexicano, siempre mostró un acendrado pundonor militar y elevado sentido de compañerismo. Es de hacer notar que cuando solicitó su baja de la Escuela Naval y alta en el Ejército, el Director de la Escuela Naval, Capitán de Navío Rafael Carrión apuntó la siguiente anotación al pie de dicha solicitud:

C. General:

"Tengo la honra de poner en el superior conocimiento de usted que el alumno José Azueta a causa de haberse atrasado respecto a sus compañeros, quienes terminan sus estudios en el presente año escolar, se ha desanimado y aun cuando hace esfuerzos por vencer su decaimiento, no parece lograrlo y por otra parte, manifiesta deseos de aprovechar los actuales momentos para salir a prestar sus servicios en algún cuerpo de artillería, arma por la que siente predilección, encontrándose dispuesto a hacer todo lo posible para distinguirse en servicio si se le concede lo que solicita".

La nota del Capitán de Navío Carrión es elocuente y parecía adelantarse a los acontecimientos que cinco meses después viviría Veracruz y que inmortalizarán a José Azueta. En efecto, el día 21 de Abril de 1914 el puerto fué víctima de la irrupción extranjera. El Teniente José Azueta disfrutaba de su día franco; es más la batería a que pertenecía recibió ordenes del General Mass, Comandante Militar de la Plaza, de evacuar Veracruz. José Azueta al enterarse de los sucesos que se desenvolvían en los muelles veracruzanos, sin titubear se dirigió a la Escuela Naval, su Alma Mater. En la Comandancia Militar ya no había nadie.

Al dar comienzo la lucha por la defensa de Veracruz, se instalaron dos piezas de artillería a espaldas de la escuela, tal vez para atacar la Aduana Marítima de la que ya se habían posesionado los norteamericanos, baterías que no llegaron a disparar por ordenes de la Comandancia Militar y fueron retiradas. En el mismo lugar se quedó una ametralladora al mando del Teniente de Artillería José Azueta, quien, al retirarse la batería mencionada manifestó su deseo de quedarse.

Este valiente joven que aún no cumplía 19 años de edad cuando se sacrificó por su patria, en lugar de evacuar la plaza con la batería a que pertenecía, prefirió quedarse con los alumnos de la Escuela Naval de quienes había sido compañeros hacía pocos meses. Al poco tiempo de iniciarse la acción, algunos de los cadetes llegaron hasta el Comodoro Manuel Azueta, su padre, que se encontraba a su vez dirigiendo la defensa de la escuela para avisarle que el Teniente José Azueta se batía fuera de la escuela con una ametralladora que había sacado de las baterías de la Aduana y barría esa calle —Landeros y Coss— con el fuego de sus fusiles y ametralladoras. José Azueta operaba su maquina protegido por un poste de las instalaciones eléctricas. Sus compañeros, los cadetes de la Naval, le lanzaron vitores, no sin dejarle de indicar lo peligroso de su situación; no obstante, Azueta continuo su mortífero fuego contra el enemigo a quien había ya causado varias bajas e impedido su avance hacia el edificio. Momentos después cambió su posición indicado que desde allí no podía hacer buenos blancos en el invasor, por lo que se colocó a media calle, donde quedó completamente descubierto; esta nueva posición la adoptó, pese a las protestas de sus compañeros, por que consideró que desde allí ofrecía mayor resistencia al irruptor de su patria. No pasaron pocos minutos cuando fue herido en una pierna, por lo que quedó hincado; no obstante continuó su fuego contra el enemigo, hasta que recibió una nueva herida en la otra pierna, que lo hizo caer víctima de su amor por su patria y de su arrojo.

Abatido el héroe, sufría fuertes hemorragias que le impidieron seguir la lucha. Inmediatamente su compañero de escuela Juan Castañón acudió a recogerlo para trasladarlo a un sitio protegido contra las balas del invasor. Desgraciadamente, en ese momento el Teniente José Azueta recibió una tercera herida.

La acción de Azueta contribuyó indudablemente a detener al invasor, puesto que: con un valor espartano detenía la avalancha de invasores que luchaban por adueñarse de la ciudad, causando a los intrusos un buen número de bajas.

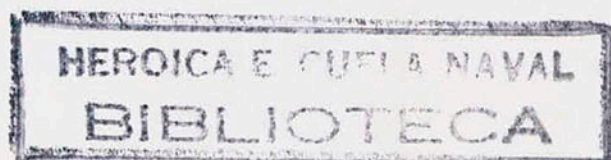
Conducido al hospital de sangre y de allí a su casa, comenzó a ser atendido por uno de los mejores médicos del puerto. Su estado era sumamente delicado. Así las cosas, el Comdte. de la flota estadounidense, Almirante Fletcher, que conoció de la viril actitud del héroe, envió a un cirujano a la casa de la familia Azueta que atendiera al herido y salvará esa preciosa vida. El doctor se presentó con la recomendación de ser el médico de cabecera de aquel héroe casi adolescente. Azueta, inmediatamente que se dio cuenta de la presencia del médico haciendo un esfuerzo sobrehumano, se irguió en su lecho y ordenó que abandonase inmediatamente su hogar aquel enviado del Jefe Invasor, para que no profanase ni su casa ni su cuerpo, prefiriendo morir a ser curado por un enemigo de su patria.

El día 24 por acuerdo del Presidente de la República, el Teniente José Azueta fué ascendido al grado inmediato superior, expidiendosele despacho de Capitán Segundo Táctico de Artillería, por meritos contraídos en campaña.

Pronto la nación premió sus servicios a la patria. Con fecha 29 de Abril del mismo año y, por su heroico comportamiento en el combate contra las fuerzas invasoras, le fuer concedida la condecoración Segunda Invasión Norteamericana, medalla de oro. Más tarde, el 1/o. de Mayo del mismo año, el Presidente de la República dispuso se expidiera al Capitán Segundo de Artillería José Azueta la Cruz de 3/a. Clase del Mérito Militar, por haber protegido la retirada de la batería, manteniendo a raya a los invasores con el fuego de una ametralladora. En un parte rendido por el General Gustavo A. Mass al Secretario de Guerra y Marina aparece que el Teniente Azueta protegió la retirada de la Batería, lo cual no es cierto ya que, como se ha comprobado debidamente, el Teniente José Azueta se dedicó a detener el avance de los invasores en su marcha hacia la Escuela Naval. La Batería se había retirado varias horas antes.

El héroe falleció el día 10 de Mayo como consecuencia de las graves heridas que recibió durante la defensa de Veracruz, el anterior día 21 de Abril. De este sensible fallecimiento, el Cónsul de los Estados Unidos en Veracruz, William W. Canadá, informó el Comodoro Manuel Azueta, padre del defensor de Veracruz, lo siguiente:

"...Con profundo dolor anunció a usted que ayer a las cuatro y diez minutos de la tarde falleció su hijo José. El entierro se efectúa esta tarde acompañándole en esta hora su supremo dolor..."



En ese mismo mensaje, el Cónsul de Canadá ofreció al Comodoro Manuel Azueta las garantías y seguridad de entrada y salida a Veracruz a fin de que asistiera al sepelio de su hijo, ofrecimiento que fue declinado.

El sepelio de José Azueta se llevó a cabo el día 11 de Mayo de 1914, a cuyos funerales asistieron más de diéz mil personas pertenecientes a todas la clases sociales del puerto. Cuatro días después del deceso del héroe, por acuerdo presidencial su nombre pasó a figurar en el Escalafón General del Ejército, entre los que han secumbido en defensa de la patria, para honrar la memoria del distinguido Oficial.

CADETE VIRGILIO URIBE

La primera sangre del héroe que bañó el recinto de la Escuela Naval Militar fue la del Cadete Virgilio Uribe, joven que aún sin cumplir los 18 años de edad, secumbió ante la metralla del enemigo al presentar tenáz defensa del suelo de su patria en contra del invasor extranjero.

Virgilio Uribe Robles, hijo de Elfego Uribe y de doña Soledad Robles, nació en la Ciudad de México, D.F., el día 28 de Mayo de 1898.

Sus primeros estudios los efectúo en la propia Capital de la República en la Escuela Nacional Primaria Comercial "Doctor Mora", en donde ya había iniciado preparación comercial con muy buen aprovechamiento y mejor conducta.

Sus interés por las cosas del mar, su admiración a la milicia y su cariño a la patria, le indujo a solicitar, el día 25 de junio de 1912, su ingreso como alumno interno a la Escuela Naval Militar, para seguir la carrera de Oficial de Guerra en la Armada Nacional. Para llevar adelante tal propósito, solicitó el necesario consentimiento de su padre, así como también se dispuso a llenar todos los requisitos necesarios para que se diera curso a su solicitud en la Secretaría de Guerra y Marina, por lo que la Presidencia de la República acordó nombrar a Virgilio Uribe alumno interno de la Escuela Naval Militar el día 28 de Agosto de 1912, para causar alta como tal al siguiente 1/o. de Septiembre.

Virgilio Uribe, al ingresar a la Escuela Naval era de carácter tranquilo, de constitución física débil, pero se encontraba apto para el servicio militar. En cuanto a su aprovechamiento intelectual fue; durante sus estudios escolares brillante. Cuando ingresó a la Naval contaba con solo 16 años de edad.

Habían transcurrido diecinueve meses de su alta como alumno interno del glorioso plantel naval de Veracruz, cuando se presentaron los sucesos en que habría de ofrendar su vida en defensa de la dignidad nacional luchando contra poderosa fuerza extranjera que mancillaba el territorio patrio.

Ese memorable 21 de Abril de 1914, el cadete Virgilio Uribe, al igual que todos sus compañeros de escuela en cuanto tuvo conocimiento de que la Infantería de Marina de los Estados Unidos, al mando del Almirante Fletcher, comenzaba a desembarcar en los muelles de la Terminal, se dispuso a tomar las armas y defender, aún al precio de su propia vida, la soberanía y dignidad nacionales, así como el honor de la Escuela Naval Militar.

El Cadete Virgilio Uribe comenzó a hacer fuego desde uno de los balcones del edificio escolar; próximo a él se encontraba el Comodoro Manuel Azueta. Ese puñado de jóvenes, algunos casi niños, detuvieron el avance de una fuerza de mil quinientos yanquis y aún evitaron que desembarcaran una batería de ametralladoras en el malecón obligandoles a reembarcarse en su transporte.

La resistencia ofrecida por los cadetes de la Escuela Naval Militar dio origen a que para abatirla, los buques estadounidenses "Prairie" y "Montana" desataran el fuego de sus baterías en contra del Heroico Plantel. Al mismo tiempo que desembarcaban por el muelle fiscal. La lucha era desigual y sin embargo repelido el enemigo.

Virgilio Uribe luchaba denodadamente, una y otra vez agotó las cargas de su arma. Precisamente se encontraba introduciendo en su fusil una nueva parada cuando una bala enemiga penetró en la frente, destrozándole el cráneo en su parte posterior. Cayó de espaldas mortalmente herido y sin prorrumper una palabra. Su compañero Carlos Meléndez, que se encontraba junto a él, le tomó inmediatamente en sus brazos y solicitó la ayuda urgente que requería el herido.

La sangre del héroe, salida en abundancia, bautizó con gloria los corredores de la escuela al ser llevado por sus camaradas, aun con vida, al dormitorio chico de la Segunda Brigada donde se le hizo la primera curación por el practicante Luis Moya. Continuo el fuego hasta poco antes de las cinco de la tarde en que hubo un pequeño receso que se aprovechó para enviar al alumno Uribe al hospital con unos miembros de la Cruz Roja, donde poco después falleció.

Esa sangre infantil derramada en aras de la patria, por el ultraje brutal de un poderoso; el continuo tiroteo y el humo y el polvo que producían las granadas, irritaron los ánimos de los defensores de la escuela, que ofrecieron mayor resistencia y deseos de sacrificio. Pese al fragor de la batalla, cuando el cadete Virgilio Uribe estuvo en la escuela, sus compañeros, en grupos de cuatro que se relevaban cada media hora, le estuvieron haciendo guardia constante.

Como dolorosa coincidencia, la Escuela Naval Militar fue evacuada casi a la misma hora en que el heroico cadete Virgilio Uribe secumbía como resultado de la herida que el proyectil del invasor le produjo durante la defensa de Veracruz. La columna de la Escuela Naval se hallaba apenas en la Estación de los Cocos, en su marcha hacia Tejería, cuando fue alcanzado por el Teniente Coronel M.C. Marcelino D. Mendoza, quien informó al Comodoro Manuel Azueta que el joven alumno había fallecido y su cadaver remitido al

Hospital de San Sebastian para que se diera sepultura.

El alumno martir de la Escuela Naval Militar recibió de la nación los homenajes póstumos a que se hizo merecedor por su actuación durante la resistencia al irruptor del 21 de Abril de 1914. El día 29 del mismo mes, se le otorgó la condecoración de oro Segunda Invasión Norteamericana, en tanto, por disposición presidencial se le concedieron, en nombre de la patria, los siguientes honores póstumos:

"1/o.- Que sea ascendido a Subteniente de la Armada, y figure con este empleo en el primer lugar del Escalafón General de la propia Armada, expresándose que sucumbió combatiendo en defensa de la patria".

"2/o.- Que se le conceda la condecoración de oro a que se refiere el Artículo 1/o.- del Decreto número 478, fecha de hoy, cuya condecoración, con el diploma respectivo, se entregaran a sus deudos por una comisión, que al efecto se nombrara".

"3/o.- Que se haga su retrato al oleo y se coloque en la Sala de Actos de la Escuela Naval Militar, con la ceremonia que cuando sea oportuno se dispondrá".

"4/o.- Que encabece en lo sucesivo las listas de revista de la repetida Escuela naval; con la misma anotación antes dicha, de haber secumbido combatiendo en defensa de la patria, contra la segunda invasión norteamericana, en Veracruz, el 21 del mes en curso".

Cuando se inauguró la Academia Naval, que a partir de 1919 sustituyó temporalmente a la Escuela Naval Militar, el Cadete Virgilio Uribe causó alta en la misma con fecha 16 de febrero de 1919, día de la inauguración de la citada Academia.

Virgilio Uribe al igual que su compañero José Azueta, son desde momento que cayeron abatidos por las balas del enemigo aquel 21 de Abril de 1914, un símbolo de las tradiciones y del heroísmo de la Escuela Naval Militar.

CAPITAN DE NAVIO HILARIO RODRIGUEZ MALPICA

Nació en el puerto de Coatzacoalcos el 2 de Noviembre de 1889; este héroe vino al mundo para una vida breve en el día de los muertos, como si esta luctuosa coincidencia indicara que había de morir joven, e inscribió en la incipiente historia de la Armada de México su patriótica postura en las filas de la Revolución.

El día 4 de Julio de 1904 causa alta como cadete numerario en la Escuela Naval Militar, y al terminar sus estudios en 1909 es propuesto por el Capitán de Navío Manuel Azueta para su ascenso como Aspirante de Primera. Después de completar su examen profesional, de haber navegado en el velero "Yucatán" y en los cañoneros "Bravo" y "Morelos", asciende a Subteniente de la Armada el 25 de Noviembre de 1911.

268

La fortuna que siempre interviene en forma caprichosa pero imperativa en el desarrollo de nuestra vida, llevó a Rodríguez Malpica a formar parte de la tripulación del buque que habría de llevarlo a la inmortalidad: el cañonero "Tampico" que navegaba en las aguas del Océano Pacífico bajo el mando del Capitán de Fragata Ignacio Torres; incorporándose a bordo el día 22 de Marzo de 1912 en el puerto de Acapulco. El 1/o. de Agosto de 1913 fue promovido a Segundo Teniente el día 17 de septiembre del mismo año se le ascendió a Primer Teniente, siempre en el mismo barco.

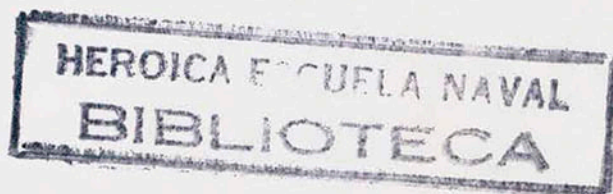
El 24 de Febrero de 1914 después de que Rodríguez Malpica obtuvo juramento de toda la tripulación para secundar el Plan de Guadalupe, asumió el mando del "Tampico", al Servicio de la Revolución Mexicana, y se hizo a la mar, donde llegó a Topolobampo para ponerse a las ordenes del General Alvaro Obregón, Comandante del Cuerpo de Ejército del Noroeste.

Antes de emprender operaciones, nuestro héroe manifestó al General Obregón la conveniencia de coordinar con las tropas de tierra la estrategia marina, circunstancia prevista por el General Obregón para el ataque al puerto de Mazatlán, base de aprovisionamiento del enemigo y que además constituía un punto de paso obligado para el avance revolucionario hacia Guadalajara. Por consecuencia, el barco tenía que dar preferencia a la maniobra en tierra sobre su misión de atacar a los buques enemigos, que al conocer su patriótica postura en filas de la Revolución habían dado alcance en Topolobampo con los buques "Morelos" y "Guerrero", bloqueándole la salida en dicho puerto.

Rodríguez Malpica conocía las posibilidades combativas de su buque y también la potencialidad de las unidades enemigas, el cañonero "Tampico" era inferior en armamento, velocidad y desplazamiento; razones suficientes para obligarlo a atacar por sorpresa y de preferencia separadamente. La edad del "Tampico" doblaba la de los otros dos y por encontrarse sus máquinas muy trabajadas no podía exigirsele grandes esfuerzos para navegar, particularmente al combatir.

En dos ocasiones se enfrentó con su buque contra el cañonero "Guerrero", el 31 de Marzo en que se vio obligado a regresar a Topolobampo con serias averías y el 16 de Junio en el que tuvo que combatir con clara desventaja pues sus máquinas estaban inmovilizadas siendo definitivamente derrotado y hundido su buque.

Durante este último episodio hubo un intento de insubordinación y abandonar la lucha, pero Rodríguez Malpica con solo 24 años de edad y disciplinado en la Escuela Naval, decidió adoptar la actitud digna, severa y valiente que corresponde a quien ante todo tiene espíritu militar; sacó la pistola ordenándoles enérgicamente que continuaran en sus puestos. Además de cumplir con su deber hasta el último momento de defender la causa de la legalidad y los colores de nuestro labaro patrio, restableció el orden después que con todo el dolor de su corazón disparó contra los indisciplinados que persistieron en su cobarde actitud.



El "Tampico" continuaba haciendo mucha agua, el fuego de abordó hacia materialmente imposible el municionamiento y la maniobra de las piezas de artillería que aun funcionaban; los hombres cegados por el humo estaban incapacitados para seguir haciendo fuego, el crecido número de muertos y heridos en todas las secciones hacia inútil e imposible toda tentativa de defensa. En estas circunstancias Rodríguez Malpica, viendo irremediabilmente perdido su buque, ordenó abrir las válvulas de inundación y aprovechó aquellos segundos disponibles para poner a salvo a los supervivientes del heroico cañonero, saltando el último a una lancha, y dar a sus subordinados las órdenes postreras.

Cuando terminó de comunicar estas ordenes, desenfundó nuevamente su pistola y volteó su mirada hacia el "Tampico" que en esos momentos se hundía, apoyo el cañón en la bóveda palantina y siguiendo la vieja tradición barbara de los Comandantes de Naves de Guerra disparó la bala que privó de la vida aquel joven marino que había luchado con denuedo hasta perder su buque, a aquel que pasó a formar parte gloriosa de las páginas épicas de la Revolución Mexicana.

El último homenaje lo recibió del General Alvaro Obregón, quien en su libro "8000 Kilómetros en Campaña" dice así:

"El Comandante Rodríguez Malpica se privó de la vida contando apenas con 24 años de edad, y con este hecho se hizo pasar al reducido número de los que tienen el privilegio de perpetuar su nombre y el legítimo derecho de hacer venerable su recuerdo".

COMODORO P.A. CARLOS CASTILLO BRETON

Nació en Ciudad Victoria, Tamps., el 11 de Marzo de 1897, fueron sus padres el Capitán de Infantería José Castillo Bretón y Doña Guadalupe Barrero Arguelles. Cursó sus estudios primarios en el puerto de Tampico, creciendo bajo una severa disciplina hogareña; de sus padres aprendió a amar profundamente a su país, a la verdad y a la justicia.

El 4 de Noviembre de 1911 ingresó como alumno a la Escuela Naval, participando en el combate por la defensa de su escuela y del puerto de Veracruz el 21 de Abril de 1914. Al ser disuelto el Ejército Federal, causó baja de la escuela y en Octubre de 1915 reingresó a la Armada como alumno, continuando sus estudios a bordo del cañonero "Bravo" graduandose como Aspirante de Primera el 18 de Abril de 1918.

El 21 de Junio de 1920 causó baja de la Armada por haberla solicitado en virtud de haber manifestado su desacuerdo con el movimiento político que culminó con el asesinato de Don Venustiano Carranza. Durante el tiempo que estuvo fuera del servicio ingresó a la Marina Mercante llegando a ser Capitán del pailebot "Solarina". Con motivo de la Revolución Delahuertista, ofreció sus servicios al Gobierno Federal y reingresó en Enero de 1924.

En Septiembre de 1923 contrajo matrimonio con Elisa Segura Millán con quien procreó tres hijos: Elisa, Carlos y Luz del Carmen. Siendo Comandante del cañonero "Agua Prieta" dio salvamento al vapor "Creta" por lo que fué felicitado por la orden del día de la Secretaría de Guerra y Marina.

En Abril de 1926 ingresó como alumno a la Escuela Militar de Aplicación Aeronáutica obteniendo su título de Piloto Aviador el 22 de Julio de 1927 siendo el primer Oficial de la Armada que adquiere dicha especialidad.

En Octubre de 1927 recibió mención honorífica por su participación en la defensa de la ciudad de México durante la asonada Gómez-Serrano.

En 1928 obtiene la especialidad de Hidroaviación en la base aérea de Hampton Roads en los Estados Unidos de Norteamérica, siendo felicitado oficialmente por el Comandante de la base de la que salió calificado como un piloto muy hábil e inteligente. A su regreso a México es designado Subdirector y luego Director de la Escuela Militar de Aplicación de Aeronáutica.

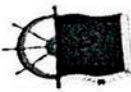
En Marzo de 1929, durante la campaña en contra de la Revolución Escobarista, sufre en Aguascalientes un accidente del que sale gravemente herido y sin importarle su estado de salud continua la campaña hasta que en Torreón recibe ordenes de regresar a la capital para atenderse y reorganizar la Escuela Militar de Aviación, y en Noviembre de ese mismo año recibe la orden por acuerdo presidencial de formar el pie veterano del cuerpo de Hidroaviación. Durante ese solo año asciende a Capitán de Fragata y a Capitán de Navío por méritos en campaña. Por ese tiempo ya era considerado como unos de los ases de la aviación mexicana junto con Emilio Carranza, Pablo Sidar, Alfredo Lezama y Gustavo Salinas; había batido record de altura ascendiendo con su avión a 15,000 pies y junto con Pablo Sidar participó en las pruebas del primer Hidroavión fabricado en México, diseñado por el E-1".

Aficionado a los toros y a la fiesta charra, gustaba de participar como matador en corridas de toros y en la monta de caballos y toros salvajes en los jaripeos. A raíz de la muerte de los malogrados pilotos españoles, Barberan y Collar, que murieron en territorio mexicano casi al finalizar su viaje de buena voluntad España-México, nació en la mente de Castillo Bretón la idea de devolver la cortesía llevando a cabo un vuelo sin escalas México-España para lo cual comenzó a prepararse afanosamente pero sin poder contar con recursos suficientes y con el avión adecuado.

El 1/o. de Abril de 1932 es designado Director de la Escuela Naval Militar y simultáneamente Comandante del acorazado "Anahuac". En aquellos días la situación de la escuela era confusa pues la Armada no contaba con la simpatía de los altos Jefes militares. La voluntad firme de Castillo Bretón así como su ascendencia y personal simpatía con el General Joaquín Amaro, por aquellos días Director de Educación Militar, lograron que se aceptara.

HEROICA ESCUELA NAVAL
BIBLIOTECA

BIBLIOTECA CENTRAL



Este libro debe ser DEVUELTO a esta Biblioteca antes de la fecha colocada a continuación y última en el orden

21 NOV.		

ME COMPROMETO A DEVOLVER EL MATERIAL SOLICITADO EN EL MISMO ESTADO DE CONSERVACIÓN EN QUE SE ME ENTREGA O SU REPOSICIÓN EN CASO DE DETERIORO O EXTRAVÍO.

Forma de oficiales de guerra.
 1. E. práctica.
 2. Es tensa
 3. Forma de oficiales de guerra.
 1. E. práctica.
 2. Es.
 Art 6º de

4. Casos de
 5. Esplancha
 6. Revolucion
 7. Armada
 8. Educación
 9. Incubante
 10. Tercer tomo
 11. Plan general