

**INTRODUCCIÓN
AL
ESTUDIO DE LA HISTORIA
DE LA MARINA DE GUERRA**

MIGUEL C. CARRANZA CASTILLO

® Registro de la Primera Edición
Secretaría de Educación Pública
Dirección General del Derecho de Autor
Reg. Núm. 22701
4 de diciembre de 1985
México D. F.

Impresa en los talleres gráficos de la
Heroica Escuela Naval Militar
Antón Lizardo, Ver.
México

® Segunda Edición
Revisada, corregida y aumentada
Registro en Trámite
Depositado el 8 de abril de 2003
en el Instituto Nacional del Derecho de Autor
con Núm. 03-2003-040909565200

Í N D I C E

PRESENTACIÓN	I
LIBRO PRIMERO	
HISTORIA UNIVERSAL DE LA MARINA DE GUERRA	
CAPITULO I	
HISTORIA DEL BUQUE DE GUERRA	1
La Galera	4
La Corbeta	6
La Fragata	7
El Navío	9
El Crucero	11
El Acorazado	12
El Portaviones	13
El Submarino	16
CAPITULO II	
HISTORIA DE LA NAVEGACIÓN	19
Los Aparatos Para Señalar El Rumbo	20
Los Aparatos Para Medir La Velocidad	22
Los Aparatos Para Medir La Profundidad	24
Los Aparatos Para Medir La Altura De Los Astros	24
Las Cartas de Navegación	27
Los métodos de cálculos astronómicos	33
Los aparatos para medir el tiempo	34
CAPITULO III	
HISTORIA DE LA ARTILLERÍA Y DE LAS ARMAS DE USO NAVAL	39
El Cañón	40
El Torpedo	47
El Misil	50
La Mina	53

CAPITULO IV

HISTORIA DE LA GUERRA MARÍTIMA	55
La Guerra en la Superficie	56
La Guerra Submarina	60
La Guerra Aeronaval	63
La Guerra Anfibia	72
GRANDES BATALLAS NAVALES DE LA HISTORIA	77
La Batalla de Lepanto	77
La Batalla de Trafalgar	94
La Batalla de Jutlandia	113
La Batalla de Midway	130
La Batalla de Iwo Jima	147

LIBRO SEGUNDO

HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA MEXICANA

CAPITULO I ANTECEDENTES	164
ETAPAS PRECORTESIANA Y COLONIAL	166
El Encuentro de Dos Culturas y la Caída de Tenochtitlan	166
Exploración del Océano Pacifico y el Tornaviaje	168
La Real Armada de Barlovento	170
La Revolución de Independencia	172
CAPITULO II EL NACIMIENTO	
Capitulación del Fuerte de San Juan de Ulúa	176
Operaciones Navales Mexicanas en Aguas Cubanas	184
La Guerra de Texas y La Primera Intervención Francesa	186
La Guerra con Estados Unidos	189
CAPITULO III DECLINACIÓN Y RENACIMIENTO	
El incidente de Antón Lizardo	193
La Heroica Escuela Naval	194

CAPITULO IV LA ARMADA DE MÉXICO EN LA REVOLUCIÓN MEXICANA

El Cañonero Tampico y el Incidente de Topolobampo	212
La Segunda Intervención Norteamericana	218
La Nacionalización de la Marina	230

CAPITULO V

LA ARMADA DE MÉXICO EN LA POSREVOLUCIÓN Y LA CREACIÓN DE LA SECRETARIA DE MARINA	233
---	-----

CAPITULO VI BIOGRAFÍAS DE MARINOS MEXICANOS NOTABLES

Capitán de Fragata Pedro Sainz de Baranda	237
Capitán de Fragata Tomás Marín Sabalza	244
Capitán de Navío Blas Godínez Brito	249
Capitán de Navío Sebastián José Holtzinger	251
Brigadier de la Armada José Maria de la Vega González	255
Comodoro Manuel Azueta Perillos	258
Almirante Othón Pompeyo Blanco Núñez de Cáceres	263
Capitán de Navío Hilario Rodríguez Malpica	266
Teniente José Azueta Abad	269
Cadete Virgilio Uribe Robles	275
Comodoro Carlos Castillo Bretón Barrero	279

PRESENTACIÓN

"Cada sociedad tiene su historia
y la reescribe en la medida que
ella misma cambia. El pasado no
está definitivamente fijado
mas que cuando ya no tiene porvenir"

Raymond Aron

Cuando tuve la idea de escribir este libro en 1983, siendo subdirector de la Heroica Escuela Naval, lo hice pensando en darle a los cadetes de reciente ingreso las armas del conocimiento, que les permitieran familiarizarse e integrarse a su nueva vida con una mística surgida de identificar los paradigmas del pasado que les sirvieran para fortalecer y afirmar su vocación y un molde filosófico de su formación militar, destacando de los hechos de los hombres de mar, los valores morales que contribuyeron al desarrollo de la táctica naval y los de los que combatieron en el mar, independientemente de los resultados. Se haya ganado o se haya perdido, el valor y el coraje, la disciplina y la doctrina marinera fueron los combustibles que alimentaron el fuego de los espíritus de los actores de la historia de la guerra marítima. Nuestra marina no tiene experiencia de combate pero tiene en la historia un cúmulo de ejemplos a seguir para que cuando llegue el momento de defender a la nación, se haga con la disposición de cada uno de sus hombres de vivir para seguir combatiendo y no de morir inútil o innecesariamente ofreciendo el pecho con los brazos desarmados. La historia militar de nuestro país está llena de héroes inermes por la ausencia histórica de una política de defensa. Con este trabajo intento formular una invitación al lector a internarse en el pasado para comprender el presente y su realidad estratégica, táctica y tecnológica.

Esta obra no es producto de una investigación histórica como tal, es en realidad una recopilación sintetizada de las obras que cito en la bibliografía, con el único propósito de ahorrarle al estudiante o al que se interese en este tema, la lectura y el análisis a veces tediosos, complicados o contradictorios de tantas y tantas obras que se han escrito sobre la historia de la marina de guerra y su desempeño en la guerra en el mar. El único trabajo de investigación personal contenido en este volumen es el que se refiere a la biografía del héroe de la marina mexicana Sebastián José Holtzinger y que

debo a la gentil orientación del profesor Antonio Salazar Páez, cronista de la vida del puerto de Veracruz en aquellos días en que esta idea era todavía un proyecto. El profesor Salazar fue quien me proporcionó los primeros datos del porqué, un estrecho callejón del puerto, que desemboca al parque Ciriaco Vázquez, lleva ese nombre, el cual ya atraía mi curiosidad desde que siendo cadete, lo recorría para ir a la casa de mis familiares, cuando lograba salir franco alguno de esos domingos milagrosos de “talegón” (necesariamente franco por tener un mes sin salir, debido a mis personales conflictos con los oficiales y cadetes superiores, responsables educarme y someterme a los rigores de la disciplina).

Con el tiempo me fui enterando que aquellos primeros doscientos ejemplares de la primera edición, elaborados de forma rústica y precipitada para que sirvieran como libro de texto de los cadetes, fueron poco a poco haciéndose escasos hasta que prácticamente desaparecieron del inventario de la biblioteca de la escuela, lo cual me hizo pensar vanidosamente en que, por lo menos el contenido había sido interesante para quienes lo habían leído y sentido la tentación de conservarlo, o en su defecto podría haber sucedido lo contrario. Cualquiera que fuera el caso me sentí motivado a revisar el original para corregirlo, mejorar su redacción y presentación, utilizando los medios que las modernas computadoras y la red internacional de información electrónica, así como una buena copiadora y una buena impresora, permiten hoy en día.

La obra consta de dos partes, el Libro Primero se refiere a la historia universal de la marina de guerra que comprende tanto la evolución del buque como la de los instrumentos que sirven para navegar y para combatir; una breve síntesis de la historia de la guerra en el mar y la crónica y análisis de cinco de las más importantes batallas navales que a mi juicio han marcado un hito en la historia de la guerra. El Libro Segundo es una recopilación también sintetizada de la historia de la Armada de México desde sus antecedentes prehipánicos hasta la creación de la Secretaría de Marina, seguida por las biografías de los marinos mexicanos cuyos actos son paradigmáticos para las nuevas generaciones de hombres que han optado por servir a la Nación bajo los colores y el uniforme de la Armada de México.

Mi agradecimiento perenne al profesor don Antonio Salazar Páez por haberme obsequiado una fotografía daguerrotipo de Sebastián José Holtzinger, único testimonio de su imagen y por haberme dado los primeros consejos sobre el método de la investigación histórica. Mi profundo y afectuoso agradecimiento y reconocimiento al talento y conocimientos del Capitán de Navío (Ret) Gilberto Novelo Rodríguez que en discusiones, consultas y charlas personales, telefónicas y por correo electrónico sirvieron para enriquecer, aclarar y modificar pasajes de este trabajo. También agradezco al Contralmirante Juan I. Brahms Morales, a los Capitanes de Navío René White Herrera, Jorge A. Velazco Caballero, Elías de J. Caballero Rosas y Eduardo A. Carlín Arcovedo; a los Capitanes de Fragata Roberto Alarcón Santana y José Antonio Villanueva Lira, todos ellos miembros de mi Estado Mayor en la Segunda Región Naval por haberme regalado un poco de su tiempo libre para revisar y criticar el texto. A las Segundos Maestres Oficinistas Ma. Elena Rivera y Ma. Elena Camarena quienes hicieron el tedioso trabajo de rescribir este texto a partir de mi ejemplar de la primera edición. En forma muy especial, mi reconocimiento al Teniente de Navío Raymundo Tuñón Jáuregui por sus consejos y opiniones y porque de él fui aprendiendo a navegar por el Internet, (lo que para mi ha sido más difícil que navegar por el océano), para aclarar algunos datos históricos y para capturar un buen porcentaje de las ilustraciones que complementan al texto

No tengo argumentos para excusarme con mi esposa Carmina por haberle escamoteado las horas que dediqué a la corrección e ilustración de esta nueva edición, excepto el que ella sabe desde el principio de nuestro matrimonio que mi amor por ella compite, a veces con desventaja, con el que siento por la Armada de México

No me queda sino esperar que con este trabajo pueda contribuir, al ponerlo a la disposición de la institución a quien debo todo lo que soy, a enriquecer su acervo cultural y preservar su memoria histórica así como estimular la curiosidad de quienes tengan el interés de navegar en el tiempo a través de sus páginas.

Vicealmirante
Miguel Carlos Carranza Castillo



LIBRO PRIMERO

HISTORIA UNIVERSAL

DE

LA MARINA DE GUERRA

CAPÍTULO I

HISTORIA 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 usó por primera vez el agua como medio de transporte.



Albores de la aventura humana en el medio acuático

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 asirse 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 podamos 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 se 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 el origen de 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 de los elementos naturales disponibles en la zona geográfica de su desarrollo, así encontraremos 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 civil.
- 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 únicamente 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, los investigadores han llevado al cabo, profundos y detallados estudios basados en documentos antiguos, en hallazgos arqueológicos y observaciones antropológicas para determinar sus características físicas y su empleo.

Aun en nuestros días, algunos grupos culturales de los llamados primitivos, 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 aun podemos observar las canoas y pangas de Mesoamérica, el catamarán de la polinesia, el kayak utilizado por los esquimales entre otros. Las pruebas documentales más antiguas y que datan de más de 3,000 años antes de nuestra era describen embarcaciones de vela y remo similares a las

que se usaron hasta finales del Siglo XVI conocidas genéricamente con el nombre de galeras.

De los relatos de Herodoto se desprende la hipótesis de que sí bien es cierto que los egipcios desarrollaron una poderosa marina 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, Etiopia 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 funeraria solar cerca de la Gran Pirámide en la que se encontraba tumba del faraón Keops (2638-2613 a.c.).



Construcción primitiva de embarcaciones

La Galera

Es un tipo de barco exclusivamente militar cuyo nombre deriva de la voz griega Kalón (barco), es el tipo de embarcación guerrera que durante mayor tiempo se mantuvo sobre las aguas en las primeras marinas, la galera tomó parte desde la primera batalla naval de la que existen testimonios, Salamina, ocurrida en septiembre de 480 A. C. en la que Temístocles derroto a la Armada Persa, hasta la última gran batalla de galeras, Lepanto, acontecida el 7 de octubre de 1571. Si tomamos en cuenta que Keops murió en 2,613 A. C., estamos hablando de una existencia comprobada de la galera de 4,184 años en la historia de la humanidad.



Galera Egipcia del siglo XV A. C.

A través de su existencia, la galera tuvo algunas variaciones y recibió diferentes nombres, embarcaciones de finas líneas impulsadas a remo en las navegaciones cortas o cuando se requería velocidad para entrar en combate y a vela, cuando la navegación era larga. Su versión más antigua fue conocida con el nombre de reme o poli reme debido a la disposición 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 desaparece poco después de la Batalla de Actium librada entre fuerzas disidentes romanas y el imperio el 2 de septiembre del año 31 A.C.

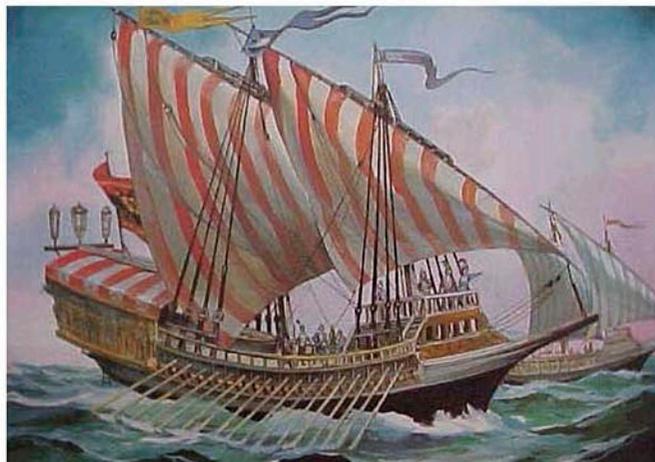
El trirreme desplazaba unas cien toneladas, tenía una eslora promedio de 35 metros, una manga de 4 metros y 1.20 metros de puntal, era de fondo plano y disponía de 26 bancadas de remeros dispuestos en 3 niveles; para impulsarse disponía de 200 remeros y una vela cuadrada, su sistema de gobierno consistía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

La misma embarcación recibe en Roma el nombre de Liburna y en Bizancio el de Dromón 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 del norte de Europa, cuyas naves llamadas Drak-kars surcaron los mares de la Europa y la América Septentrionales sembrando a su paso el terror y la muerte; Los vikingos fueron sin duda los marinos occidentales más intrépidos en los diez primeros siglos de nuestra era.



Drak-kar vikingo

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 (navegante), un capellán, un comiere (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".



Galera del mediterráneo del siglo XVI

Los grabados de las diferentes épocas nos muestran una lenta y escasa evolución de la galera, la cual llega a ostentar hasta tres palos, a veces con velas cuadras, a veces con 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 Galeaza es un género de galera grande que comenzó a construirse en el siglo XV y desapareció en el siglo XVII. Nació del afán de superar a la galera en potencia artillera y condiciones de navegabilidad en mar abierto, aunque los resultados no satisficieron las esperanzas puestas en ella 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 colocada en sus proas.



Galeaza española del siglo XV

La Corbeta



Corbeta del siglo XVIII

Buque inferior a la fragata, era en el siglo XVII una barca de dos palos, uno arbolado y uno trinquete pequeño con cangreja. A mediados del Siglo XVII aumento de tamaño y se le agregó un tercer palo, el de mesana, que 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 25 cañones por banda. Durante el periodo de

transformación de buques de vapor, la corbeta fue 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 dio el nombre de corbeta, en recuerdo de los buques de menor tonelaje de las flotas de guerra en los tiempos de la vela. A este tipo de buque se le han dado varios empleos en la guerra moderna, como minador y dragaminas, como patrulla de ataque rápido y patrulla costera de reacción inmediata.



Corbeta española moderna

La Fragata



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

Hacia 1650 apareció 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.

Fragata inglesa del siglo XVIII

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

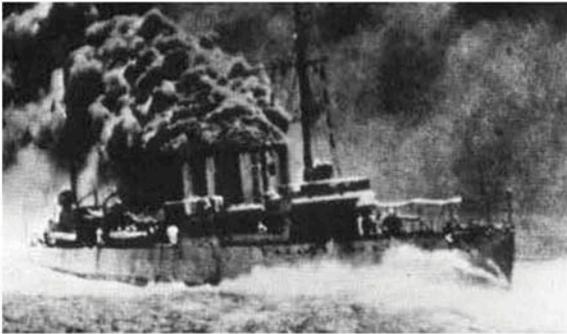
Para estos tiempos, las fragatas desplazaban 600 a 700 toneladas, su dotación era de 200 a 300 hombres y su armamento corriente consistía de 44 cañones.

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



Fragata española moderna

El destructor nació como una pequeña embarcación cazatorpederas y su nombre



Destructor de la segunda década del siglo XX

es de origen español adoptado por los ingleses como destroyer; más tarde este buque 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

o de los convoyes mercantes, tal como se empleaban las fragatas cuya diferencia tal vez radique en que durante su desarrollo no fueron empleadas como naves de ataque con torpedos.



Destructores norteamericanos clase Gearing de mediados del siglo XX

El Navío

Aunque esta palabra sirve para denominar genéricamente a un buque o embarcación, a partir del Siglo XVII 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.



Navios del siglo XVIII

Se reconocía entonces 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 se disponían 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 capaz de sostenerse en la formación de línea de fila natural cuando se adoptó esta táctica de combate para aprovechar al máximo su potencia de fuego.

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 al 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.



HMS Victory

Los navíos fueron en su tiempo el orgullo de sus marinas como los son hoy sus herederos, el acorazado y el portaviones; 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 en su construcción el hierro, el acero y el cobre en mucha mayor proporción, cuyos cascos fueron recubiertos de láminas de estos materiales.

La invención 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 mas 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 consiguió recorrer 40 millas en ocho horas a bordo del "Clermont" remontando la corriente del río Hudson y estableciendo el primer

servicio regular de transporte. Poco a poco la madera fue substituida por el hierro y las velas por la máquina, esta metamorfosis duró aproximadamente 170 años, hasta que hacen su aparición los buques propulsados por vapor y con casco de hierro surcando todos los mares 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 vela y vapor, de madera y hierro, de paletas o hélices. Con saltos tecnológicos espectaculares, llegamos finalmente a mediados del siglo XIX para encontrarnos con los primeros buques de guerra construidos totalmente de acero, impulsados por vapor y propulsados con hélices.

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 primera y de segunda clase, según si su tonelaje era superior o inferior a las 2,500 toneladas, de ahí en adelante, el crucero comenzó a crecer en tamaño y blindaje. Hacia 1912 se construían en Inglaterra buques denominados Cruceros - Acorazados, Cruceros de Combate o Cruceros de Batalla.



Crucero de Batalla alemán Prince Eugen



Crucero norteamericano de última generación

El Crucero del siglo XX era 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. Eran unidades diseñadas para atacar el tráfico comercial enemigo y defender el propio. Dotados de artillería pesada y semi pesada los hacían aptos para llevar a cabo bombardeos de ablandamiento de costa 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 que 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 primera fase de esta batalla.

Hoy en día, los cruceros se denominan así, más por la tradición que por su misión, son buques diseñados para alojar el comando y control de una fuerza de tarea desempeñándose también como portamisiles de largo alcance; a las nuevas generaciones se han incorporado los mas modernos medios de la guerra electrónica.

El Acorazado

Como buque con 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 nuevas armas, cada vez más potentes y de mayor alcance.

Los hombres que combatían en el mar trataban de protegerse elevando sus costados, colocando escudos colgados sobre las regalas. Cuando en el siglo IV AC. se incorporan al armamento naval las maquinas balísticas, como la catapulta, los arquitectos navales cubren las embarcaciones con planchas de cobre y plomo.

Fue hasta finales de siglo XVIII cuando se comenzaron las verdaderas tentativas por acorazar los buques, cuando los cañones, que llevaban más de cuatro siglos de utilidad naval, hacían estragos debido a los nuevos proyectiles explosivos.



Batalla de Hampton Roads

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 Primera y Segunda 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, en los Estados Unidos de Norteamérica, el 9 de marzo de 1862, durante la Guerra de Secesión, en el que 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 comenzaron a construir buques de 63,000 toneladas, cañones de 18" (475 mm.) y una coraza horizontal de 646 milímetros de espesor, carrera finalmente detenida por la aparición del portaviones.



Acorazado Británico Hood



Acorazado Alemán Bismarck

El Portaviones

La aplicación militar del avión dio 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, igualmente presentaba la posibilidad, aunque limitada para la imaginación de los marinos de principios del siglo XX, de emplearse como unidad de combate. El problema que en aquellos días exigía una solución, era su transporte y así nació el debate entre el hidroavión y el avión de ruedas embarcado; el primero tenía como gran limitante el

clima, pues requería de una mar calma para despegar o acuatizar; el segundo necesitaba un barco que le permitiera llevar a cabo dichas maniobras sobre su cubierta.



Portaviones Furious

Así nació el portaviones, en un principio, como producto de la necesidad de transportar aviones para proteger las flotas, y una vez que la aviación dio pruebas fehacientes de su utilidad en la guerra naval, se desarrolló a tal grado que, con el éxito obtenido en la campaña del Pacífico durante la Segunda Guerra Mundial, desplazó al 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 la potencias navales y sin cuya presencia no es posible concebir una campaña militar ultramarina con posibilidades de éxito.

En la conjugación buque-avión nació una simbiosis, porque no solamente le dio 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 estadounidenses. Este fue el primer combate naval de la historia en el que



Portaviones británico Hermes

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 portaviones como "buque de superficie cuyo armamento principal está

constituido por aviones". La definición dada por la conferencia naval de Londres dice que: "el portaviones 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 portaviones la nación que más ha participado desde el punto de vista tecnológico es Inglaterra, a ella se debe el diseño de la cubierta de vuelo corrida y la transformación del puente de mando en forma de isla, colocada ésta siempre a estribor debido a que el sentido de giro de las hélices de los aviones tiende a derivarlos hacia babor; su altura sobre la cubierta de vuelo resolvió la necesidad de elevar las bocas de las chimeneas, para no crear turbulencias debidas a las emanaciones de vapor que calentaban el aire en las inmediaciones del buque, lo cual dificultaba el aterrizaje. Los primeros diseños de portaviones fueron desarrollados en 1917

mediante la adaptación de cascos diseñados para cruceros. En 1924 se puso en servicio el primer buque proyectado específicamente como portaviones, cuyas características son, como antecedentes, 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 buques.

A los ingleses se debe también, el diseño y adaptación posterior a los portaviones más modernos, la catapulta de vapor para el lanzamiento 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 portaviones modernos puesto que, como el navío en su época, concentran en si mismos la voluntad política, la capacidad económica y el poder militar del país cuya bandera portan, porque son unidades caras, poseen en su diseño y equipamiento los más avanzados recursos tecnológicos y su construcción toma de cinco a siete años, llegando a desplazar más de 90,000 toneladas, impulsadas con energía nuclear y capacidad para transportar cerca de 100 unidades aéreas.



Portaviones soviético Kustenov

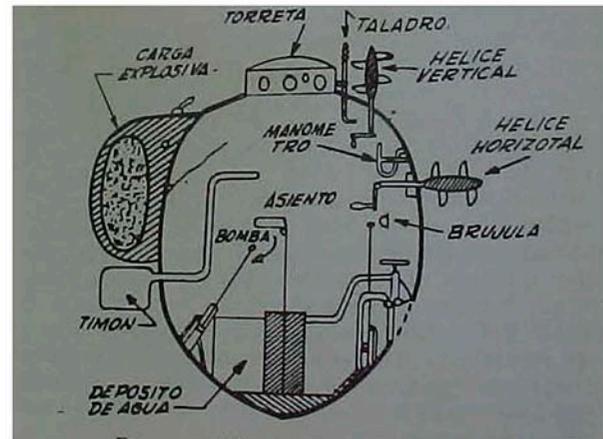


Portaviones norteamericano John F. Kennedy

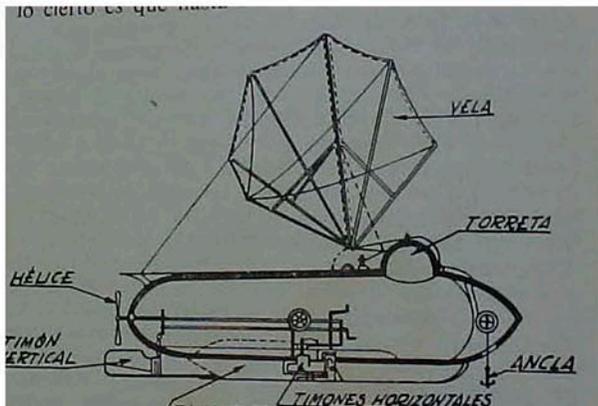
El Submarino

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 AC.) y en las Guerras Púnicas (264-146 AC.), ya se utilizaban rudimentarios equipos de buceo que permitían nadar 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 construyó el primer submarino que se utilizó, sin éxito, en contra del navío inglés "Tagle", 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 otra 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



El "Turtle" de David Bushnell

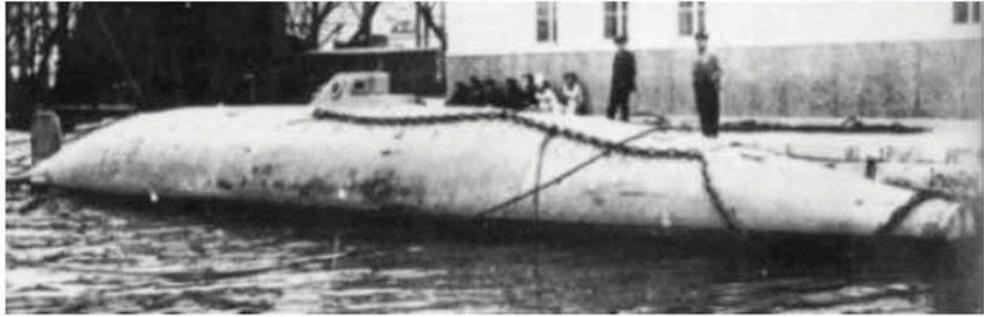


Nautilus de Robert Fulton

Napoleón en 1801; disponía de una vela plegadiza para navegar en superficie, timón de dirección y profundidad y un dispositivo 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 fue conceptualizado 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 Gustav Zede en Francia, diseñaron por separado un 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 logró diseñar y construir el submarino tipo "Laubeuf", colocando un casco circular dentro de un casco de líneas normales, y así resolver el problema de la estabilidad; el espacio entre ambos cascos es utilizado como



Submarino diseñado por el teniente de navío español Isaac Peral

tanque de lastre que, debidamente compartimentado e intercomunicado, obtiene mayor flotabilidad y mayor resistencia mecánica.

En los diferentes modelos prototipos se instalaron máquinas de propulsión de vapor, de gasolina, motores eléctricos, motores de aceite pesado, hasta que en 1912 Alemania equipa a sus submarinos con motores diesel para la navegación de 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 la más eficiente plataforma de lanzamiento de los poderosos misiles de largo alcance con cabezas nucleares. En 1884 se le adaptó por vez primera un torpedo y por la misma época los alemanes instalaron sobre su cubierta artillería convencional de 100 y 120 milímetros; para la primera guerra mundial, 1914-1918, ya el submarino había alcanzado su diseño operativo y fue Alemania la primera nación en utilizarlo construyendo cuatrocientas unidades.

El submarino se hizo indispensable en la guerra naval moderna por su eficiencia en la misión de interdecir las rutas de abastecimientos atacando a los buques mercantes; el submarino es también, gracias a su sigilo un elemento ideal para las operaciones de información y



Submarino francés "Aigle" en 1903

golpes de mano. Tal vez sea incorrecto llamar submarino a los primeros modelos de estas naves, ya que en realidad eran buques sumergibles que la mayor parte del tiempo navegaban en la superficie y solamente, cuando se encontraban en aguas peligrosas o preparaban un ataque, navegaban bajo la superficie, ya que su autonomía en esta condición era realmente baja.

La evolución de la guerra y de las armas hacia la tecnología nuclear, ha convertido al submarino en un 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 militar pero se estima superior a las 200 brazas, el torpedo ha sido substituido por cohetes con alcance superior a las 2,000 millas, capaces de arrasar varias ciudades seleccionadas simultáneamente. El submarino es sin duda alguna, uno de los parámetros con lo que se mide actualmente la capacidad de una armada para dominar el espacio marítimo.



Salto de Ballena

CAPÍTULO II HISTORIA DE LA NAVEGACION.

Disponiendo el hombre de un buque para transportar sus mercancías o para combatir, debía resolver entonces los enigmas que le dieran certidumbre sobre su posición geográfica, su rumbo, su destino, su velocidad, su distancia, es decir, debía descubrir el método para materializar conceptos abstractos relacionados con el espacio y el tiempo. Debía encontrar la forma de medir los parámetros que le permitieran saber dónde estaba, a dónde iba y cuánto tardaría en llegar. Mientras tuviese la costa a la vista podía identificar en la silueta del continente los montes, las salientes de la tierra en forma de cabos y puntas, las bahías, las desembocaduras de los ríos que le permitían develar con cierta precisión las incógnitas de su navegación, pero, ¿Qué habría más allá del horizonte?

Cuando el hombre decidió ir más allá del horizonte y cruzar el mar en lugar de navegar a lo largo de la costa, echó a andar los mecanismos de su imaginación, única virtud humana que permite hacer posible lo que la razón juzga imposible. El proceso fue largo y complicado, en primer lugar porque debió vencer sus temores derivados de la ignorancia de las leyes que rigen a la armonía del cosmos, en el que el tiempo es simplemente, espacio en movimiento; y en segundo lugar porque debió llegar a conclusiones científicas torales 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 siete apartados de acuerdo a la utilidad de los ingenios diseñados para resolver el problema de determinar la posición geográfica del buque, a saber: Los aparatos para señalar el rumbo, para medir la velocidad, para medir la profundidad, para medir la altura de los astros, las cartas de navegación, los métodos de cálculos astronómicos, 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 la navegación fue practicada simultáneamente en muchos lugares del planeta, pero a nosotros han llegado primordialmente, por razones de identidad cultural, los conocimientos provenientes de los pueblos euroasiáticos, aunque ahora se sabe del profundo dominio del arte de la navegación de los pueblos polinesios.

En el desarrollo de la ciencia náutica, existen aportaciones de muchas culturas. A los persas se deben las más antiguas tablillas cartográficas que datan aproximadamente de 3800 años A.C., 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 atribuye 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 al humanidad entera.

Los Aparatos Para Señalar El Rumbo

En ingenio mas 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, las propiedades físicas de la "piedra-imán" para alinearse con el meridiano. Sobre la aportación 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, sin embargo es aceptada 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 la 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 usaban entre los navegantes genoveses, venecianos, catalanes y mallorquines un modelo de aguja llamada "calamita" cuya voz proviene del latín "calamus" (caña) debido a que dentro de un canuto se hacia 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 (aguja), eliminando roces y conservado 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 había generalizado entre todos los marinos, considerándose como unos de los grandes progresos científicos que impulso al hombre a cruzar el mar.



Caja de Boj con brújula



Brújula china

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 pasaron los años, se introdujeron en el compás magnético innovaciones que lo fueron haciendo cada vez más preciso, las rosas se fabricaron con materiales más ligeros, los imanes se multiplicaron y se distribuyeron simétricamente en la estructura del cuerpo del cubichete, se sumergió la rosa en líquido anti fricción y la caja de Boj se fabricó con metal antimagnético.

El siglo XX caracterizado por su rápida evolución tecnológica en todas las disciplinas científicas, dio también su aportación a la navegación a través del diseño del Girocompás cuyo

Las irregularidades observadas en la orientación de la misma aguja a diferentes rumbos y en diferentes emplazamientos dentro del mismo buque, expuesta 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 Magneto", expuso 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 fue, hasta principios de siglo XIX, en que se logró establecer una teoría razonable sobre las causas de la desviaciones sufridas por la aguja magnética que fue seguida de los estudios necesarios para establecer el método para anular estas perturbaciones,



Cubichete de un compás magnético de gobierno

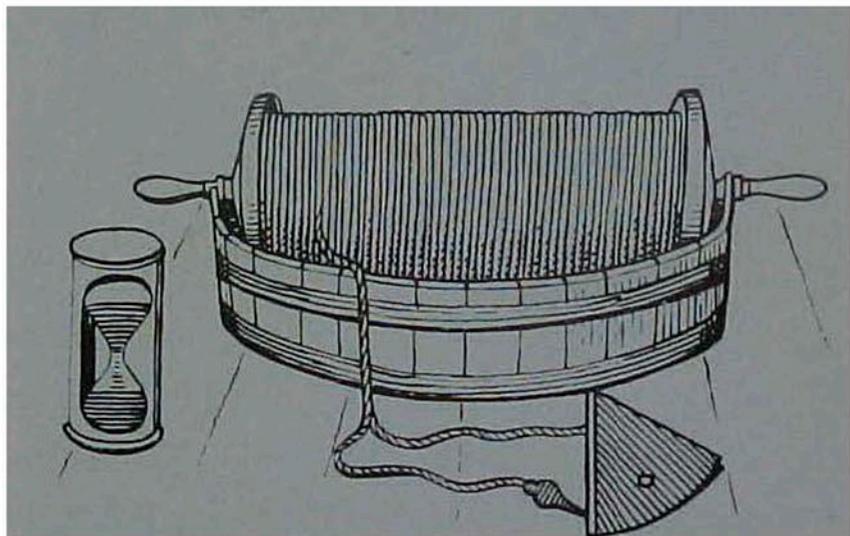
funcionamiento se basa en el principio del giróscopo, inventado por Foucault en 1852, para demostrar el movimiento de rotación de la tierra.

El girocompás es un giróscopo con dos planos de libertad de movimiento que alinea su eje de rotación con el meridiano del lugar donde se encuentra, señalado el norte verdadero.

En la actualidad, todos los buques transoceánicos son equipados tanto con compases magnéticos como con girocompases, empleándose los primeros como referencia de "respeto", es decir, referencia alterna o de respaldo, ya que su uso requeriría, para determinar el rumbo verdadero, una serie de cálculos que el otro no necesita, sin embargo por ser el girocompás un aparato infinitamente más complicado que depende fundamentalmente de una fuente de alimentación de energía eléctrica, está sujeto a fallas que el compás magnético no experimenta, por ello es difícil que el marino abandone el uso de uno por el otro, sencillamente lleva los dos. Hoy puede disponerse de compases magnéticos digitales cuyos ajustes pueden aproximarlos a una calibración muy cercana al rumbo verdadero

Los Aparatos para Medir la Velocidad

Medir la velocidad fue otro problema que el primitivo marino debió resolver, sobre todo cuando 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 unas paletas dispuestas en tal forma en la parte exterior del buque, que este en su marcha la hacia girar, transmitiéndole 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 Edómetro se utilizó un aparato más sencillo,



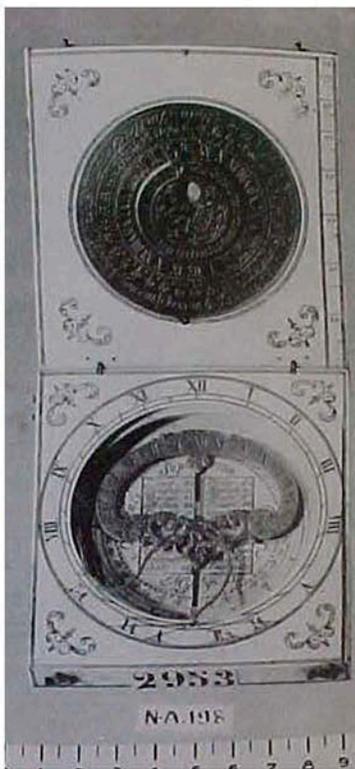
Corredera de Barquilla

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 usados en las embarcaciones menores, se han desarrollado algunos aparatos para medir la profundidad del agua. El primitivo Escandallo (cono de plomo) sujeto a una cuerda (sondaleza) marcada con pedazos de cuero a cada braza (6 pies o 1.82 mts.), es sustituido por el Escandallo Mecánico sujeto a una sondaleza de cable de acero y tambor con carátula graduada. Hay otros escandallos a los que se les acoplan dispositivos para obtener muestras del fondo marino, indicaciones de presión, etc., que permiten obtener medidas muy exactas. El paso final se logró en el primer tercio del siglo pasado con el diseño de la Ecosonda, cuyo funcionamiento se basa en la medida del intervalo del tiempo que emplea en llegar al fondo del mar una señal acústica o ultrasonora enviada por un emisor colocado en el casco del buque y regresar en forma de eco para ser captada por un receptor colocado junto al emisor. El más moderno modelo de este aparato es la ecosonda tridimensional que puede proporcionar la configuración del fondo por delante de la proa del buque

Los Aparatos para Medir la Altura de los Astros

Desde que el hombre se percató de la inmutabilidad del firmamento, se sirvió de los astros más visibles para orientarse, tanto en la tierra como en el mar y, pudo además, aprender a predecir su posición agrupándolos en constelaciones para facilitar su identificación; tales conocimientos fueron utilizados en dos sentidos, uno místico por el que, además de generar mitos y leyendas, los magos y sacerdotes pretendían predecir el futuro, dando origen a la Astrología; el otro pragmático y científico con el que aprendió a calcular el movimiento de la tierra en el universo y el movimiento del universo mismo, mediante el desarrollo de la Astronomía, ciencia de la que se han servido los marinos de todos los tiempos para determinar su posición geográfica sobre la esfera terrestre, relacionándola con la posición de los astros sobre la esfera celeste, y para lograr esto, a través de la historia, fueron inventados instrumentos que han servido para este propósito.



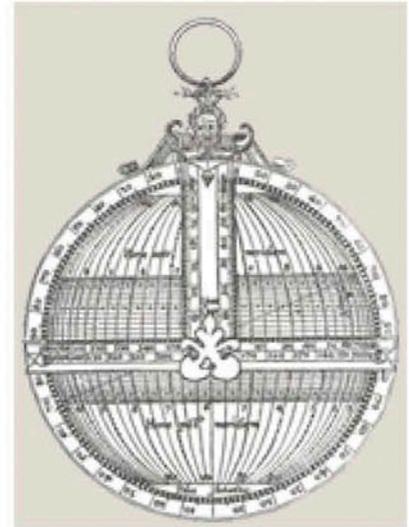
Gnomón

El aparato más antiguo del que se tiene memoria es el Gnomon, que consistía de una varilla de altura conocida y que debido a la altura del sol, proyectaba una sombra que a manera de cateto de un triángulo rectángulo, también se medía y con ellos se podía obtener en forma muy inexacta, la altura del astro. Posteriormente este

aparato fue mejorado por Aristarco y se utilizaba para obtener, también en forma errónea, la latitud.



Astrolabio

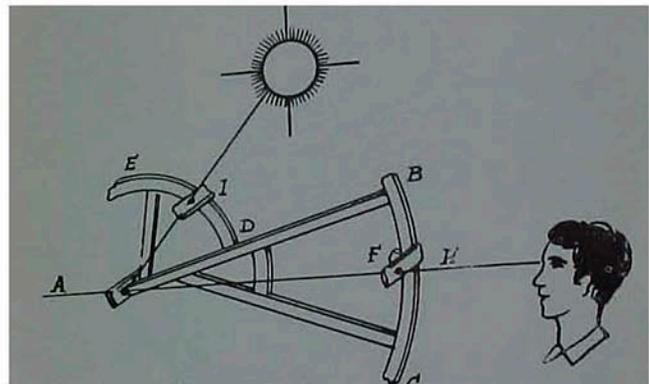


Le siguió el Astrolabio, un aparato originalmente diseñado por los astrónomos para hacer sus observaciones, algunos suponen que ya era conocido por los egipcios, en el siglo III AC., pasando luego a Grecia y de allí a la Península Ibérica a través de los árabes quienes lo transformaron y adaptaron para el uso náutico. El primer tratado escrito sobre su uso se debe a Marín Cortés en su obra "Breve Compendio de la Sphera y de la Arte de Navegar" publicado en Cádiz en 1551. Las reglas para tomar alturas del sol con el astrolabio fueron dadas por Diego García de Palacio en su celebre libro "Instrucción Náutica" publicado en México en 1587.



Ballestilla

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.



Cuadrante de Davis



Octante

A medida que la navegación fue tomando mayor importancia debido a las riquezas que ésta generaba a los imperios coloniales, se observó 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. Como se menciona líneas arriba, el Astrolabio fue desplazado por el Cuadrante de Davis en el siglo XVII. Hasta que apareció el Octante, llamado así porque su arco base equivale a una octava parte de una circunferencia, inventado y fabricado por John Hadley en 1731, a quien se considera el padre de los instrumentos de reflexión. Veinte años más tarde el Octante se transformó en Sextante, cuyo arco base, equivalente a la sexta parte de una circunferencia, permitía observar astros de mayor altura, de tal manera que todos los esfuerzos de los fabricantes fueron dirigidos a mejorar las

condiciones de solidez y exactitud de su sistema óptico, lo cual se consiguió 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 a pesar 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 tranquilidad y seguridad en sí mismo.



Sextante

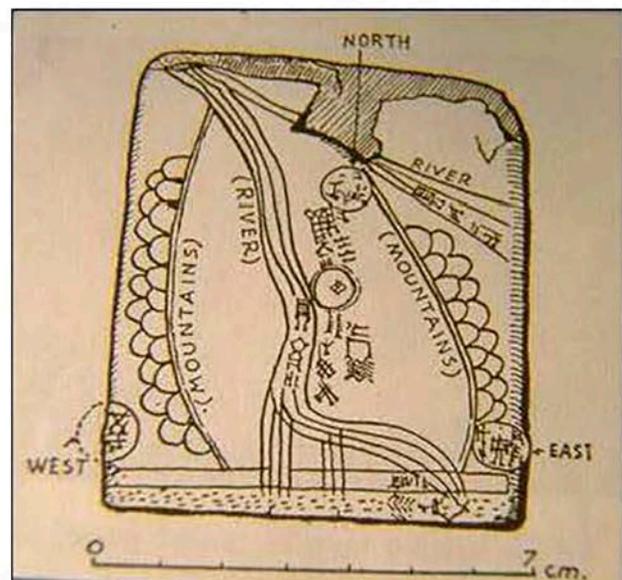
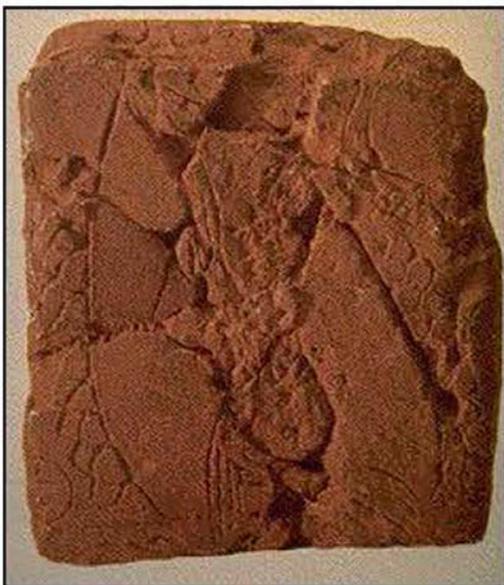
El descubrimiento de la energía eléctrica, las ondas hertzianas y la electrónica, trajo como consecuencia el diseño de sistemas para determinar la posición de un buque sin necesidad de observaciones astronómicas ni engorrosos cálculos liberando al navegante de la única servidumbre que limita al uso de 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 aparece uno más sofisticado, los más importantes han sido: Sistema Loran (Long Range Navigation), el cual permitía obtener la situación de un buque mediante la recepción de señales radioeléctricas emitidas por estaciones situadas en tierra cuya posición geográfica era conocida; fue diseñado por el laboratorio radio electrónico del Instituto Tecnológico de Massachussets en 1946. El sistema de navegación por inercia fue utilizado inicialmente para la navegación polar, porque permitía prescindir de la brújula y el girocompás en latitudes superiores a los 60° donde

la inclinación de ambos sobre el plano horizontal ya no les permite señalar el rumbo con exactitud; después, más perfeccionado, tuvo su aplicación para conocer en todo momento la posición sin necesidad de hacer cálculos y cuyo funcionamiento se basaba en la conjugación de un juego de giroscopios, un acelerómetro y un integrador-calculador. El navegador por satélite fue el más moderno sistema electrónico de navegación de la década de los 80's compuesto por 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 precisos de latitud y longitud hasta los segundos de arcos, que indican la situación geográfica del receptor. Hoy día el "G.P.S." (Global Position System) es la versión más acabada y simplificada del anterior, cuya precisión fue mejorada a partir de que la posición resultante que aparece en una pantalla digital respaldada por las señales de por lo menos cinco satélites, lo cual tiene un margen de error de unos cuantos metros.

No podemos adivinar ahora cuántos nuevos sistemas de navegación puedan diseñarse en el futuro, mismos que han hecho al transporte de personas, de mercancías y de armas totalmente confiable, seguro y preciso, tanto en la navegación marítima como aérea, sin embargo el arte de la navegación lleva en sí mismo un ingrediente de romanticismo sustentado en el conocimiento del firmamento que seguramente seguirá siendo practicado por aventureros y deportistas, solo por el placer elitista de saberse independientes.

Las Cartas de Navegación

Aunque la palabra "Cartografía" es un término de cuño reciente, el arte de hacer mapas se remonta a más de veinte siglos antes de nuestra era, la aparición de los mapas marinos o cartas náuticas es posterior en muchos cientos de años, sin embargo no

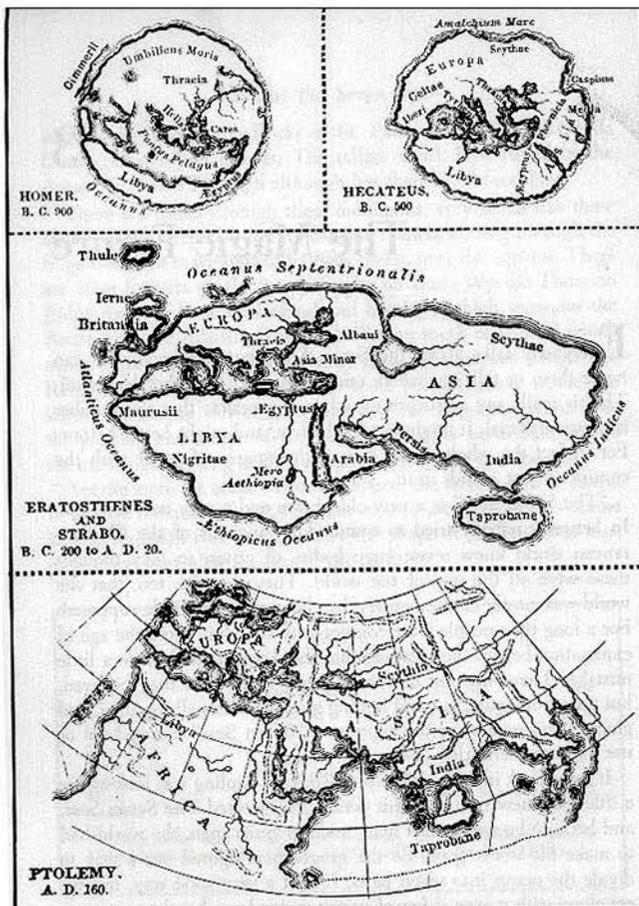


Tableta de Ga-Sur con mapa babilonio de 2300 A.C.

podemos pasar por alto entre uno y otro que, si bien es cierto que en su origen la producción cartográfica fue eminentemente topográfica, de ella recibió las bases teóricas para hacer cartas náuticas y lo que es más interesante, se diseñaron, se estudiaron y perfeccionaron varios sistemas de proyecciones que todavía siguen en uso.

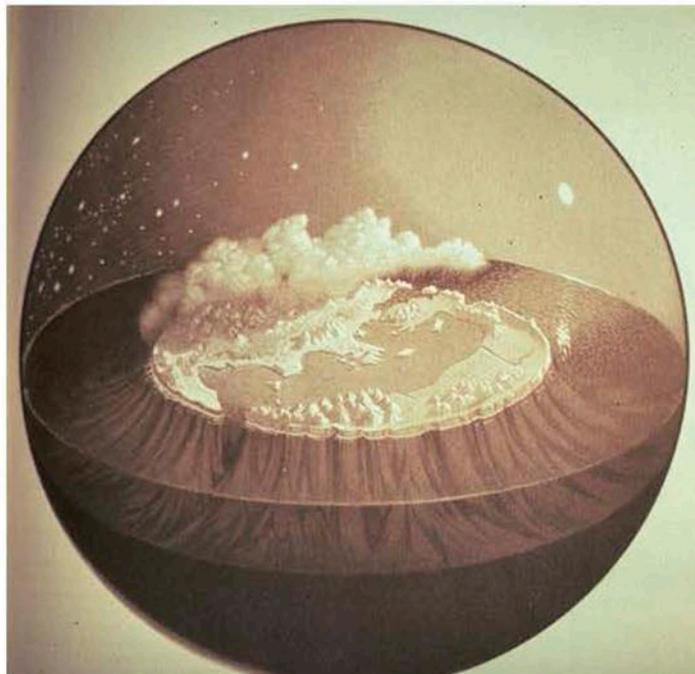
El primer mapa donde aparecen los paralelos, es dibujado por Dicearco 300 años A.C., quien fue discípulo de Aristóteles y considerado durante muchas generaciones como arquetipo para la producción cartográfica.

En el siglo III A. C., se inventó la Proyección Fotográfica, atribuyéndose su paternidad a Apolonio de Pérgamo. En el siglo II AC. Eratóstenes, director de la biblioteca de Alejandría publicó el mapa más completo de su época, basándose en cálculos matemáticos. Resulta que había un pozo en Asuán a cuyo fondo solo llegaban los rayos del sol del 20 al 22 de junio; eso situaba el pozo en el trópico de Cáncer, y por otra parte, la ciudad de Alejandría, se encontraba al norte de ese punto a la distancia conocida de 5,000 estadios, (un estadio equivale a 185 mts.). Así que Eratóstenes midió el ángulo del Sol al medio día del 21 de junio en Alejandría y dedujo que el arco medido, unos 7 grados, era la 50ª parte del meridiano de la tierra. Calculó entonces que el meridiano completo mediría 250,000 estadios, (46,000 kms. aproximadamente). Considerando que la medida real de la circunferencia terrestre es de 40,000 kms., los cálculos de Eratóstenes no estuvieron muy lejos de las realidades geométrica y geográfica. 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 calculó la longitud del grado del círculo máximo. En el siglo II de nuestra era, Ptolomeo recopiló y resumió todos los trabajos anteriores y su discípulo, Agatodemón publicó una carta basada en sus teorías.



Herencia de los cuatro grandes cartógrafos griegos de la antigüedad

La edad media dividió al viejo continente en dos grandes corrientes culturales inspiradas en diferentes religiones; La Europa cristiana fue sumergida en el oscurantismo y todos los conocimientos científicos y culturales de la antigüedad fueron confinados en las mazmorras de los conventos y así, Aristóteles, Eratóstenes, Hiparco y Ptolomeo permanecerían ocultos al conocimiento 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. Sin embargo el Medio Oriente, el Norte de África, los Balcanes y el sur de Europa, especialmente España, fueron ocupados o conquistados por los árabes de religión musulmana y estos, sin los atavismos religiosos de los cristianos, alcanzaron el esplendor económico, político y militar en el que florecieron las ciencias y las artes, rescatando para la cultura universal los conocimientos de las antiguas civilizaciones al traducir y estudiar a los sabios griegos de los que, aplicando sus conocimientos, lograron obtener grandes avances en los campos de las matemáticas, la astronomía, la medicina, la geografía, la filosofía, la literatura y la historia; de aquella época son notables los trabajos cartográficos de Abú-Abdallah Muhammad mejor conocido como El Edrisi quién 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 sólo un error de 3 grados. Se cree que Cristóbal Colón tuvo acceso a estos secretos celosamente guardados en Portugal, por el Príncipe Enrique conocido como "El Navegante" quien coleccionaba toda esta información para planear la búsqueda de la ruta a la India



Visión cristiana medioeval del mundo

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 elaboraba 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 influyó de manera importante en la concepción del proyecto de Cristóbal Colón, porque en ella aparecen las costas orientales de Asia muy próximas a las occidentales de Europa.

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

La fiebre 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,

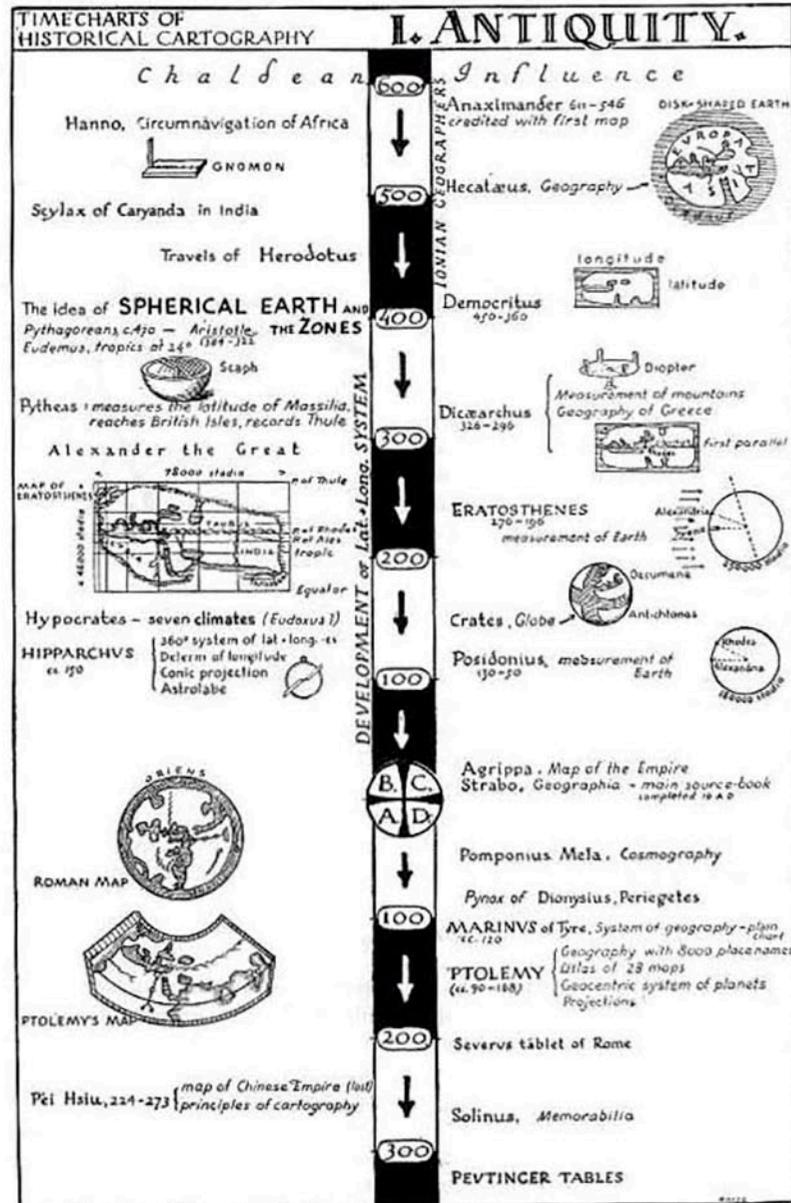
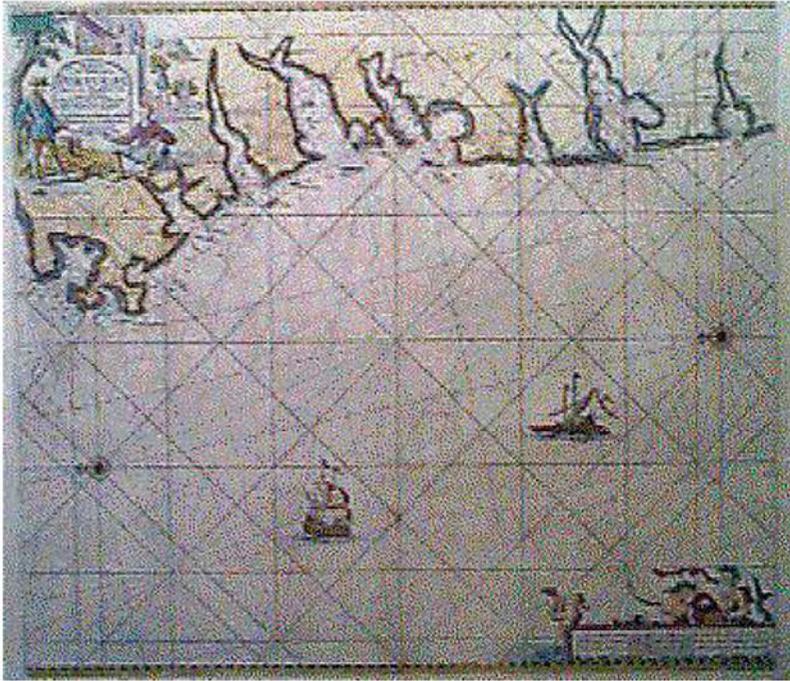


Tabla que muestra la evolución antigua de la cartografía



Portulano de Keullen

cosmógrafos y matemáticos impulsaron la cartografía dada la creciente necesidad de cruzar los océanos con más seguridad en menor tiempo. La profesión de marino dejó de ser propia de parias y convictos para tomar título de nobleza y la ciencia de elaborar cartas náuticas fue preocupación de las potencias que competían por el dominio del mar, 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 ellas,

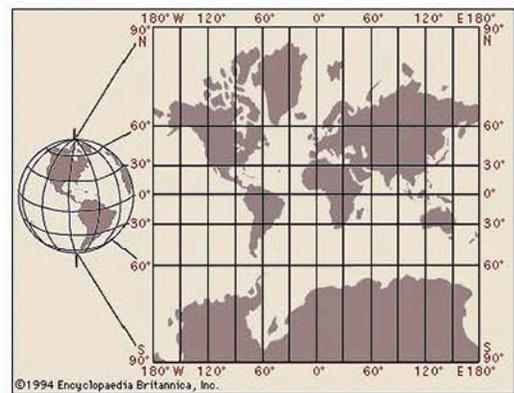
podían adquirir el carácter de secretos de Estado o secretos de ciertos armadores, cuya revelación indiscreta podía costar la vida al delator.

El siglo XVI fue especialmente pródigo en los avances registrados en cartografía náutica, por ello, en el año 1500 se editaron las célebres cartas de Juan de la Cosa y Pedro Reinel. En 1514 Juan Werner divulgó la Proyección Estereográfica que databa del siglo II A. C. Las llamadas Cartas Planas, consideradas como la transición entre el portulano y las Cartas Esféricas, las cuales no tuvieron mucha acogida entre los marinos, ya que

el rumbo no quedaba representado por una línea recta.



Mapamundi de Mercator



Mapamundi elaborado según los principios de Mercator

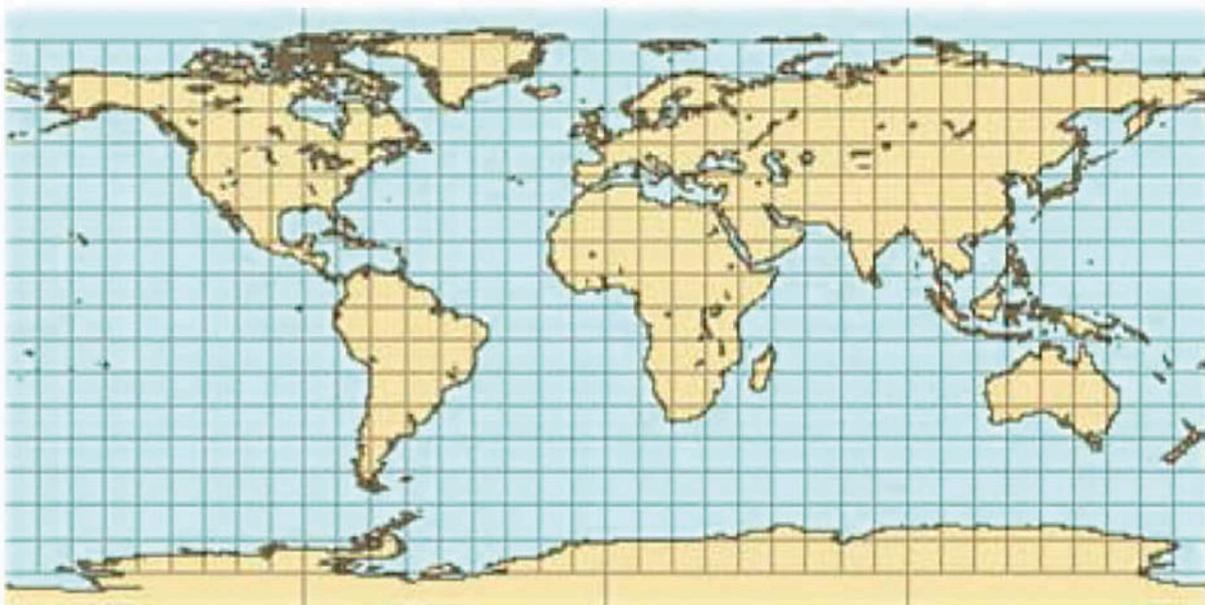
Hasta que en 1569 se obtuvo el avance de mayor significación en la cartografía, Gerardo Kremer mejor conocido como Mercator, publicó la primera carta formada con un sistema de proyección ideado por él y que lleva su nombre, que resuelve totalmente el problema de la situación al proyectar la esfera terrestre 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 movimiento de las agujas magnéticas y los sabios e investigadores correspondieron a este interés multiplicando las observaciones que permitieron en 1710 reunir unos 10,000 valores recopilados por Delisle.



Gerhardt Kremer Mercator

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 proyección y uso corriente, su edición por lo general es una de las responsabilidades asumidas por los gobiernos de los Estados ribereños a través de sus oficinas hidrográficas. .



Mapamundi de proyección plana en que las latitudes son iguales a las longitudes

Los Métodos de Cálculos Astronómicos

En la cultura española tienen una gran influencia tanto la cultura árabe intensa y polifacética, como la cultura judía de profundas raíces científicas y filosóficas. Cuando los árabes conquistaron la Península Ibérica y el sur de Europa en 711 D. C. hubo un período de aproximadamente cien años en el que no se registró ningún aporte extraordinario a la ciencia náutica; pero una vez consolidado el dominio moro, se comenzaron a cultivar y desarrollar las ciencias, la astronomía entre ellas. Durante el reinado de 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 el astrónomo Albergan extracta unos elementos de astronomía que posteriormente son reformados y corregidos por Alfagtemio y por Arzaquiel árabe-español que calcula y produce las Tablas Toledanas en el siglo XI.

Semejantes a los árabes fueron los judíos-españoles que vivían en Andalucía y efectuaron numerosas traducciones del hebreo y del árabe al castellano. Con todo este acervo, se fue fomentando en los reinos de Castilla y León, un ambiente académico de sabiduría práctica muy propicio para la discusión y el debate científicos que alcanzó su más alta expresión durante el reinado de Alfonso X "El Sabio", quien reunía bajo su dirección a los cincuenta sabios más destacados y después de 4 años, publicaron las Tablas Alfonsinas que, rectificadas poco después, sirvieron durante casi dos siglos de guías para los trabajos astronómicos y de náutica astronómica.

En los años siguientes a los descubrimientos, la gran preocupación conjunta de los 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 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 sí fue el problema de más difícil, larga y emocionante investigación.

La posición geográfica se define por el conocimiento de la latitud y la longitud, y si para ello se necesita referirlos a la posición de los astros, se requiere indefectiblemente medir la altura del astro sobre el horizonte y la hora de la observación, y fue precisamente este último elemento, la medición del tiempo, 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 acuerdos internacionales que establecieran un meridiano de origen a partir del cual se contarían las longitudes y las horas y ello, apenas se logró a fines del siglo XIX.

La determinación de la latitud en realidad fue un problema resuelto desde tempranos tiempos, si bien no con acuciosa precisión, contaban al 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 más arduo. En 1598 Felipe III de España ofreció fuertes premios para estimular a los investigadores; en 1675 Carlos II de Inglaterra ordenó la construcción de un observatorio astronómico en una villa cercana a Londres llamada Greenwich, con el propósito de rectificar las tablas de movimiento de los cuerpos celestes, así como las posiciones de las estrellas fijas, para contribuir a determinar la longitud en el mar y perfeccionar el arte de la navegación.

A mediados del siglo XVIII aparecieron unas magníficas tablas diseñadas por Neville Maskelyne cuyo uso se generalizó tanto, que a partir de 1767 la Comisión de Longitudes de Inglaterra se encargó de su cálculo anticipado y su publicación; y Francia las incluyó en sus Efemérides Astronómicas en 1774.

En 1863 el austriaco Littrow presentó un modelo de cálculo basado en la altura circunmeridiana de sol con el que se determinaba 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 más utilizado.

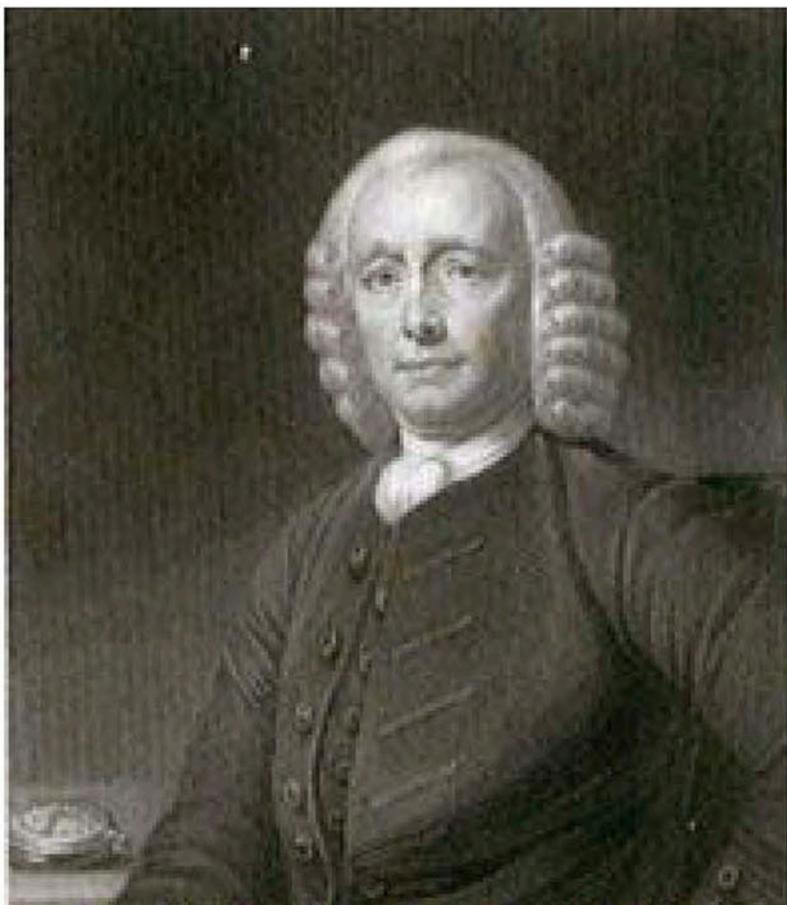


Sir Neville Maskelyne

Solo quedaba un problema por resolver para que la ciencia náutica se 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 usaran. Ese año se celebró en Roma una conferencia geodésica donde se propuso por mayoría que se adoptara el meridiano que pasa por el antejo del observatorio de Greenwich, lo cual fue aprobado y aceptado en la conferencia efectuada en la ciudad de Washington en 1884.

Ahora, quienes ejercemos la profesión naval disponemos de un sinnúmero de tablas y almanaques que facilitan los cálculos astronómicos, pero para llegar a ellas tuvieron que pasar un poco menos de 400 años de arduos trabajos durante los cuales, los científicos llegaron a comprender que el tiempo es espacio en movimiento, cuando lograron diferenciar y comparar el movimiento de la pequeña esfera en la que se mueve el Hombre con la magnitud del espacio sideral en el que se mueve nuestro planeta.

Los Aparatos para Medir el Tiempo



John Harrison Padre de la Cronometría Náutica

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 experimentado muchos sistemas, sin haber tomado en cuenta una opinión que Fernando Colón había externado en la junta de Badajós en 1524, en el sentido de que la solución del problema para determinar la longitud geográfica radicaba en la cronometría. Si se lograba diseñar un modelo de cronómetro que funcionara con precisión abordo, se habría conseguido la verdadera solución.

"Tiempo sucio", así definió el Almirante sir Cloudisley Shovell a la niebla que le persiguió durante doce días en alta mar. Al regresar victorioso a Inglaterra desde Gibraltar, tras las escaramuzas con las tropas francesas del Mediterráneo, el Almirante Shovell no lograba traspasar la densa bruma otoñal. Temiendo que los barcos se estrellasen contra las rocas costeras, convocó a todos sus oficiales para que diesen su opinión.

Todos coincidieron en que se encontraban a salvo, al oeste de Île d'Ouessant, puesto avanzado insular en la península de Bretaña, pero al seguir navegando hacia el norte, descubrieron horrorizados que se habían equivocado al calcular la longitud cerca de las islas Sorlingas. Estas minúsculas islas, situadas a unas 17 millas al extremo sudoccidental de la Isla Británica, apuntan hacia Land's End como un sendero de piedras escalonadas. Y en aquella noche brumosa del 22 de octubre de 1707, las Sorlingas se convirtieron en la tumba de los dos mil hombres del Almirante Shovell.

El que la tripulación de un barco desconociese la longitud, tenía como consecuencia desafortunadamente frecuente, su destrucción. La penosa situación de la navegación preocupaba al renombrado periodista inglés Samuel Pepys que durante algún tiempo prestó sus servicios en la marina de guerra. Al comentar su viaje en barco a Tánger, en 1683, escribió lo siguiente: "Salta a la vista, a juzgar por la confusión en que se encuentran estas gentes a la hora de enmendar los cálculos, aun cuando lo haga el mismo hombre que los ha llevado a cabo, así como por los absurdos argumentos a que recurren para ello y el desorden en que están sumidos al respecto, que solo por la providencia de Dios Todopoderoso, la buena fortuna y la gran extensión de los mares, no existen en la navegación muchas más desventuras de las ya existentes".

Este artículo, sumado a la pérdida de las Sorlingas, y a las desgracias sufridas durante siglos, fueron los causales de la promulgación del famoso Decreto de la Longitud, en el que el Parlamento prometía una recompensa de 20,000 libras a quien propusiera una solución al problema. El dicho decreto, promulgado bajo el mandato de la reina Ana, el 8 de julio de 1714, otorgaba las 20,000 libras a quien propusiera un método que determinara la longitud con un error no superior a medio grado de un círculo máximo; 15,000 libras para un método con un error no superior a dos tercios de grado y 10,000 libras para un método con un error no superior a un grado. Para ello se nombró un jurado de



Primer modelo de cronómetro de Harrison conocido como H-1

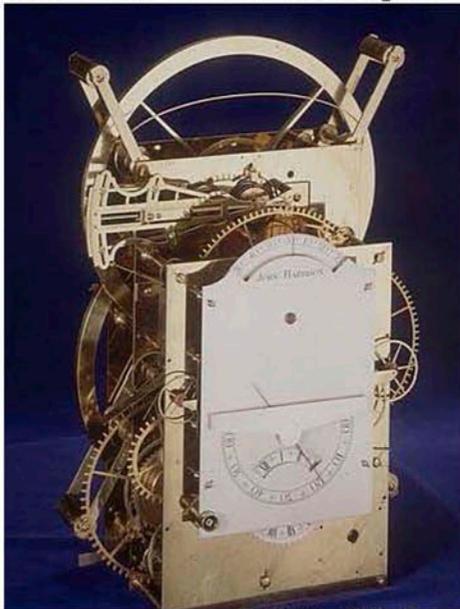
especialistas que habría de conocerse como el Consejo de la Longitud, compuesto por científicos, oficiales de la marina de guerra y funcionarios gubernamentales; el director del Observatorio Real participaba en calidad de miembro de oficio, al igual que el presidente de la *Royal Society*, el Ministro de Marina, el presidente de la Cámara de los Comunes, el delegado del Ejército y los profesores que ocupaban las cátedras de matemáticas en las universidades de Oxford y Cambridge, (Isaac Newton era entonces el presidente de la *Royal Society*).

Descubrir la longitud fue en aquella época sinónimo de intentar lo imposible. Muchas fueron las propuestas, muchos fueron los hombres que se aproximaron al consejo de la longitud para tratar de obtener el premio con propuestas verdaderamente científicas, las menos y con intenciones fraudulentas, los más. Dos fueron los métodos que comenzaron a competir en forma destacada, el cronográfico, basado en el diseño de un reloj resistente a los cambios de temperatura, a la humedad, a la salinidad y que soportase el movimiento del buque sin retrasarse o adelantarse y con él establecer la diferencia de hora con el puerto de partida para llevar a cabo las observaciones astronómicas de todos los astros conocidos y disponibles en el firmamento, desarrollado por el modesto relojero John Harrison y el método astronómico de cálculo de la distancia lunar desarrollado por muchos

astrónomos y cartógrafos, estudiado y perfeccionado por el cuarto director del Observatorio Real de Greenwich, Nevil Maskelyne; y como es de suponerse, ambos acérrimos enemigos en esta asimétrica historia de competencia científica en la que Harrison, desde su modesto taller intentaba derrotar a Maskelyne en su vetajosa posición de astrónomo real, pero en la que ambos dejaron invaluable aportaciones a la navegación marítima, pues si bien el primero se llevó el premio y dejó el cronómetro como recurso indispensable, Maskelyne dejó como herencia el método para construir las efemérides astronómicas, igualmente indispensables para el marino.



Cronómetro de Harrison modelo H-2



Cronómetro de Harrison modelo H-3

La odisea que vivió John Harrison para lograr la victoria de su método de cálculo basado en la medición del tiempo duró poco más de cuarenta años, durante los cuales desarrolló cuatro modelos de su cronómetro denominados H-1, H-2, H-3 y H-4, se enfrentó a un aparato burocrático que le despreciaba y descalificaba científicamente debido a su condición de relojero y por lo tanto carente de los talentos necesarios para pertenecer a la *Royal Society*, algunos de cuyos miembros competían por el mismo premio. Fue necesaria la intervención directa del rey Jorge III, para que se reconociese definitivamente que el método propuesto por Harrison y su hijo William, era el ganador del premio, porque las pruebas a las que había sido sometido en muchas ocasiones por la marina de guerra en diversas travesías y reportadas

por capitanes de la talla de James Cook y William Blight habían demostrado su utilidad, sencillez y exactitud. El primer modelo diseñado se había retrasado cinco segundos en tres meses.

El problema de conocer la hora exacta se solucionó alrededor de 1865 cuando el observatorio de Greenwich comenzó a transmitirla telegráficamente, actualmente muchas estaciones radiofónicas prestan este servicio para tranquilidad de los navegantes y para muchos otros usos del orden civil y militar.



Cronómetro de Harrison modelo H-4 considerado como una de las grandes victorias tecnológicas del siglo XVIII

CAPÍTULO III

HISTORIA DE LA ARTILLERÍA Y DE LAS ARMAS DE USO 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 forma que, si bien funcionan bajo los mismos principios, el ámbito en el que se utilizan ha sido el factor más importante para definir sus características específicas; de ahí las diferencias que distinguen a las armas navales de las utilizadas por otras fuerzas armadas.

Independientemente de que sabemos que el hombre ha combatido desde siempre ya sea en forma personal o agrupada, 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 en la primavera del año 1,479 A. C. entre el ejército egipcio dirigido por Tutmosis III y el Rey Kadash que mandaba una coalición de ciudades sirias 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 primera batalla naval de la que se conservan crónicas es la que tuvo lugar en el estrecho de Salamina, en el golfo de Egina el 23 de septiembre de 480 A. C. entre la flota de la Liga del Peloponeso al mando de Temístocles y la flota persa del emperador Jerjes de Babilonia bajo la dirección de Akemeneses su hijo, en la que se emplearon a bordo de las galeras de combate, las lanzas y las espadas.

Con estos dos ejemplos y analizados los medios de combate empleados en ambas batallas se hace evidente que la táctica de combate tanto en tierra como en mar no diferían en nada, excepto en el hecho de que para hacer contacto, las fuerzas militares utilizaban diferentes medios, pero una vez hecho éste, el combate discurría en el ya conocido cuerpo a cuerpo, de tal manera que quienes peleaban no eran marinos de guerra, sino ciudadanos libres circunstancialmente incorporados a las naves como soldados embarcados, porque que en aquellos tiempos y durante mucho tiempo los marinos, es decir, los galeotes que impulsaban los remos, provenían de las mazmorras de las prisiones o de los enemigos capturados en combate y sometidos a la condición de esclavos.

No fue, sino hasta que se utilizó la pólvora con fines militares, 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 de un ejército; el segundo concepto se refiere a la dotación de armas con las que una unidad militar es dotada; y el tercero se refiere a los hombres que, especializados en la operación y mantenimiento de las armas, forman dentro de las fuerzas armadas, el cuerpo de artillería.

Para el desarrollo de este tema, se ha tomado como referencia de origen la aparición del cañón como un arma naval, ya que como hemos afirmado líneas arriba, es el hecho que va marcando la diferencia en la táctica de combate y 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 táctica naval.

El Cañón

El prototipo de las primitivas piezas de artillería fue la bombardarda o la lombarda,

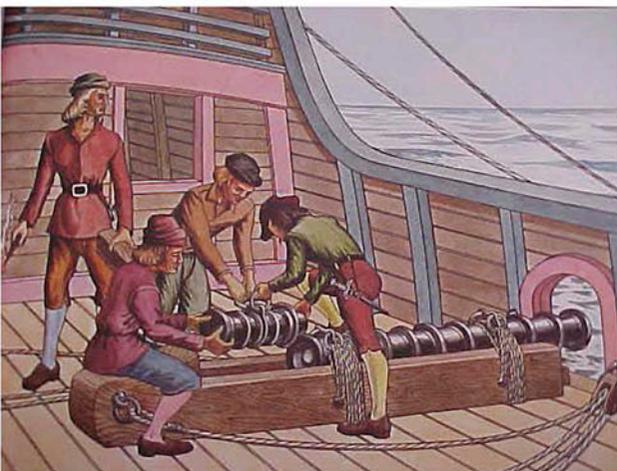
era ésta una pieza que constaba de tres parte principales: una caña, un servidor y un afuste. La caña era un tubo cilíndrico abierto por ambos extremos, formados por varios tubos cortos fabricados con la técnica de barril, es decir, un



Bombarda

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 juntas 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 afuste de madera en forma de "L", apoyando el servidor contra la cara vertical del afuste; a continuación y hacia delante, se colocaba la caña que ya contenía el proyectil, la cual embonaba en el servidor, estas piezas se amarraban fuertemente entre si y ambas al afuste. Era este un mecanismo totalmente inseguro y a menudo causaba víctimas entre las tripulaciones que las operaban.



Preparación de una bombardarda

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

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 curvo contra plazas fuertes.

Pasavolante: Era de mediano calibre (150 a 200 mms.) pero de gran longitud (4 calibres).

Bombardeta: Era de pequeño calibre (45 a 80 mms.) y una longitud de 15 a 30 calibres.

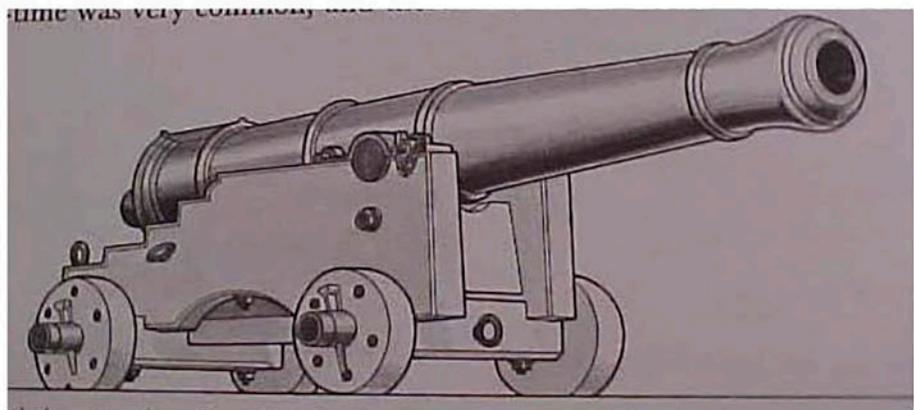
Todas estas piezas se montaban lo mismo en tierra que en la proa de las naves.



Falconete

eran fundidos en un solo bloque, teniendo que cargarse por la boca, iniciándose con este hecho la era de los cañones de avancarga, la cual perduró hasta mediados del siglo XIX.

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



Cañón naval del siglo XVIII

Basiliscos: disparaban bolaños (balas) de 100 libras.

Culebrinas: disparaban bolaños de 18 a 40 libras.

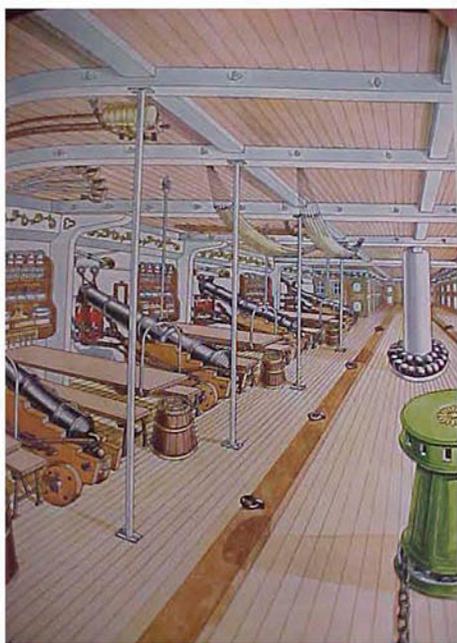
Medias Culebrinas: disparaban bolaños de 8 a 18 libras.

Sacres: disparaban bolaños de 5 a 8 libras.

En la Batalla de Lepanto apareció el cañón como equipamiento regular del buque y comenzó a tomar forma la doctrina de artillería en la guerra marítima, la cual iría evolucionando a la par de los avances tecnológicos y consecuentemente de su aplicación táctica. Para este tiempo, el armamento normal de una galera era de una culebrina de 36 mms, situada a proa y en cruzía; a ambas bandas de ésta, 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.

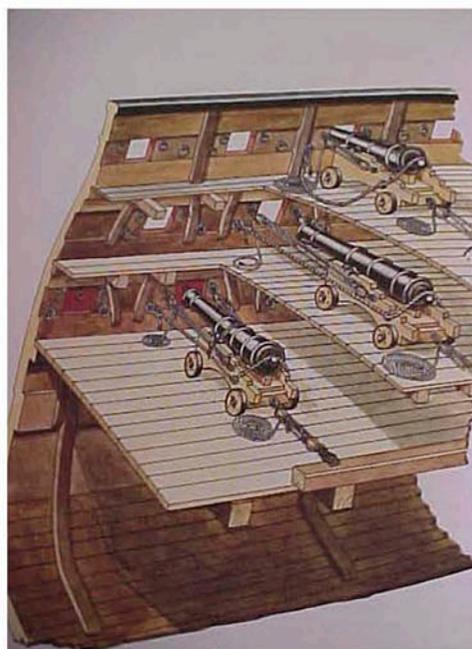
Las Galeazas y Galeones llevaban artillería en las bandas, portando las primeras, hasta 60 piezas de distintos calibres.

El cambio de posición del cañón de la proa a las bandas, modificó la táctica de combate al desaparecer la galera y evolucionar del galeón al navío, portador de cañones navales, que ya mostraban marcadas diferencias con los terrestres, principalmente por sus cureñas de ruedas pequeñas de madera y por los cáncamos que debían tener para acoplarles los mecanismos de poleas para detener el retroceso y recuperarlos a su



Disposición de la artillería en un puente

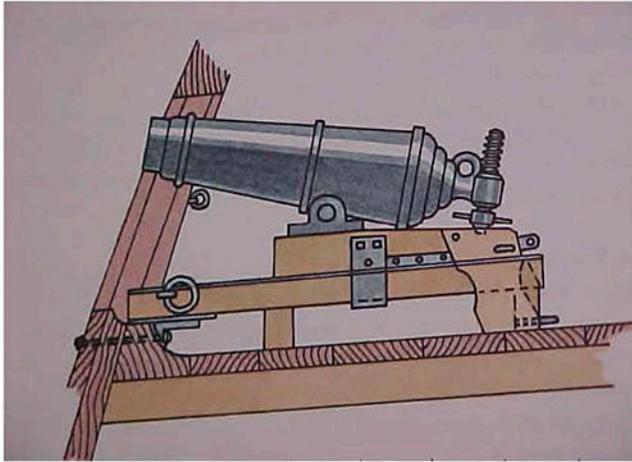
posición original. El cañón naval se apoya por sus muñones sobre unas muñoneras labradas sobre gualderas montadas en las cureñas; podía variar su elevación y por tanto su alcance por medio de cuñas que levantaban la culata; cuando el cañón estaba cargado, la parte delantera del carro se apoyaba en el mamparo del costado del buque y la boca asomaba por su tronera, en estas



Maniobre de freno y recuperación en un navío de tres puentes

condiciones se decía que el cañón estaba en batería. Al efectuarse el disparo, por la acción del retroceso, el cañón salía de la batería, siendo aguantado por la braga, que era un grueso cabo, que pasando por la culata se afirmaba por sus dos extremos al mamparo, se aseguraba en esta posición por medio del aparejo de retirada, que se

afirmaba por otro lado a un cáncamo 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 el cañón en batería.

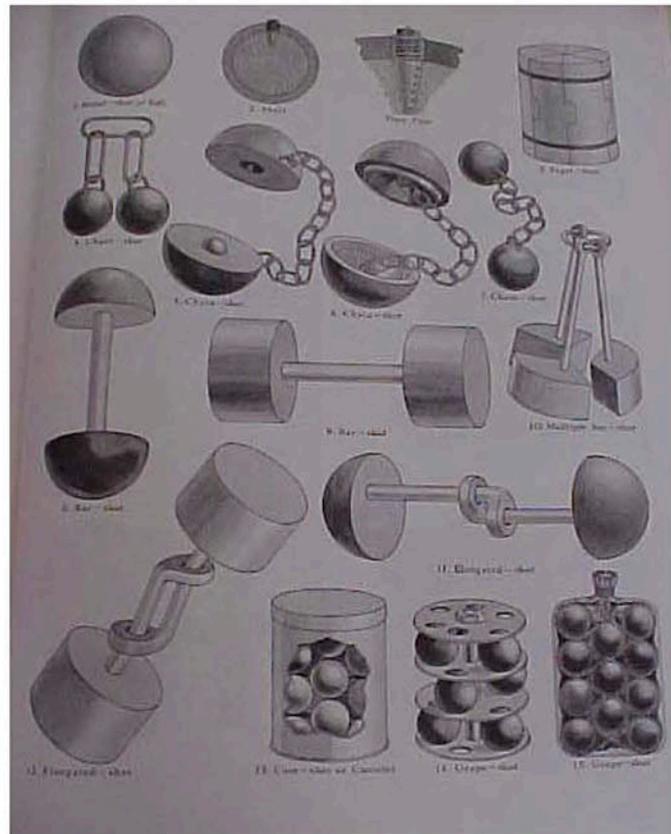


Cañón tipo Carron

En 1774 se diseñó y construyó 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 chasis, estaba sujeta a la cubierta y la superior, llamada solera, giraba alrededor de un perno fijado a aquella; el movimiento de elevación de la boca se lograba mediante un tornillo de puntería, que atravesaba a una pieza cilíndrica roscada integrada a la culata

llamada escabel, apoyándose este mecanismo en la solera.

Los proyectiles que los cañones lanzaban desde su aparición a bordo eran desde simples piedras hasta esferas de hierro llamados bolaños; unas eran divididas en dos partes y disparadas unidas con cadenas con el objeto de desarbolar los buques; otras eran calentadas al rojo vivo antes de ser disparadas con objeto de provocar incendios; otras más eran cilindros unidos por barras o canastos llenos de pequeñas bolas destinadas a batir personal; hasta que en 1783 el Teniente de Navío español Francisco Javier Rovira y en 1822 el Coronel francés Henri Joseph Paixhans inventaron la granada, es decir, un proyectil con relleno explosivo, cuyo uso se consagra en 1853, cuando la escuadra rusa del Almirante Nakhimof aniquiló a la escuadra turca en el combate naval de Sinope.



Diferentes tipos de munición lanzados por los cañones de avancarga

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

Como variantes de la granada explosiva para percusión, una vez resuelto el problema de la espoleta gracias al descubrimiento de clorato de potasa y 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 reducidos; ya en 1761, el matemático inglés Benjamín Robins proponía estabilizar en vuelo de los proyectiles imprimiéndoles un movimiento de rotación mediante el labrado de un rayado helicoidal en el ánima 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 cilíndrico-cónico, pero el esfuerzo del proyectil sobre el rayado había reventado 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, dio inicio la era del cañón de retrocarga.

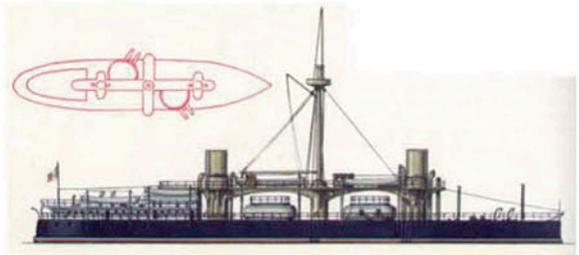
Con el desastre de Sinope, comienza una carrera de competencia entre en cañón y la coraza, que involucra a jefes de gobierno, científicos, industriales y marinos, empeñados unos, en encontrar el arma capaz no solo de perforar la coraza que se le oponía, sino de aniquilar la capacidad combativa de los 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 marcharon sincronizadamente perfeccionando sus diseños.

Para que un proyectil pudiera ser eficaz contra en 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 mas altas presiones en su recámara. Surgen entonces en Francia los diseños del 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 comenzó a utilizar el acero fundido en lugar del hierro y el bronce.

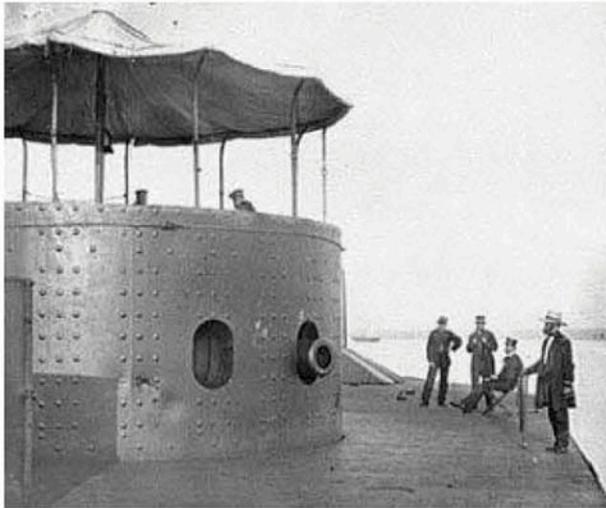
Entre la batalla de Lepanto y la batalla de Trafalgar el alcance de los cañones solo se había sido incrementado en 1,250 metros, obviamente la táctica de combate consistía en aproximar a los buques a distancia de artillería buscando las condiciones más favorables de viento y corriente; para esa pequeña distancia, la puntería no era un factor

importante en el resultado 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 influyó definitivamente en el diseño de los buques y en las consideraciones tácticas y estratégicas de los nuevos planes de desarrollo.

Por lo pronto el cañón perdió su antigua rigidez y comenzó a moverse en dirección y elevación mediante el diseño de mecanismos de puntería aplicados a dos nuevos conceptos en la ingeniería artillera; la casamata y la torre las cuales aparecen, casi simultáneamente en la sexta década del siglo XIX.



Artillería del acorazado Duilio. Nótese la colocación central de la batería principal pero apuntando a las bandas



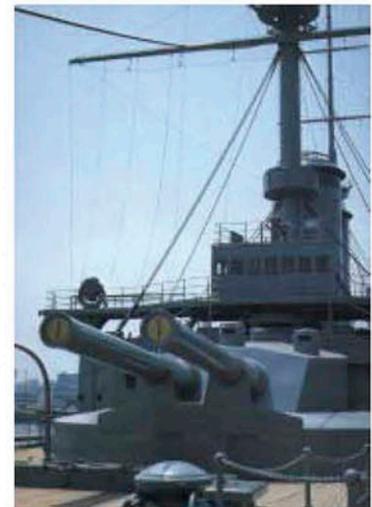
Artillería del Monitor colocada a cruja

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 mecánicos 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, subió a cubierta, dotándosele en lo

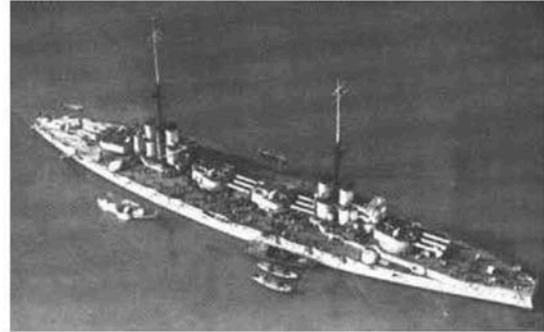
La primera conservaba la posición del cañón en la banda del buque y bajo cubierta, pero se diferencia en que el cañón estaba emplazado en un alojamiento blindado y dotado de movimiento horizontal; el segundo cambia de posición al cañón colocándolo sobre cubierta y al centro del buque, emplazándolo en un compartimiento blindado, dotado de un

amplio



Artillería principal del acorazado Mikasa

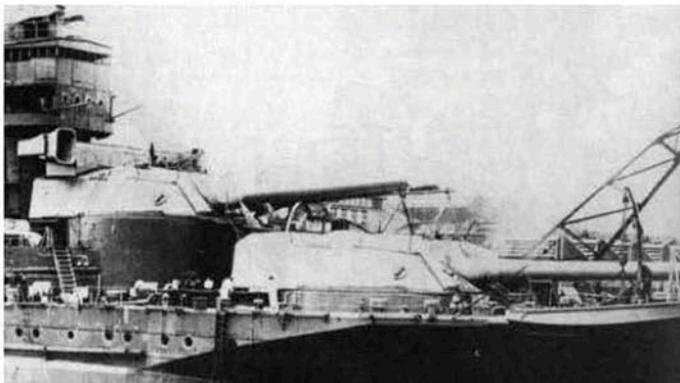
sucesivo de torres abiertas o manteletes. La incorporación de la aeronáutica a la guerra naval para apoyar las operaciones de los buques y más aun, cuando se percibió su utilidad para atacarlos, se diseñaron cañones de tiro rápido para repeler dichos ataques, lo cual hizo un espacio en las cubiertas de las superestructuras de los barcos como baterías antiaéreas.



Baterías principal y secundaria del acorazado Dante Allighieri

1940 marca quizás el final del crecimiento del cañón desde el punto de vista cuantitativo, pues se había llegado a montar a bordo del acorazado "Yamato", los cañones navales más grandes jamás construidos, cuyo calibre era de 455 mm. (18") y 45 calibres de longitud (21.33 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 importante en la que se enfrentaran flotas de buques en línea de combate como la ocurrida en la batalla de Jutlandia, porque la composición de las fuerzas navales contendientes no lo hizo posible. En el frente del Océano Pacífico, las fuerzas combatientes no llegaron a entablar un verdadero duelo de artillería de una flota contra la otra; y en la campaña del Océano Atlántico, los enfrentamientos entre grupos relativamente reducidos aportan la



Cañones de 18 pulgadas del acorazado Yamato

incorporación a los mecanismos de puntería los sistemas giroscópicos que compensaban los movimientos de balance y cabeceo del buque para mantener una línea de tiro estable como avance importante en relación al desarrollo obtenido por la tecnología entre las dos Guerras Mundiales. Únicamente la precisión y rapidez con la que fue hundido el acorazado

"Hood", considerado entonces como el buque más poderoso de la flota británica, en su enfrentamiento con el

"Bismarck", hizo temer a los tácticos ingleses de la superioridad tecnológica de los alemanes, por lo que no cesaron en su decisión de hundirlo lo antes posible.

El uso de la aviación en la guerra naval, fue quizás el factor que más contribuyó a detener el crecimiento cuantitativo de la artillería tradicional, pero al mismo tiempo contribuyó a su mejoramiento cualitativo obligando a los diseñadores a perfeccionar sus aparatos de puntería; a hacer mas ágiles y precisos los movimientos de ronza (horizontal) y elevación (vertical) con apuntadores manuales o desde directores de tiro

que podían resolver rápidamente el problema balístico, operando los montajes desde estaciones de dirección de tiro remotas; a aumentar considerablemente la velocidad de disparo con el fin de establecer barreras de fuego entre el buque y el avión y; a introducir la automatización en el abastecimiento de municiones. Otra aportación importante a la operación de la artillería fue la incorporación del Radar como un elemento de detección, primero y selección después de blancos tanto de superficie como aéreos.

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 prevé 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 precio y la selectividad de quienes venden entre quienes compran, atendiendo a sus intereses políticos. Para mantener la libertad de armarse y defenderse, el mejor armamento del cual puede disponer una nación, es aquel que ella misma logre 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, pero 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 incidir en 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 en cañón,



Brulote

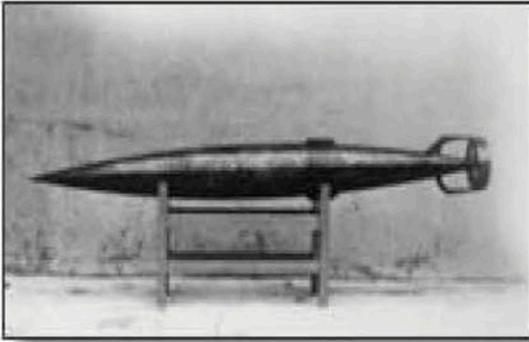
el torpedo, las cargas de profundidad, los cohetes y los misiles y; en el segundo grupo, se consideran las minas. Quedaría a discusión si las armas transportadas por aeronaves se consideran dentro del campo de las armas navales o de las armas aéreas, según se considere a la aviación naval como plataforma armada para el combate o se considera al buque como plataforma portadora de armas aeronavales.

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 este 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 lleno 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 y destruir buques.

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



Torpedo Whitehead

Luppis, el inglés Robert Whitehead, asociado con aquel, proyectó 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 consumo el primer hundimiento por torpedo de la historia, logrado por el torpedero chileno "Linch" en contra de su compatriota "Blanco Encalada" durante la Revolución Congressista, los torpedos empleados eran de fabricación Inglesa.

Posteriormente y antes de que diera principio al 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.



Torpedera portando un torpedo Howell



Tubos lanzatorpedos en un destructor

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

En la guerra ruso-japonesa, el torpedo fue utilizado profusamente, pero de 100 torpedos empleados solo siete hicieron blanco; sin embargo su amenaza influyó en las decisiones tanto del Almirante

Togo como del Almirante Rojestvensky; el primero tomo 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 Vladivostok sin ser descubiertos 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 metros 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



Zero japonés armado con torpedo en posición de ataque

elemento, la sorpresa.

Rápidamente el torpedo tomó carta de naturalización en casi todas las armadas y cuando estalló la segunda conflagración mundial era el arma de más amplio uso, puesto que se montaba en submarinos, destructores y aviones.



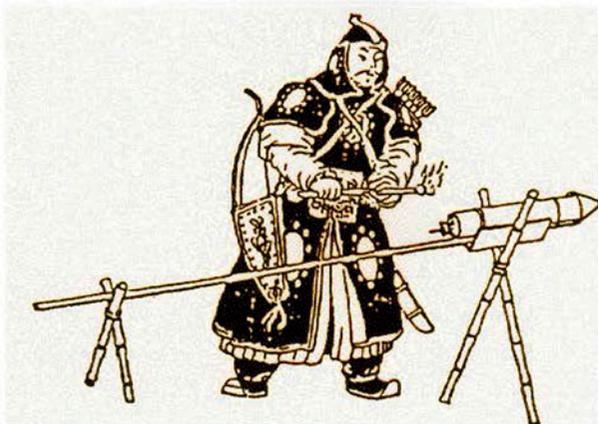
Torpedo antisubmarino

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 por la aviación japonesa; el hundimiento del acorazado "Yamato" por un ataque submarino estadounidense y el hundimiento del acorazado "Royal Oak" al ser sorprendida la flota inglesa en Scapa Flow por el submarino alemán "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 alambres y puede ser disparado casi por cualquier tipo de nave o aeronave. 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 mas 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 controlada de una carga explosiva o a la acción de un motor de reacción. El cohete una vez lanzado queda fuera de todo control y llega hasta donde su carga impulsora se lo permite mientras que el misil, además de que por lo general es propulsado por un motor, lo cual le da mayor alcance, esta provisto de mecanismos de detección y gobierno que le permiten buscar el blanco, corrigiendo su trayectoria hasta alcanzarlo.



Soldado chino disparando un cohete

El antecedente bélico mas 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 lanzaron las "flechas de fuego volador" contra los sitiadores.

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

El empleo del cohete con propósitos militares comenzó 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 la tropas hindúes, las cuales "empleaban cohetes similares a los usados en Inglaterra en pirotecnia pero mucho más grandes, los cuales alcanzaban los 2,500 metros". El ejército regular hindú contaba con un

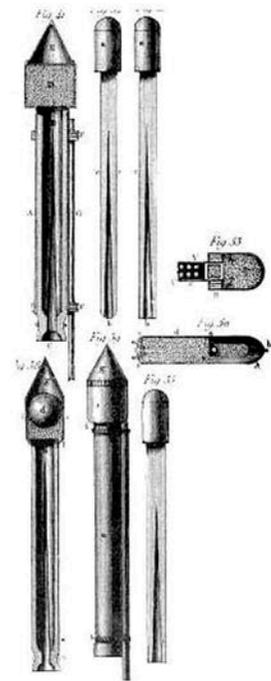
nuevo cuerpo de cohetaría de 5,000 hombres. Estos hechos fueron recopilados y estudiados en 1801 por el Coronel Sir William Congreve, quien a partir de los cohetes pirotécnicos Ingleses comenzó a experimentar en el laboratorio real de Woolwich. Muy pronto obtuvo alcances de 1,800 metros utilizando pólvora comprimida y luego algodón pólvora.

Y en 1805 se hicieron las primeras pruebas a esta nueva arma; ese mismo año Congreve acompañó a Sir Sydney Smith en un ataque naval contra Boulogne. No está muy claro lo que 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 dispararon 200 cohetes solo se dañaron 3 casas y que los soldados franceses se mofaban de la inofensividad de las nuevas armas, lo cierto es que al año siguiente Boulogne sufrió un incendio devastador y en 1807, Copenhague fue arrasado por la acción de unos 25,000 cohetes.

En 1814, durante la segunda guerra Anglo-Americana, los estadounidenses armaron unas bancadas con cohetes Congreve para apoyar el ataque al fuerte McHenry.

Como arma de guerra el cohete "Congreve" y el modelo posterior de William Hale duran menos de un siglo, pero entre tanto, ganó prestigio en la aplicación marítima como arpón-cohete para la caza de ballenas o lanzadoras porta-cables.

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



Cohete Congreve



Bomba V-1 alemana antecedente del Misil

Al término de la primera Guerra Mundial, Robert H. Goddard, profesor de física norteamericano, publicó en 1919 un estudio titulado "Método para alcanzar grandes Alturas", con el objeto de enviar aparatos de exploración más allá del alcance de los globos sonda. En 1923 Herman Oberth publicó 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 relacionada 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 se llegó al 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 entre 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 la guerra el uso de los cohetes. En 1932 el Capitán Dornberger consiguió el permiso para desarrollar cohetes de combustible líquido para usos militares.



Bomba V-2 alemana de mayor alcance y velocidad que la V-1

Durante la segunda Guerra Mundial, el uso de esta arma se generalizó entre los ejércitos contendientes y su aplicación es más común en las fuerzas de tierra y aire que en las fuerzas navales en la que su uso se redujo al cohete antisubmarino conocido como "Mouse Trap", siendo esta una versión semejante a la de un mortero de varias bocas; 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 los portaviones.



Misil naval Sea Sparrow



Misil naval Harpoon

La autodireccionabilidad de los cohetes vino aparejada con el invento de aparatos de detección tales como el radar, el sonar, detectores de calor o magnéticos y el funcionamiento de los mecanismos de gobierno y estabilización se logró mediante la adaptación del giróscopo, el acelerómetro, etc. De la conjunción de los principios científicos inmanentes a estos aparatos y de su acoplamiento físico dentro del cuerpo del proyectil resultó el diseño del misil. Ahora es demasiado prematuro hablar de la historia del misil, ingenio militar que ha dado pruebas irrefutables de su eficiencia y precisión, primero en la guerra de las Malvinas en la que, la aviación argentina logró el primer hundimiento de un buque el HMS "Sheffield" utilizando los misiles de fabricación

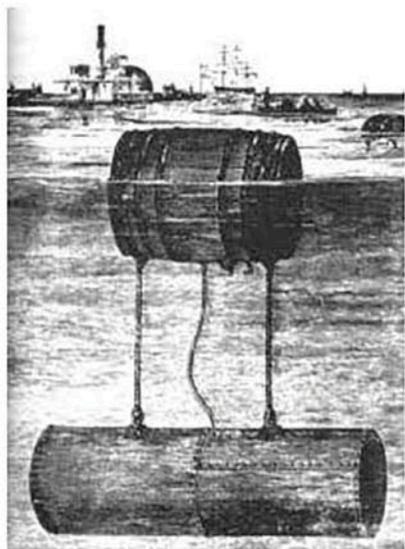
francesa "Exocet". Luego en las últimas campañas del Golfo Pérsico, Afganistán en sus versiones soviética y norteamericana y en otras guerras locales; su uso se ha extendido a casi todas las marinas de guerra.

Los misiles y cohetes, son ahora diseñados y fabricados para ser lanzados desde cualquier tipo de vehículo (incluyendo a un solo soldado de infantería), contra cualquier tipo de vehículo, algunos con asombrosa precisión; su alcance se ha tornado inmensurable, son capaces de volar de un hemisferio a otro, a velocidad superior a la del sonido, transportar letales cargas nucleares y acertar 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 el 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 cuatro las principales: de contacto, acústica, magnéticas y de presión; sus antecedentes históricos podemos encontrarlos en la más remota antigüedad en forma de obstáculos puntiagudos y filosos que, colocados en aguas poco profundas, dañaban los cascos de las embarcaciones para impedir que se acercaran a la costa.



Mina utilizada por las fuerzas confederadas en la guerra de secesión norteamericana

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

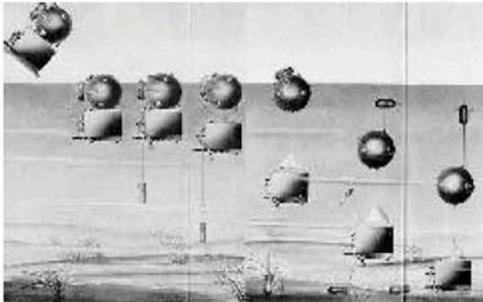
A mediados del siglo XIX Roberto Fulton explicó y demostró que una explosión bajo el agua, debido a su incomprendibilidad, posee una fuerza mucho mayor, que la misma explosión en la atmósfera, basado en los estudios del físico Francés Desaguliers, publicados en 1734.

En 1810 los rusos usaron generosamente la mina en la guerra de Crimea, desde entonces se sucedieron nuevos diseños y nuevos modelos que a partir de la guerra de Secesión Norteamericana su utilización se generalizó conociéndose inicialmente con el nombre de torpedo, con el cual posteriormente se denominó a los artefactos autopropulsados.



Mina Torpedo

El empleo de las minas es eficaz contra las comunicaciones marítimas donde hay densidad de objetivos. Los teóricos de la guerra afirman que la mina es el arma del débil. Uno de los más claros ejemplos de esta afirmación es el minado sembrado por los coreanos en Wonsan, en la que, con juncos, sampanes y otras pequeñas embarcaciones tripuladas por pescadores, fondearon unas 3,000 minas de contacto y magnéticas; ello obligó a la marina de las Naciones Unidas a destinar a un gran número de unidades y hombres rana para dragar un canal en tres semanas, y mientras esto ocurría permaneció inmovilizada una fuerza naval de 2,150 buques, así como 50,000 Infantes de Marina.



Procedimiento de sembrado de minas

De la Primera Guerra Mundial es bien conocido el gran esfuerzo de minado de 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 recurrente y generoso su empleo en Europa por parte de los Alemanes y en las costas de Japón por los Norteamericanos, que hundieron o averiaron 670 buques Japoneses.



Mina iraquí en la guerra del Golfo Pérsico

CAPÍTULO IV

HISTORIA DE LA GUERRA MARÍTIMA

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, decidieron asumir la responsabilidad de protegerlo, y así nacieron los ejércitos de mar, comúnmente conocidos en el mundo hispano como "Armadas".

Las formas de hacer la guerra en el mar, que es lógicamente posterior a la guerra terrestre, se han ido transformando en la medida que la ciencia ha ido descubriendo 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, etc., han dado a los marinos de guerra la posibilidad de ampliar sus probabilidades de éxito mediante el empleo adecuado de naves y armas que la tecnología ha ido poniendo en sus manos; por otro lado, 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 mas antigua y tradicional forma de combate; la guerra bajo la superficie del mar o guerra submarina; la guerra en el espacio aéreo del mar y las costas o guerra aeronaval y la guerra en 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 y servicios 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 así como los servicios de ingenieros, comunicaciones, administración, sanidad y jurídicos principalmente.

La Guerra en la Superficie

De la prehistoria de la marina de guerra solo nos ha quedado la información que pueden dar los grabados esculpidos en mármol y granito así como figuras pintadas en cerámicas, pero no 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 esta nació la primera marina de guerra y ya se percibe 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 práctica consistía en colocar un Arco en el centro de una formación de transportes mercantes que navegaban a sus costados.

Temístocles es el hombre al que se le reconoce como organizador de la primera marina de guerra victoriosa. Al mando de su flota derrotó a la armada persa en la batalla de Salamina y por ello ha merecido 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 ella.

Los dos factores principales que han influido en la evolución de la táctica son: la velocidad del buque y el alcance de las armas y desde la más remota antigüedad, el mejorar sus cualidades han sido objeto de las preocupaciones de marineros, arquitectos, ingenieros y estadistas. Armas y buques se imbrican en el tiempo para definir las diferentes tácticas empleadas en el combate naval.



Batalla naval de galeras (Lepanto)

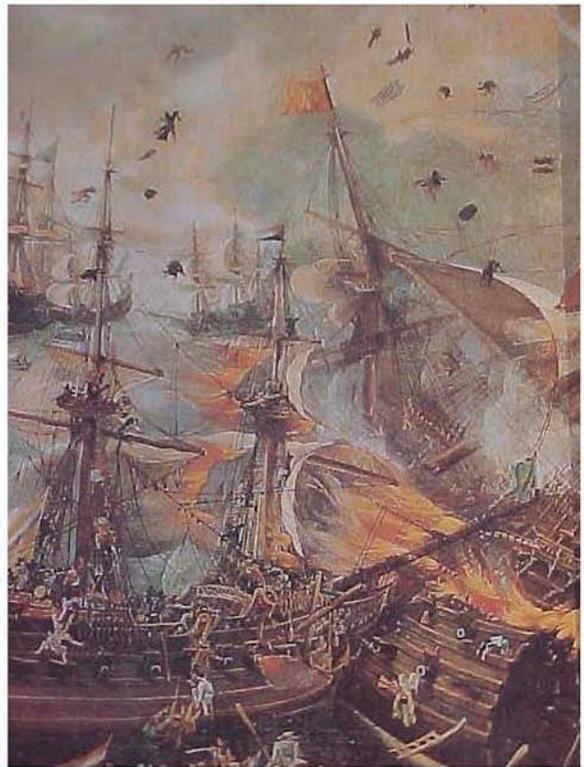
Desde Salamina hasta Lepanto, la táctica de combate naval no difería substancialmente del terrestre, se buscaban espacios marítimos reducidos y cercanos a la costa para tener la oportunidad de alcanzarla a nado en caso de naufragio o forzando la boga en caso de retirada. Los dispositivos de combate se colocaban justo como en tierra, es decir, desplegando una amplia línea de frente dividida en un cuerpo central donde generalmente radicaba el mando y las alas o flancos. Ambas formaciones se aproximaban forzando las bogas 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 del ejército de tierra embarcadas, las cuales entraban en lucha cuerpo a cuerpo una vez que las embarcaciones hacían contacto y se abordaban, considerándose como rendida la galera a la que se le hubiera arrancado su estandarte.

En estos tiempos 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 abordo eran infrahumanas, y aun quedan en la literatura de la época, los relatos de los horrores que rodeaban y regían la vida del marino.

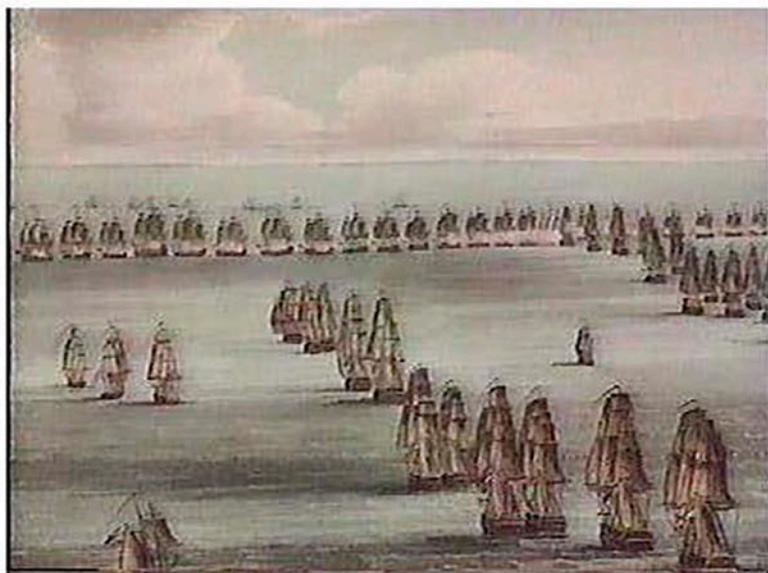
La era de los grandes descubrimientos a partir del siglo XVI, cambió la imagen del marino, al que se comienza a tomar en consideración en la medida que su trabajo engrosaban las arcas nacionales. La primera en reconocer sus virtudes fue posiblemente Inglaterra. La Reina Isabel I concedió títulos de nobleza a Francis Drake un corsario notable por su valor al derrotar a la flota española, conocida como la Armada Invencible, al mando del Marqués de Medina Sidonia y por haber sido el segundo Capitán en circunvalar el planeta; 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 sustancialmente, la vela substituyó al remo en forma definitiva y los galeotes se convirtieron en gavieros; los cañones cambiaron de posición de la proa hacia los costados, lo cual transformó la táctica de combate cambiando la línea de frente por la línea de fila y el abordaje fue substituido por el duelo de artillería. El primer combate naval 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 los británicos; esta táctica fue utilizada por 250 años y puede decirse que en este encuentro nació una nueva especialidad en la marina, la artillería.



Batalla naval a la vela

Al tomar importancia el dominio del mar como una necesidad estratégica, se considero 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 maestros capaces, de juventud ilustre".



Ataque de Nelson sobre la flota franco-española (Trafalgar)

Hacia finales del siglo XVIII, el buque de guerra de vela llegó a la plenitud de su desarrollo, el navío era el más poderoso de ellos y las grandes potencias lo construyeron profusamente. Sus características marineras eran semejantes, 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 la batalla de Trafalgar en la que los ingleses fueron capaces de disparar sus cañones dos veces

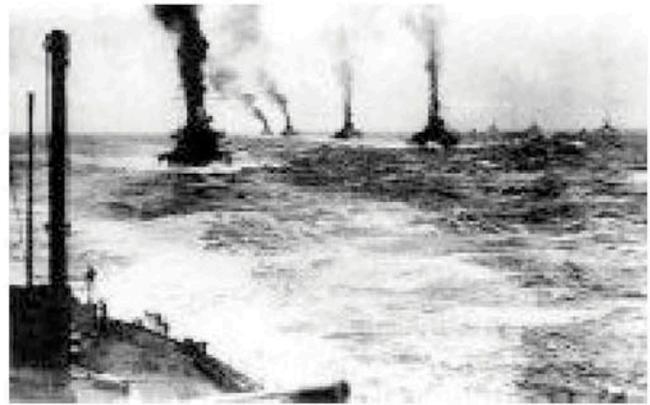
más rápido que sus antagonistas lo cual equivalía a combatir con el doble de barcos.

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 más técnico, los gavieros se transformaron en maquinistas, los señaleros en radio-operadores, y los artilleros en apuntadores, telemetristas, torpedistas, minadores, etc.; la invención de la máquina de vapor, los avances tecnológicos en la producción de acero y la aplicación de la energía eléctrica dieron lugar, entre otros acontecimientos, a la carrera entre la coraza y el cañón, a la invención del torpedo, del submarino y del avión. Estos hechos aparentemente aislados, de los que ya hemos hablado, forman un solo conjunto cronográfico que define la línea divisoria entre la marina de guerra clásica y la moderna; en la primera, los marinos dependían de los elementos naturales para su desplazamiento en la segunda, pudieron prescindir de ellos y llevaron sus naves velozmente a grandes distancias, hacia las profundidades y hacia las alturas; se fomentó la construcción de verdaderos colosos 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; se aumentó la velocidad de sus disparos y su alcance

En la guerra moderna, la táctica en la superficie del mar ya no pudo ser única y por ello tuvieron que diseñarse buques especializados para cada tipo de combate; 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 de combate: el espacio submarino y el espacio aéreo, por lo que, para el Oficial de Cubierta, además de pelear contra otras unidades similares se añadió la solución de los problemas que se presentaban en la lucha antisubmarina y la antiaérea. Ya que el buque en sí mismo era 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 numero de bocas de fuego disponibles y aumentar la distancia absoluta de buque a buque en una maniobra llamada "cruzar 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 rusa del Almirante Zinovei Rodjestvensky, 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 1de junio de1916.



Formación de batalla de acorazados

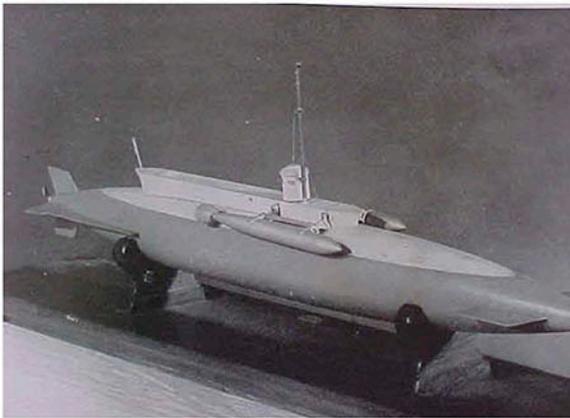
La Segunda Guerra Mundial nos hizo comprender que en la guerra marítima es tan importante dominar el espacio marítimo como el aéreo y el submarino y que ninguno de ellos puede dominarse sin el apoyo concomitante de todos los elementos humanos, científicos, materiales y financieros de los que pueda disponer un Estado. La incorporación de aviación embarcada a bordo de portaviones se destacó de manera sobresaliente en la campaña de Océano Pacífico, a tal punto, que el acorazado fue desplazado como buque capital de la flota norteamericana; los japoneses lo comprendieron demasiado tarde y, por primera ocasión en la historia, en la batalla del Mar de Coral, ambos adversarios se enfrentaron sin haber estado a la vista el uno del otro. Al término de esta guerra, la actividad naval volvió 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 AC.), hombres con rudimentarios equipos de buceo se sumergían para barrenar los cascos de las naves.



Modelo del submarino "Gymnote"

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 investigación científica que al militar, aunque en su desarrollo hayan intervenido marinos militares 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 Alexandre Zede conocido como el "Gymnote", en 1887.

El "dominio negativo del mar" como se conoció en la jerga de los estrategas, comenzó a inquietar a las grandes potencias navales y bien pronto comenzó la competencia entre Inglaterra, Francia, Estados Unidos, Rusia, Alemania y Japón, siendo Alemania líder en la concepción estratégica de los submarinos y en la formación del Cuerpo de Submarinistas para



Submarino británico de la Primera Guerra Mundial

especializarse en la nueva táctica de combate.



Alm. Dönitz

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 Dönitz, resaltando el error de concepto del lego en la materia que lo imaginaba operando siempre en inmersión, lo describe como un "buque sumergible" diseñado para operar y desplazarse la mayor parte del tiempo en superficie, y sumergirse solo para escapar de ataque de un destructor o de un avión y 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, disponía de cañones de superficie ya sea 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 el atractivo emocional fomentado por las leyendas relatadas en su entorno. Una dotación completa de 30 individuos, vivían juntos en la mar, hacinados durante semanas interminables. Al salir de patrulla, se llenaba 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 preparaban las comidas con los víveres enlatados y secos; la salud y la moral de la tripulación dependían, hasta cierto punto de la inteligencia y previsión con las que los alimentos eran colocados a bordo. Este es solo un pequeño ejemplo de la minuciosa imaginación con la que se debía planear una operación. El ejercicio era, por supuesto, casi imposible, no existía



posibilidad de dar un paseo por la cubierta, el aire fresco era un artículo de lujo y la constante tensión producía la clásica enfermedad 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 el 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 lo que uno, el detector, dirigía al otro que atacaba.



Gunter Prien

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 que 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



Otto Kretschmer

Kretschmer, Joachim Schepke y Gunter Prien, célebre por su incursión al interior de la bahía de Scapa Flow. En el verano de 1940 la fuerza alemana de submarinos disponía de 57 unidades, con ellas, hundió 274 barcos con un total de 1.395,000 toneladas contra la pérdida de sólo seis submarinos.



Submarino alemán U-567

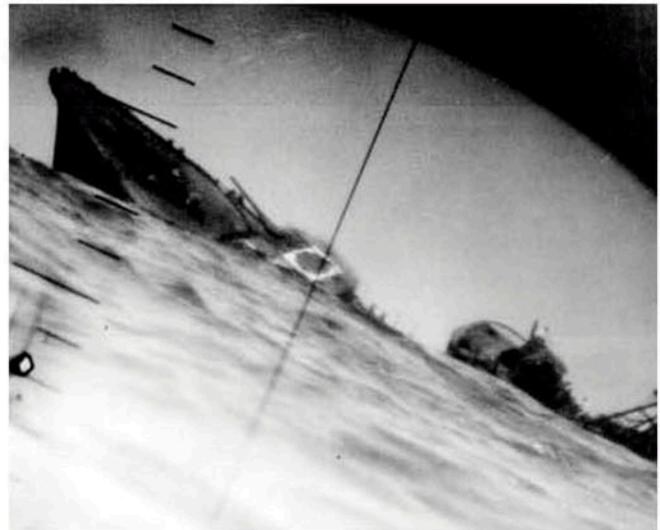
Aparte de las enormes cantidades de buques hundidos, este período fue notable por su afirmación, por primera vez en combate, del principio sostenido por el Almirante Doenitz, producto de su experiencia en la Primera Guerra Mundial, de que los mayores éxitos con submarinos, se obtendrían por grupos, operando coordinadamente; este método debía ser ampliado, estudiado y desarrollado a lo largo de toda la guerra, lo cual arrojó como

resultado la eficaz táctica de la "manda de lobos", por medio de la cual se podían infringir al adversario grandes pérdidas con poco costo y mínimos riesgos. Varios submarinos atacando juntos sometían a los buques de escolta a una tensión superior a los limitados recursos de que disponían, ya que mientras los escoltas buscaban a uno, los otros podrían frustrar sus esfuerzos situándose al otro lado del convoy o incluso entre sus columnas. Además los comandantes se dieron cuenta de que un buque cuando era hundido, uno de los escoltas por lo menos, debía ocuparse de recoger supervivientes, lo

cual lo convertía en otro blanco fácilmente alcanzable. No menos importantes fueron las operaciones submarinas en la guerra del Pacífico, sin bien es cierto que los norteamericanos usaron la misma táctica alemana para destronar las líneas de abastecimiento japonesas, existió un hecho importante para la guerra submarina, la creación del sonar.

Japón había establecido una barrera defensiva que abarcaba desde las islas Aleutianas hasta Nueva Guinea y sus buques podían navegar libremente por el mar de 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 así como burlar la vigilancia y atacar el tráfico marítimo, causando, además de la sorpresa, serios problemas a la industria militar del Imperio del Sol Naciente.



Buque japonés hundido por un submarino norteamericano

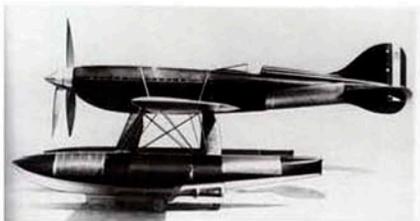
Entre el final de la segunda guerra mundial y la desaparición de la Unión Soviética, la guerra submarina se concibió en dos formas, la llamada guerra estratégica de naturaleza disuasiva, llevada a cabo por los submarinos nucleares, que afortunadamente nunca llegaron a ser empleados en algún ataque, armados con cohetes teledirigidos o autodirigidos de gran alcance, y la guerra convencional de la que solo se espera su empleo cuando estallan hostilidades de tipo convencional, como es el caso de la guerra de las Malvinas en la que el viejo crucero Argentino "General 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 espacio, amén de otras misiones que fueron integrándose a las nuevas capacidades de los nuevos modelos de las aeronaves.

La aviación naval apareció en la primera década del siglo XX, con sus velocidades de 100 Km./h. se presentó a los oficiales de marina como una posibilidad de exploración más rápida y de mayor alcance. A las cualidades del avión como explorador naval pronto se unieron las de torpedero, ya que reunía condiciones de rapidez y pequeñas dimensiones que lo hacían apropiado para el lanzamiento del arma de mayor poder destructor, el torpedo automóvil. Del mismo modo se adoptó el avión como bombardero 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 aquel 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. Entonces se generaron las tres soluciones conocidas: El hidroavión, la cubierta del vuelo y la catapulta. Cada una de ellas habría de conducir a perfeccionamientos ulteriores más o menos importantes, pero realmente en aquellos días se pusieron los cimientos a la aviación naval embarcada.



Hidroavión



Plataforma de lanzamiento

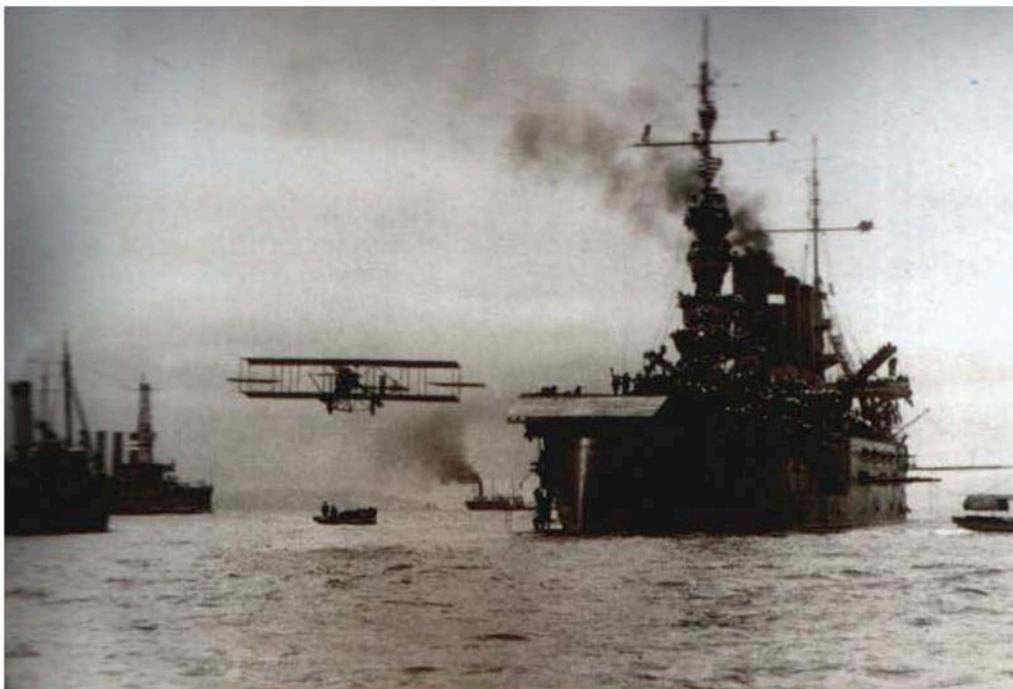


Catapulta

El hidroavión, por su facilidad para amarar y despegar, aunque solo 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, figuraba como el elemento más representativo del arma aeronaval durante sus inicios. Los riesgos para operar sobre la mar eran menores en caso de emergencia, y su transporte a bordo de los buques habilitados al efecto, los porta hidroaviones, aseguraban su presencia en el lugar requerido, al menos teóricamente, ya que la maniobra de pasarlos al agua, seguida del despegue, no era siempre practicable; análogos inconvenientes, y aun mayores, presentaba la faena de izarlos a bordo después del amarizaje, todo lo cual exigía un grande y complicado esfuerzo en alta mar, dando lugar a frecuentes averías. Unido a ello, la necesidad de parar el buque en el mar hasta el final de la maniobra, lo dejaba expuesto a un ataque aéreo o submarino. El resultado de esta idea táctica fue, en pocas palabras, que los estrategas perdieron el interés y fue definitivamente abandonada, conservándose la producción de hidroaviones, generalmente anfibios basados en tierra, para llevar a cabo misiones de reconocimiento, patrulla y transporte.

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

En la batalla de Jutlandia, último gran choque entre flotas sin alas, participó el porta hidroaviones Británico "Engadine", que acompañaba a las fuerzas del Almirante Jellicoe; un solo aparato pudo ser arriado al agua y despegado, logrando descubrir y dar noticias de los cruceros de batalla del Almirante 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.



Despegue de Eugen B. Ely en 1910 desde el crucero "Birmingham"

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 "Pennsylvania" previamente acondicionada con una plataforma.



Portaviones Argus

El problema de acompañar a la flota no estaría resuelto hasta que el avión de ruedas pudiera despegar y posarse en la cubierta de un barco.

En 1910 el piloto acrobático

norteamericano Eugene B. Ely

Posteriores despegues, fueron, asimismo, ejecutados por diversos pilotos en las marinas Británica y Francesa sobre plataformas de vuelo construidas en la cubierta de algunos buques, llegándose a efectuar la maniobra con el buque navegando. En 1917 se disponían ya de aviones caza embarcados en los cruceros de batalla ingleses, a los que se montaban 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 aviación de combate embarcada.

La primera acción de la aviación naval transportada por buques que registra la historia, fue llevada a cabo por la marina de los Estados Unidos cuando el 20 y 21 de abril de 1914 fueron destacadas dos escuadrillas de Pensacola, Flo. para embarcarse, la



Portaviones Eagle

primera a bordo del crucero "Birmingham" (CL2) y navegar a las costas mexicanas, específicamente al puerto de Tampico en apoyo de la flota del Atlántico del contralmirante Henry T. Mayo durante la llamada crisis mexicana; dicha escuadrilla estaba integrada por 3 pilotos, una dotación de 12 hombres y tres aeronaves al mando del Teniente de Navío John H. Towers. La segunda escuadrilla integrada por un piloto,

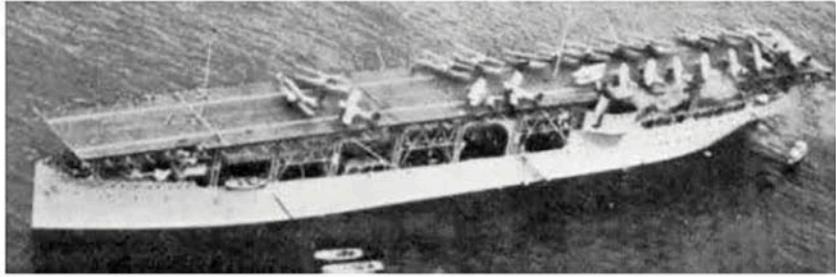
tres estudiantes de aviación y dos aeronaves al mando del Teniente de Fragata Patrick N.I. Bellinger, embarcó a bordo del acorazado "Mississippi" para apoyar a la fuerza de tarea que atacaba al puerto de Veracruz. La misión de ambas escuadrillas era la de desempeñarse como observadores aéreos para reconocimiento e información.

La escuadrilla del "Birmingham" prácticamente no tuvo ninguna acción importante, pero la del "Mississippi" reportó el 25 de abril, vuelo de reconocimiento preliminar para detección de minas en la bahía del puerto; el 28 vuelo a bordo de un hidroavión Curtiss AB-3 para fotografiar la bahía de Veracruz; el 2 de mayo, vuelo en apoyo directo a los tropas de tierra acampadas cerca del poblado de El Tejar, las cuales habían reportado estar siendo atacadas, por lo que solicitaron el reconocimiento para localizar a los atacantes; el 6 de mayo, el Teniente Bellinger, con el Teniente Richard C. Saufley como observador, durante un vuelo de reconocimiento, su aeronave fue impactada por disparos de fusilería desde tierra, lo que la Marina de Estados Unidos registra como las primeras marcas en combate de un avión naval.

Surgió, por fin en 1919, el primer buque de cubierta corrida, el ingles "Argus", primer ejemplar de un tipo de buque que marcaría un hito en la guerra naval, el portaviones, le siguieron el "Hermes" y el "Eagle" británicos, el "Langley" norteamericano y el "Hosho" Japonés; En el período comprendido entre ambas guerras mundiales, las construcciones continuaron en medio de discusiones doctrinarias que enfrentaban a las ideas estratégicas con las ideas tácticas y las dificultades tecnológicas. Estados Unidos,

Gran Bretaña, Japón y Francia fueron los países que perseveraron y desarrollaron la idea del portaviones como una nueva posibilidad agregada al poder naval de sus respectivas naciones.

El despegue de un avión desde un espacio reducido, implica hacerlo pasar, en brevísimo tiempo, desde el estado de reposo a



Portaviones Langley

la velocidad de sustentación; esto se consiguió,

aumentando la velocidad del buque, aproándose al viento, para incrementar su velocidad relativa, conocida como "Viento relativo" y frenando las ruedas hasta que las hélices alcanzaban el máximo de revoluciones. Pero no solamente los portaviones llevaban consigo aeronaves, también los acorazados y los grandes cruceros los tenían y, para hacer posible el despegue, apareció la catapulta de lanzamiento.



Biplano de la Fuerza Aérea Mexicana

poco antes de que ésta estallara, correspondió a la Fuerza Aérea mexicana durante la Revolución de 1910 a 1929, el primer bombardeo aéreo llevado a cabo contra un buque en la historia de la aviación, el 14 de abril de 1914 durante el combate naval que sostenían el cañonero "Tampico" contra el cañonero "Guerrero" frente al puerto de Topolobampo, en la costa continental del Mar de Cortés; el bombardeo en contra del cañonero "Guerrero" y en apoyo al casi derrotado cañonero "Tampico", lo llevó a cabo el Capitán primero Gustavo Salinas Camiña auxiliado por el maquinista naval Teodoro Madariaga como artillero a bordo del biplano "Sonora".

En aquellos días el avión era un artefacto incipiente y desconocido, en su primer período de evolución y, sobre todo, con bajas autonomías, sin embargo, fue entonces cuando se colocaron los cimientos para su futuro desarrollo. El avión llevó a cabo misiones

En líneas generales, la actuación de la aviación naval en la Primera Guerra Mundial no fue de gran actividad, sin embargo debe mencionarse que por aquellos días y



Gustavo Salinas Camiña. Piloto Aviador mexicano que realizó el primer bombardeo aéreo sobre un buque. Archivo Histórico de la Secretaría de la Defensa Nacional ostentando la jerarquía de General de División

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 Mármara. Si bien el hidroavión habría de ser desplazado por los aparatos de rueda; tomo parte activa en la guerra antisubmarina, en los ataques a la costa, y en tareas de exploración, vigilancia y observación. La Primera Guerra Mundial constituyó una cantera de experiencias para la nueva arma; 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".

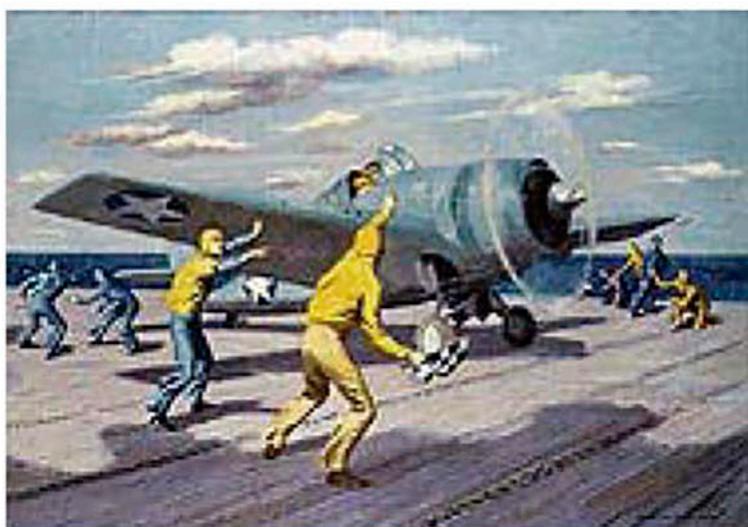
La Segunda Guerra Mundial consagró a la aviación naval como arma eficaz e imprescindible para el justo equilibrio de los objetivos de una marina de guerra, terminando con toda clase de dudas en cuanto a su utilidad. La guerra en el Atlántico, por parte de los aliados, fue sostenida, prácticamente, durante los dos 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 su escolta. Ya a finales de 1939 la persecución del acorazado de bolsillo Alemán "Graf Spee", que operaba en el Atlántico Sur, tuvo verdadera eficacia al enviar al portaviones "Ark Royal", junto con otros buques. Al quedar bloqueado en Montevideo, después de un combate contra tres cruceros ingleses la huida, aun nocturna habría sido imposible, y los aviones navales aliados pesaron de tal forma en el ánimo de Adolf 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 generaba el temor de los marinos ingleses por su potencia de fuego y sus avances tecnológicos, sobre todo, después de haber hundido al crucero acorazado "Hood" y averiar al acorazado "Prince of Wales", que se vio obligado a retirarse. La flota británica, lanzada en su persecución, poco habría conseguido, dadas las circunstancias ; pero los aviones 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.



Aviones navales británicos Swordfish

El corsario aéreo alemán, en la zona de recalada de los convoyes aliados, constituyó un peligro de importancia para estos. El Focke Wulf llegaba con sus bombas hasta el sur de Islandia y mucho más al oeste si se trataba de reconocimiento. A las escoltas del convoy no les bastaban sus cañones antiaéreos contra aquel enemigo que lo castigaba fuertemente si descubría su existencia. El avión de caza fue también empleado contra los bombarderos alemanes como un medio de fortuna desde los convoyes, lanzándolo con catapulta para perderse después de su único vuelo.



La Consagración de la Aviación Naval

pequeños portaviones de escolta acompañaron permanentemente a los convoyes, salvando la más cruda prueba sufrida por este sistema de aprovisionamiento. La defensa más eficaz, el ataque, se hizo entonces posible, y surgió el grupo de 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 tal, que lo que siguió inmediatamente después de haber puesto en práctica esta táctica, significó para las fuerzas del Eje, la pérdida de la mayor parte de sus unidades.



Cubierta del portaviones Akagi

ataque de los aviones japoneses dejó fuera de combate a 8 acorazados, además de otras

El submarino, la amenaza más eficaz en manos del Eje, que causó enormes estragos en los efectivos de transporte aliado dejó de ser un peligro y quedó, prácticamente anulado, cuando en el bando contrario, el radar y la detección de sonar, empleados por las escoltas, se vieron complementados 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

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, cuyo empleado 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



Hidroavión Norteamericano PB-1Y

unidades, aunque entre ellas no se hallaban los portaviones americanos, entonces en la mar en prácticas de combate. A los tres días, la aviación naval japonesa destruía el poder naval británico en Oriente, al hundir los acorazados "Prince of Wales" y "Repulse"; el Almirante Philips, sin portaviones, salió a la mar desde Singapur para oponerse a los desembarcos enemigos en Malaca; su exploración aérea, que no funcionó, 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; solo el portaviones podría

asegurar la necesaria protección aérea.

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

Los americanos, con su flota dañada por las bajas sufridas en Pearl Harbor, iniciaron su reacción organizando grupos de ataque utilizando a los portaviones como buques capitales, apoyados por cruceros, destructores y submarinos para intentar neutralizar a la fuerza japonesa y elevar su propia moral. En mayo de 1942 la expansión japonesa sufrió su primer revés, cuando sus operaciones ya habían señalado a Australia como su siguiente gran objetivo, en enfrentamiento entre dos fuerzas de portaviones en el Mar del Coral. Éxito estratégico para los americanos, aunque no el resultado táctico, porque señaló la detención del avance japonés. Poco tiempo después, el Almirante Yamamoto intentó apoderarse de las Islas Midway, empresa que fracasó tras reñida batalla aeronaval, a un costo de cuatro portaviones perdidos por Japón por uno americano. Midway habría de pesar sobre el poderío nipón; fue el inicio de su retirada por inferioridad de medios de ataque fincados en sus portaviones; comenzaba la curva ascendente de fabricación americana de todo tipo de medios para la guerra, imposible de alcanzar. Los japoneses se vieron obligados a asumir la defensa de los territorios conquistados posicionando su aviación en toda isla del pacífico del sur donde se pudiera construir una pista, pero a diferencia de los portaviones éstas no podían eludir los ataques enemigos.



Bombardero en pista

La aviación naval es actualmente el fundamento del poder ofensivo de una flota. En el informe Forrestal 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" es decir, la aviación lista para incursionar y batirse sobre el mar o sobre tierra, pero desde el mar, en cualquier instante incorporada al momento táctico o a la estrategia de disuasión.

La aviación naval es igualmente eficaz en la guerra anfibia, apoyando a las tropas con bombardeos de ablandamiento previos al desembarco, o participando en la neutralización de la amenaza de los submarinos.



Sikorsky HNS-1 primer helicóptero aceptado por la Armada Norteamericana

El helicóptero cuya concepción heurística data del siglo XVI, fue desarrollado desde principios del siglo XX pero aplicado a la actividad militar y específicamente a la guerra naval, prácticamente después de la Segunda Guerra Mundial, ha entrado a formar parte de la aviación naval gracias a sus características de

mínimas necesidades de espacio para despegue y aterrizaje, posibilidad para el vuelo lento,

avance nulo o aun retroceso en el aire, una de una gran seguridad. Entre sus misiones figura la guardia aérea a los portaviones durante las

maniobras de despegue y anaveaje, para el rescate de personal ante la eventualidad de un accidente; igualmente tiene aplicación como escolta y patrulla antisubmarina, si se le equipa con detectores; se utiliza en la observación del tiro naval y como guía de tiro



Bell 13, primer helicóptero adquirido por la Armada de México



Sea King Británico, configurado para detección antisubmarina

teledirigido, como minador y barreminas. Hoy en día se ha incorporado a la guerra como transporte de tropas para relizar desembarcos verticales y como

una extraordinaria y versátil unidad de combate



Sea Hawk norteamericano, configurado para lanzamiento de Torpedos A/S

La aviación naval ha sido adoptada por casi todas las naciones, no todas poseen portaviones, pero ya es un principio táctico y una doctrina estratégica que ninguna operación naval puede alcanzar el éxito sin el apoyo de su aviación. Destaca, pues, la importancia de los portaviones: "únicas bases aéreas, dijo el Almirante Chester M. Nimitz, de las 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 importante para su 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 sus espacios 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 algunas parte de su territorio, concentra todos los recursos posibles para impedirlo, por lo que las tropas que integran las fuerzas especialistas en el combate anfibio deben ser de un alto nivel de adiestramiento y con un desarrollado espíritu de sacrificio y compañerismo, ya que de antemano saben que su misión exige un gran torrente de sangre.

Uno de los principales factores que frecuentemente más contribuyen a obtener victorias en el combate es la sorpresa, ventaja que casi nunca acompaña a las operaciones anfibia porque por lo general es necesario llevar acabo 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 solo esfuerzo casi todas las modalidades conocidas en la guerra marítima y cuyo actor principal es la infantería de marina.

La infantería de marina es un cuerpo de ataque y su historia es antigua y es 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 pacifico, tuvieron la necesidad de irrumpir en el territorio ocupado por las fuerzas del Eje Alemania-Italia-Japón, diseñando inclusive naves y embarcaciones especiales para conducir tropas y equipos hasta las playas.



Nave de guerra romana equipada con pasarela para desembarco

de Aníbal, que en 214 AC. Llego a España al mando de 60 naves en auxilio a Asdrúbal quien era atacado por Publio Cornelio Escisipión. En 206, el mismo Magón defendió tenazmente Cádiz, atacado desde el mar por Cayo Lelio.

En tiempos de Nerón, los romanos disponían de unas fuerzas especiales llamadas "I Adiutrix" (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.



Desembarco de tropas romanas

En España, las leyes del Código de las Siete Partidas, son las primeras en 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 crea 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 de Mar. En 1775 se creó la fuerza de Infantería de Marina de los Estados Unidos, formada exclusivamente, por voluntarios con un propósito parecido al de los Tercios Españoles, con la diferencia de que éstas ya fueron tropas embarcadas que no participaban en el combate naval, sino que eran tropas entrenadas para pelear en tierra una vez que la Armada dominaba la situación y podía garantizar el desembarco.



Tercios españoles del siglo XVI

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 Gallipoli, 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 solo 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 del asalto a sus playas, capturó 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

En la historia militar de casi todos los países, existen pasajes 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 exprofeso 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 abordo de lanchas especiales con rampa rebatible y provista de un pequeño motor para acercarse



Desembarco de tropas británicas en Gallipoli

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.



Reconocimiento del área de desembarco

La primera fase es la de conocimiento topográfico e hidrográfico del área. Por lo general se debe disponer 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 a fin de 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.



Fuego de ablandamiento

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 de tratar de disminuir o destruir la capacidad defensiva del enemigo mediante bombardeos 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 para la

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, compuestas generalmente por los trasportes 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 oleadas de ataque con las tropas cuya primera tarea es establecer la cabeza de playa y preparar el terreno para recibir el equipo



Fase de desembarco

de combate que les permita avanzar mas allá del alcance del fuego de apoyo; estas primeras oleadas son las que generalmente sufren mayor número de bajas, porque el tiempo de traslado 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.



Consolidación de la cabeza de playa

La cuarta fase es la consolidación del terreno. Durante el planteamiento 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 lugar, deben consolidar sus primeros objetivos, en segundo lugar deben preparar la playa para la llegada de los grandes buques de desembarco y recibir el equipo pesado para avanzar hasta los límites establecidos por el plan de batalla.

La quinta fase es el reembarque. Cuando las tropas de Infantería de Marina han cumplido con su misión, deben dejar el terreno conquistado en manos de las tropas de ocupación, este momento del relevo debe ser cuidadosamente planeado y coordinado porque frecuentemente es aprovechado por el adversario para llevar a cabo un contraataque 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 en 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.

El desarrollo de la Guerra Anfibia hacia el futuro es prometedor desde el punto de vista táctico, debido a que las armas y los vehículos de transportes están en evolución permanente; por ejemplo ya se emplean en los desembarcos horizontales las embarcaciones tipo Hover Craft de más de 60 nudos de velocidad de las cuales ya se construyen grandes unidades que se desplazan sobre colchón de aire 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 hegemónicas les obliga a proyectar su poderío en ultramar.

CAPITULO V

GRANDES 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, integrada gracias a los oficios del Papa Pió V, los europeos lograron contener el asedio que los otomanos mantenían sobre sus rutas comerciales afectando a la economía y la estabilidad política principalmente de España y Venecia y amenazaban a 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.

Lepanto, antiguo nombre del poblado griego situado en la margen norte del estrecho que comunica al Golfo de Patras con el golfo de Corinto, hoy es un pueblo de pescadores cuya toponimia es Navpaktos.



El escenario geográfico

LOS COMANDANTES

Don Juan de Austria



Nació en Ratisbona el 24 de febrero de 1545, murió en Namur el 1 de octubre de 1578. Era hijo natural del Emperador Carlos V y de Bárbara de Blomberg, y habido 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, llevándose a Leganes a casa de unos labradores donde se le conoció con el nombre de Jeromín. En 1554 fue llevado a Villagarcía de Campos, señorío de Quijada, y allí la esposa de este, Magdalena de Ullúa, fue una verdadera madre para él. Don Luis escribió a su esposa: "Es el hijo de un gran amigo mío cuyo nombre no puedo revelar". El pequeño Jeromín 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 le enseñaba Galarza, el viejo escudero veterano de Flandes y pronto hubieron de pensar en la idea de que Jeromín siguiese la carrera eclesiástica había de ceder a la que tenía el joven por vocación, seguir su formación en 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 Jeromín a su padre, el emperador cuando ya estaba retirado de sus campañas en el monasterio de Yuste, en Extremadura; quedando Carlos V prendado de la gallardía del adolescente. Jeromín siguió viviendo con los Quijada, cerca de su anciano padre, hasta que murió éste. Entonces el rey Felipe, que había sido informado por el gobernador de la existencia de Jeromín, le reconoció públicamente como hermano, intalándolo en la corte con el nombre de Juan de Austria, dándole casa, bienes propios y



Presentación de Jeromín a su padre Carlos V

asignándole tratamiento de excelencia. 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. Mas 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 por los turcos, pudiéndosele 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 aficiones y en 1568 lo nombró Capitán General de los mares Mediterráneo y Adriático, sucediendo en este mando naval a García de Toledo, el cual ejerció 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 Galera 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 Alí Bajá 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 vencidos, habiendo sido hechos prisioneros dos hijos de Alí Bajá, hizo que fuesen vestidos ricamente "a la turquesa manera" y tratados como personas reales, alojándolos en una de las mejores cámaras de su galera real.

Don Juan, pensó llevar la guerra a África, 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 para el desembarco. Álvaro de Bazán 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 un cachorro de león al que llamó "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 Bizerta. Volvió la expedición a España dejando guarniciones, pero las conquistas duraron poco, pues en agosto de 1574 cayó la Goleta en manos de Uluch Alí, 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 para hacer presente al rey que su vocación eran las armas y no la política, pero al fin tuvo que salir para 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 sitiando a 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 colocase sus restos en el Escorial cerca de los de su padre, si el rey no veía inconveniente en ello. El 1 de octubre, en brazos de su entrañable amigo Alejandro Farnesio y después de piadosa preparación, moría en Namur, en un mísero 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, los soldados deponían sus picas en tierra engalanadas con negras banderas. Van der Hammen 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 expresa: "Era de temperamento sanguíneo, señorial presencia y algo más que de mediana estatura, tan fuerte que armado andaba como si nada llevara sobre sí. Excelente hombre a caballo... A su faz asomaba la nobleza de su alma..."

Alí Bajá (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 Jenízaros llegó a Capitán de Mar, gracias al favor del Gran Visir Muhamed, quien representaba al partido de la paz, pero Alí se separó de él para unirse al de Mustafá y Piali que deseaban la

guerra. En la primavera de 1571, Selim destituyó a Piali del mando de la Armada, por haber dejado escapar el año anterior a las galeras enemigas, dando a Pertev el mando del ejército y el de la Armada a Alí. Una vez reunida la flota turca se dirigió con ella a Candia. En Sudá y Canea desembarcaron las tropas, arrasando ambas ciudades; hizo después una atrevida expedición, llegando su subordinado Uluch Alí hasta la Isla de Liesena, que saqueó. Alí Bajá supo que Juan de Austria le buscaba afanosamente y le buscó en las Bocas de Cátaro, encontrándose finalmente las dos escuadras a mediodía del 7 de octubre de 1571 en el Golfo de Lepanto. Siempre Alí 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 mi habéis recibido..." Al llegar a las galeazas que llevaban los cristianos en vanguardia, la Sultana de Alí recibió una buena rociada de artillería que la hizo ciar, junto con otras galeras turcas. Dícese que uno de los disparos dio en un fanal de los de Alí y que este lo tuvo por mal agüero. Se trabaron al fin las dos galeras reales cristiana 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. Alí Bajá 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, Alí 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 cortó 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 en la Europa cristiana, 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 escindió a los cristianos en dos campos religiosos violentamente hostiles. Debe añadirse a esta división 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 cristiandad que decidió llegar a resultados rápidos y decisivos era el Papa Pío 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 cristiandad 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, si caía también Famagusta los venecianos se apresurarían 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 anuencia a apoyar la Liga habíase conseguido, propuso erigirse en jefe de ella. 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 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.



Estandarte de la Santa Liga

En 1571, Don Juan cumplió 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 Merriman, "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 proclamada. Su formación se dio a conocer el 25 de mayo, sin que a partir de entonces nadie se volviera atrás.

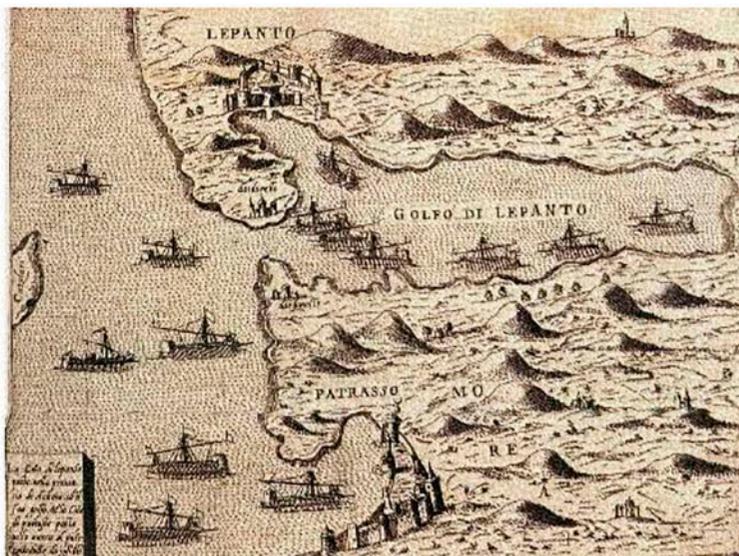
A pesar de los términos del tratado las intenciones chocaron con las decisiones. Venecia quería utilizar la Liga para recuperar Chipre y aplastar el poderío otomano en el Mediterráneo Oriental; Felipe II deseaba también acabar con dicho poderío, así como con el de los piratas berberiscos, pero en el occidental. Ambos habían entrado a formar parte de la liga con ciertas suspicacias mutuas, y cada uno puso a prueba a su rival. Tan solo el Papa tenía una intención recta y sincera. Dotado de una visión universal, comprendió que era toda la cristiandad la que estaba en peligro, no solo 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, llegó a Barcelona el 16 de dicho mes, encontró reunida allí la flota de don Gil de Andrade y ordenó a don Álvaro de Bazán, Marqués de Santa Cruz, que por entonces se hallaba en Cartagena, que se reuniese con ellos. Don Juan zarpó de Barcelona el 20 de junio y llegó a Génova el 26, uniéndose allí a la flota de Giovanni Andrea Doria. Recaló en Spezia el día 2 de agosto para recoger tropas y continuó el viaje, anclando el 9 en Nápoles. Fue recibido por el cardenal Gravela, quien 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 la batalla en cualquier condición.

En Nápoles pasó diez días consecutivos discutiendo planes y embarcando tropas, así, el 20 de agosto puso proa a Mesina, luego de citar a las escuadras de Andrea Doria y Álvaro de Bazán. Al llegar allí la tarde del 23 de agosto, don Juan fue recibido por Marco Antonio Colonna, Jefe del contingente papal, Doria había llegado el 21 de julio y Bazán el 23.

Entretanto, embriagado por la conquista de Nicosia, Selím seguía en Constantinopla, creyendo que las antiguas profecías, tan estimadas por la casa de Otmán, iban a ser cumplidas; que los turcos serían dueños de todas las Islas del Mediterráneo y que la basílica de San Pedro iba a convertirse en Mezquita como Santa Sofía. Más decidido que nunca a proseguir el cerco a Famagusta, en abril reunió la escuadra al mando de Alí Bajá en el Negroponto, con el propósito de interceptar cualquier fuerza naval de la Liga que intentara acercarse a Chipre. Al propio tiempo reforzó grandemente al ejército sitiador de Mustafá.



Portulano de las proximidades de Lepanto

Al no hacerse tentativa alguna par socorrer a Famagusta, Alí Bajá zarpó del Negroponto, saqueó las posesiones venecianas de Morea y de la Isla de Zante y Cefalonia, desembarcó en Corfu, siendo rechazado, y desde allí subió por la costa dálmata, apareciendo ante las lagunas venecianas. No quedaba ni una sola galera que

oponerle; 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 y bergantines; la escuadra veneciana que comprendía 106 galeras, 6 galeazas, 12 galeones y 20 fragatas; y la escuadra papal con 12 galeras y 6 fragatas. En total sumaban 208 galeras (mas tarde reforzadas por otras 17) 6 galeazas, 26 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 con desgano, 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 quedasen distribuidas por toda la escuadra. Aquella medida no solo disminuyó el peligro de que algunos jefes retiraran sus buques por iniciativa propia, sino que, al debilitar su autoridad, fortaleció la suya; en consecuencia, se encontró en mejor situación para salvar el obstáculo que representaban 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 solo 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 mismas.

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 mando del corsario argelino Uluch Alí, 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 Alí se había retirado a Lepanto (Naupactus) en el Golfo de Corinto.

Como la noticia tenía gran importancia, don Juan convocó inmediatamente a 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 solo 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 William 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 aun 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 si sola, para enfrentarse a las de Selim". Lo cierto es que si solo la ofensiva podía mantener la unidad de los confederados, y que en ello residía todo el problema.



Rutas de las escuadras cristiana y turca para acudir a su encuentro

emisario a Corfú, ordenando a Veniero y Colonna reunirse inmediatamente con él.

El 29 de septiembre, don Juan y su división partieron hacia Gomenizza, en la costa de Albania, donde se le reunió una fragata de la vanguardia, la cual le informó de que no solo Uluch Alí, sino también Alí Bajá y 200 naves se encontraban en Lepanto. Don Juan no esperó la llegada de los galeones que seguían muy atrás, sino que envió un

En Lepanto, don Juan introdujo cambios notables, el más revolucionario de los cuales 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 libertados 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 Phiskardo, en la isla de Cefalonia. Fue allí donde un bergantín que se hallaba de paso propagó 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 imprevisto que estuvo a punto de dar al traste con la expedición. Un oficial español que iba a bordo de la galera de Veniero insultó 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, este 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 mismo de la entrada al Golfo de Patrás.

Entretanto, el 27 de septiembre la flota turca se había concentrado en Lepanto, y el 3 o 4 de octubre, Alí Bajá convocó a un consejo de guerra. Los personajes más notables que acudieron al mismo fueron Pertau Bajá, comandante de las tropas de asalto; Hassan Bajá, hijo de Barbarroja, antiguo virrey de Argel; Mahomet Sirocco Bajá, Gobernador de Alejandría; Hamet Bey, gobernador de Negropronto (Eubea), y Uluch Alí, por aquellos días virrey de Argel, que había nacido en Calabria. Gracias a sus espías, Uluch Alí 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 abandonan el refugio que les

proporcionaba la fortaleza de Lepanto, cruzaron los estrechos y anclaron frente a Galata, a cosa de quince millas al oeste de Lepanto. Allí se enteró Alí por un explorador de que el enemigo se hallaba en Phiskardo.

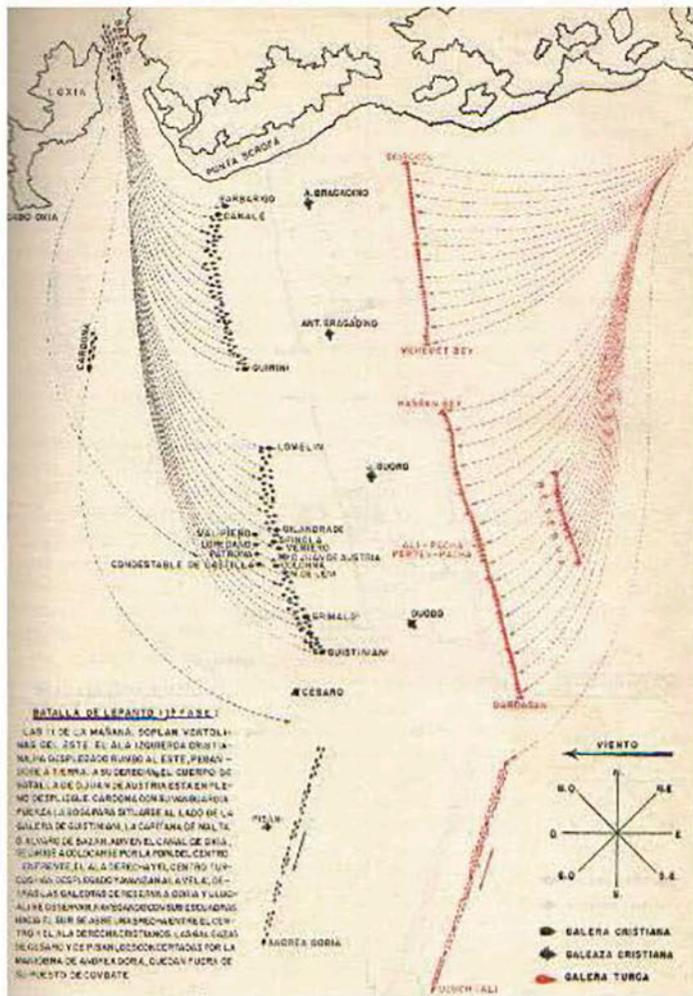
Mucho antes del amanecer del día siguiente, los turcos navegaban de nuevo, y se encontrarían a menos de diez millas de sus enemigos cuando don Juan alcanzó a Doria frente a Punta Scropha. Media hora más tarde, los vigías de la real y de la capitana, buque insignia de Doria, señalaron dos velas hacia 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 a la 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 altero ligeramente el potencial de cada división.

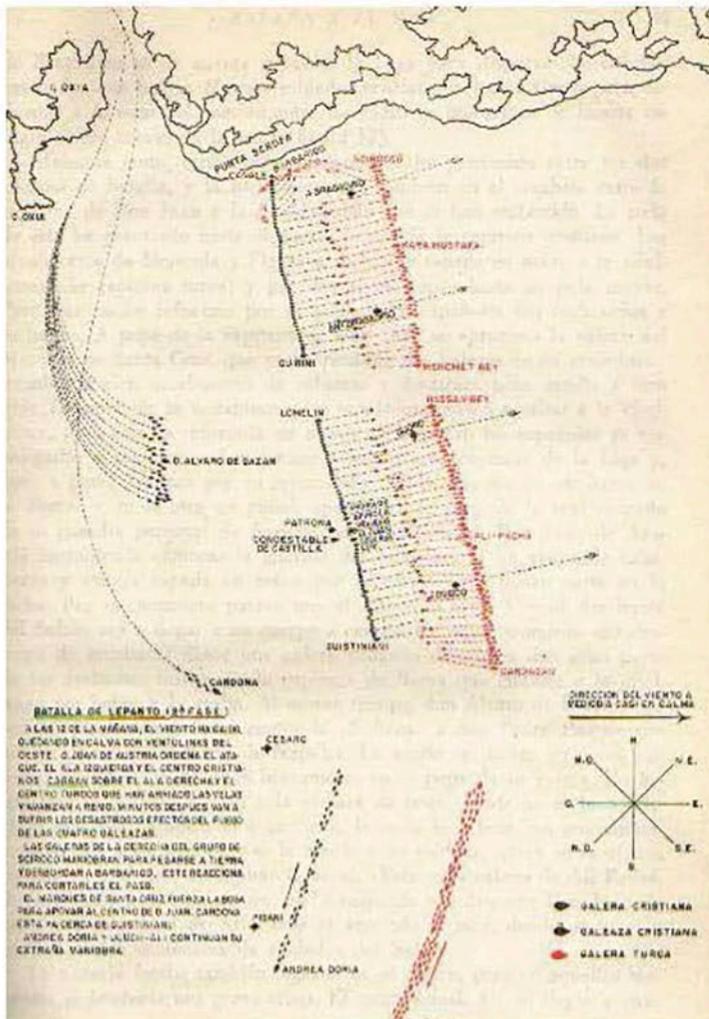
Apenas hubieron regresado a sus naves, la escuadra adoptó el orden de batalla que se había convenido en Mesina; pero a fin de compensar la falta de galeones, que seguían muy atrás, se altero ligeramente el potencial de cada división.

Don Juan asignó a Barbarigo, que mandaba el ala izquierda, 63 galeras y le ordenó navegar con el extremo rozando la costa etolia, a fin de impedir que el enemigo pudiera rodearle. Doria, que mandaba en ala derecha, obtuvo 64 galeras, y otras 63 quedaron para la formación central, mandada por el propio don Juan quien ordenó a Colonna, que navegaba en el buque insignia de la formación papal, que se le colocara a su derecha, y a Veniero, en la nave almirante veneciana, que pasara a su



Primera fase de la batalla

izquierda. Aumentó la formación de reserva, bajo el mando del Marqués de Santa Cruz, de 30 a 35 galeras, y le dio instrucciones para que se mantuviera a 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 de batalla de 6,500 a 7,500 metros de longitud completamente formada, don Juan paso a un bergantín rápido e inspeccionó la flota a Veniero en su alcázar, olvidando el pasado y teniendo en cuenta tan solo el presente, lo saludó con la mano 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".



Segunda fase de la batalla

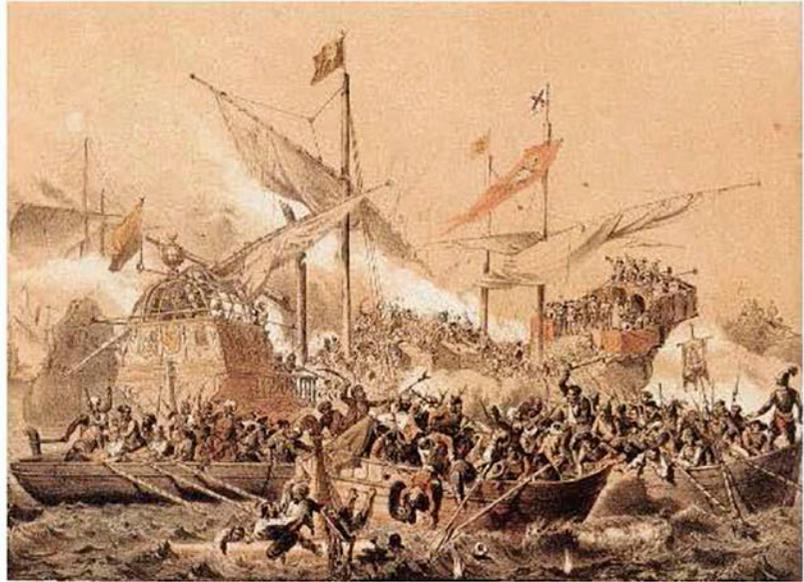
desorganizando así sus líneas, ardid muy común entre los turcos. Pero Alí rehusó escucharle por considerar que no estaba de acuerdo con la orden recibida del Sultán de atacar apenas tuviera al enemigo a la vista. En consecuencia, prosiguió el avance, mientras los turcos proferían gritos. De pronto la línea cristiana refulgió y se pobló de

Mientras los cristianos se preparaban, los turcos disponíanse asimismo para la acción. Alí Bajá colocó a sus naves en forma de inmensa media luna, desde la playa norte del Golfo en dirección a la del sur. Al igual que Don Juan, dividió a la flota en tres formaciones: la suya, en el centro con 87 galeras y ocho galeotas; 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, Alí Bajá mandó 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 Bajá le instó a verificar un movimiento de retroceso con el fin de obligar al enemigo a perseguirlo,

destellos cuando los soldados de don Juan, que habían estado orando, se pusieron de pie para situarse en sus lugares de combate.

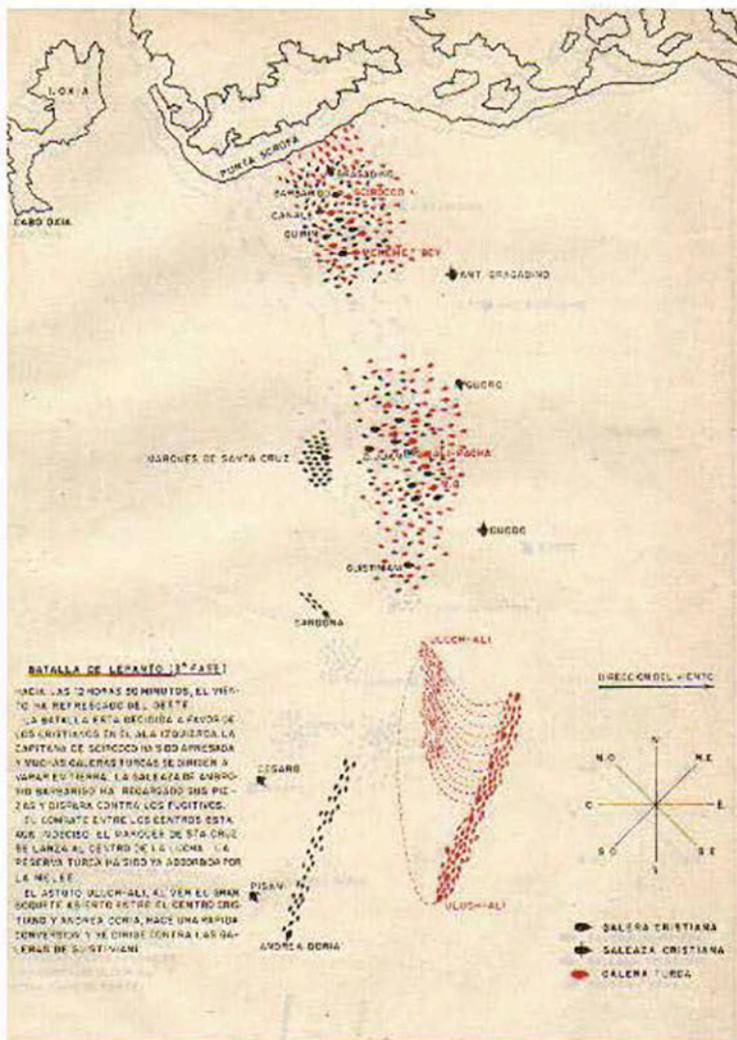
Hacia las diez y media, hora en que se inició la batalla, la posición de las dos escuadras era la siguiente: el ala izquierda cristiana se encontraba ligeramente adelantada, con su extremo a cierta distancia de la costa etolia, porque Barbarigo no la conocía bien y temía que sus galeras encallaran en 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,



Pintura que representa un aspecto de la batalla en la que perecieron 10,000 combatientes en las cuatro horas que duró el enfrentamiento

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 aun en Punta Scropha. El escuadrón de reserva al mando de Santa Cruz se hallaba 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 el mando de Siorocco se había adelantado también ligeramente a la formación central, mandada por Alí, mientras Uluch Alí, 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 Babarigo y Sirocco; media hora después, entre Don Juan y Alí.

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, estas abrieron un fuego tan devastador que la formación de Sirocco se deshizo y su derecha se vio impulsada hacia la playa etolia, 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 le presentaba, Quirini hizo torcer bruscamente a sus galeras, cayendo sobre la retaguardia

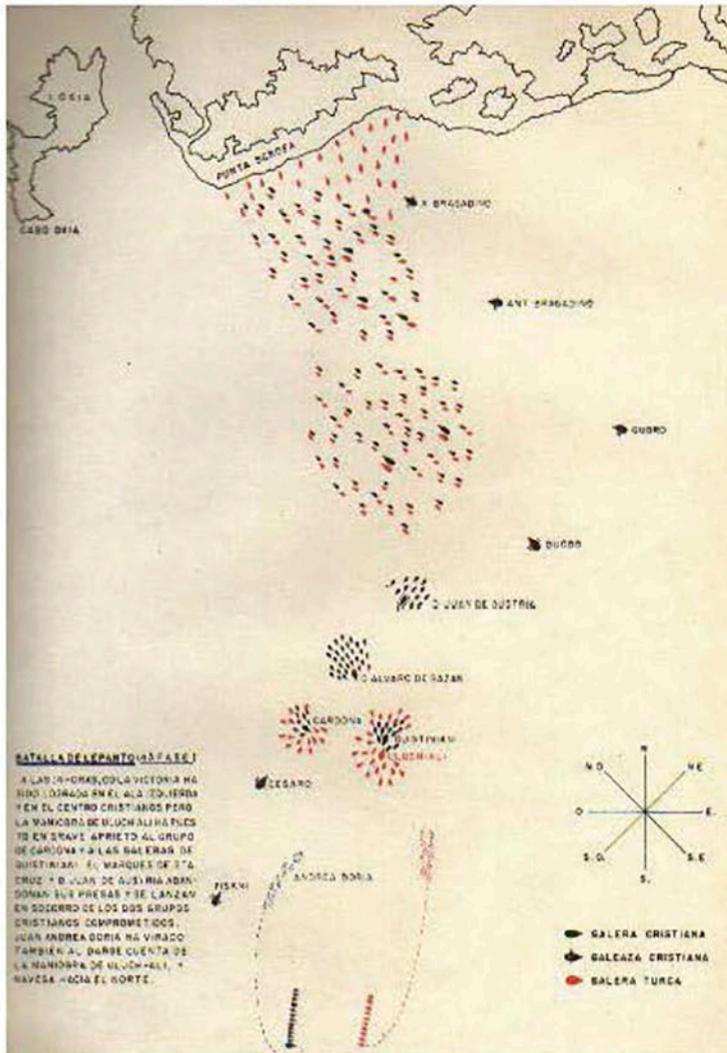


Tercera fase de la batalla

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 armas y con sus nubes de flechas, una de las cuales hirió mortalmente a Barbarigo en un ojo. La pérdida del jefe se agravó aun más con la muerte de Marco Contarini sobrino de Barbarigo, que fue alcanzado cuando no había hecho más que tomar el mando. Frederico 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 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 Alí 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; pero 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. Alí 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 botalón quedó retenido por los aparejos. Alí llevaba a bordo a 400 jenízaros escogidos y lo seguían de cerca diez galeras y dos galeotas, la más próxima de las cuales iba unida a su barco por escaleras mediante las cuales subían abordo 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 afluyeron hacia donde los dos navíos principales estaban combatiendo. Los hombres de Alí abordaron por dos veces al Real, y Santa Cruz, que estaba prácticamente en todas partes, aportando reservas donde más se le necesitara, acudió con 200 hombres en ayuda de aquel. Casi al mismo tiempo era ya cerca de la una de la tarde, Colonna, que había vencido a la galera de Pertau, ahora incendiada, puso su barco al costado del de Alí y barrió su puente con fuego de mosquetería. Desde la Real se lanzó un tercer asalto, durante el cual una bala dió en la frente de Alí, 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.



Cuarta fase de la batalla

Persas en Arbelas, cayendo luego sobre su retaguardia. Como era un táctico muy hábil, comprendió que se aproximaba una crisis por el centro y decidió por la última de ambas maniobras. Cambió súbitamente de rumbo y navegó rápidamente hacia la brecha y la derecha de don Juan, mandada por Giustianiani, prior de Mesina y Almirante de la

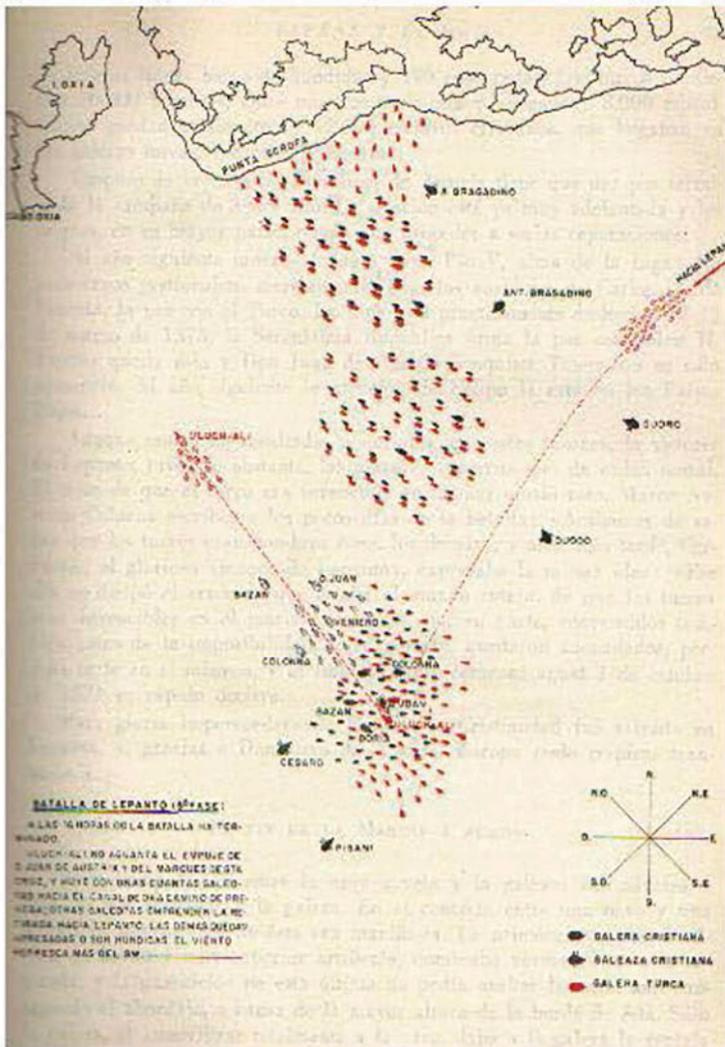
Recordemos que cuando hacia las diez y media se inició la batalla por la izquierda, entre Barbarigo y Sirocco, mientras don Juan se aproximaba lentamente al escuadrón central turco, la división de Doria dirigíase en diagonal hacia el sur, dejando un vacío cada vez mayor en la línea cristiana. También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

Aunque bien pueda parecer que la primitiva intención de Uluch Alí 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 ambos 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

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; pero a su vez fue atacado por 16 galeras de Uluch Alí, 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 aun 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 aun le quedaban, mientras don Juan que se dedicaba a recoger a las naves turcas derrotadas en el centro,



Quinta y última fase de la batalla que culmina con la victoria de la Liga Cristiana

Temiendo verse abrumado Uluch Alí 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, su flota 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.

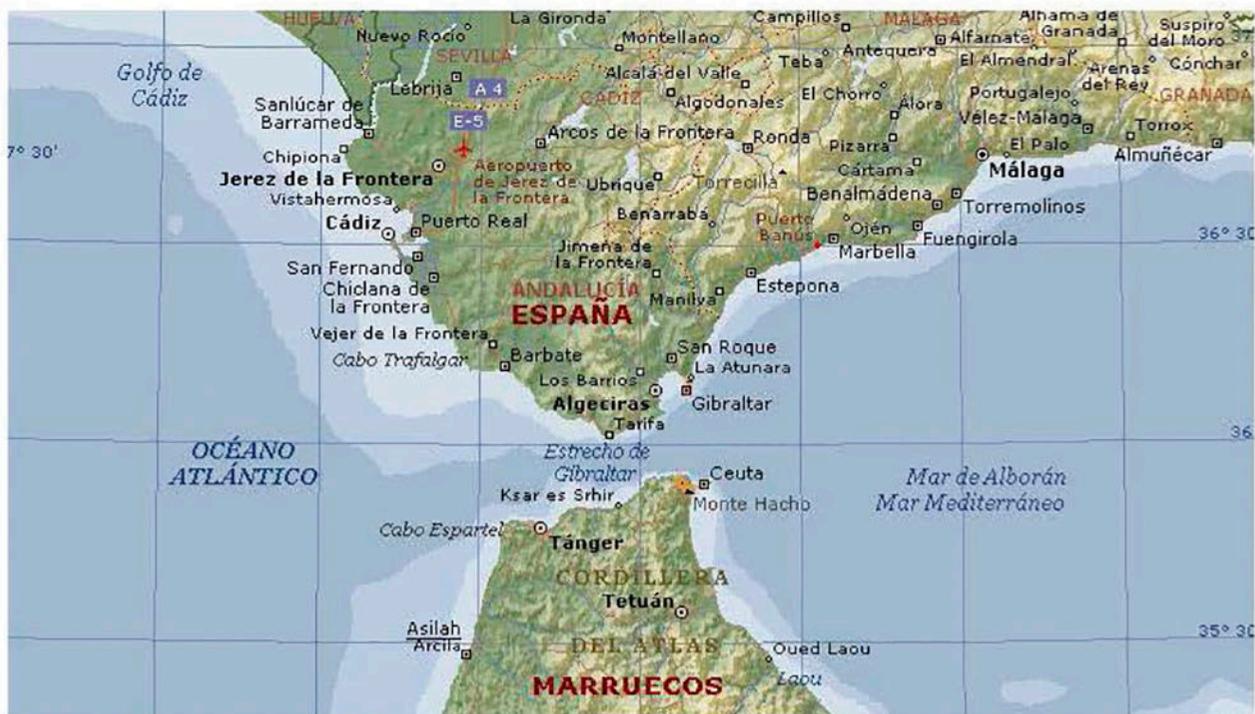
A pesar de su escasa habilidad o quizá su propósito de defección, la victoria cristiana fue aplastante. Debióse en primer término al Papa Pío V, sin cuya persistencia la Liga jamás hubiera podido formarse, y en segundo lugar, a Don Juan. El empleo de las galeazas fue admirable, y aunque eran naves demasiado 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 distó muy poco de las de veinte siglos atrás. A partir de entonces, las velas y el fuego de costado reemplazarían a los remos y al ataque frontal. Desde el punto de vista de la historia naval, Lepanto marcó el fin de una época. Además, el éxito se debió a la decisión de don Juan de mezclar en las galeras las distintas nacionalidades de los 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 cuatro continentes. La cruz de San Jorge ondeó libremente por todos los mares y Albión 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 mas tarde como cruzamiento de la "T".

Desde el punto de vista histórico fue el clímax de la clásica batalla naval a la vela, jamás hubo, ni volvería haber navíos más colosales que los que allí 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.

LOS COMANDANTES

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 Sulking, 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, qué es miedo? Yo no lo he visto nunca.

A los 12 años entró a la Marina Real, efectuando sus primeras navegaciones en el "Raisable", barco de su tío el Capitán Maurice Sucklin. Al trasbordar éste al "Triumph" de base en Chatham, para que el joven Nelson se hiciera marino en campaña activa, lo mandó a servir en la India en 1771, 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 vió nuevamente en aguas de América, tratando de arrebatar a los franceses la isla Turca, una de las Bahamas, ataque en el que fue rechazado. También en este año, aprovechando la paz posterior del tratado de Versalles, pasó a Francia, donde estudió el idioma y las costumbres de los que podrían fácilmente volver a ser sus enemigos. En 1787 contrajo matrimonio con Frances 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, mando 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 Vicent, hizo a Nelson Contralmirante.

En julio de ese año, quedó establecido el bloqueo de Cádiz por los ingleses; Nelson ejerció dicho bloqueo y mientras éste se mantuvo, llevó a cabo atrevidos ataques con las lanchas armadas de sus buques. Desde Cádiz previa autorización, marchó 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 Toulon 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 mermada su capacidad de exploración por falta de fragatas, sin embargo, buscó tenazmente, encontrando finalmente a los franceses fondeados en la Bahía de Abukir. El 1 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 él 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. Si bien es verdad que cuando llegó la hora de la acción acudió a ella y le ayudó a derrotar a la escuadra francesa cerca de Malta el 18 de febrero de 1800. Sin embargo regresó a Palermo, permaneciendo allí hasta que su conducta motivó el que le quitasen el mando en mayo de 1800, siendo no obstante recibido a su llegada a Inglaterra como héroe y triunfador. En su vida privada se provocó la separación de su mujer, por sus públicas relaciones con Lady Hamilton.

Nombrado Vicealmirante, paso 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 Copenhague. Aquí se suscitó otra de las célebres desobediencias de Nelson, pues cuando su Almirante le ordenaba no atacar, poniéndose el catalejo en el ojo perdido, dijo: "no distingo 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 la flota franco-española hasta que finalmente le presentó batalla frente al Cabo Trafalgar en la costa sur de 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 tripulación, tuvo la rara cualidad, en aquellos tiempos de mandar sin hacer uso de medidas disciplinarias crueles; luchó en el Almirantazgo por el bien de sus tripulaciones y sobre toda 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, quizá 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 le atravesó la



Muerte de Nelson

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, donde 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 Válenosles (Alpes Bajos) el 31 de diciembre de 1763. Se alistó de Guardiamarina cuando tenía 15 años. Con motivo de la Revolución Francesa no emigró del país como ocurrió con la mayor parte de la oficialidad de la marina, cuyo núcleo más importante se integraba con miembros de la nobleza.

En 1793 tenía el grado de Capitán de Navío. En 1796 ascendió a Contralmirante, habiéndosele dado entonces el mando de una expedición contra Irlanda, la cual no se llevó a cabo debido a que fue dispersada 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 de agosto de 1798.

En 1804, con el grado de Vicealmirante, mandaba la escuadra francesa que salió en marzo de 1805 de Toulon y se unió en Cádiz a la escuadra del general Gravina. El plan de Napoleón consistía en que la escuadra franco-española rompiera el bloqueo inglés y se dirigiera a las Antillas para atraer a la escuadra de Nelson; conseguido este primer objetivo, Villeneuve debía regresar rápidamente a Europa, recalando de improvisto en el Canal de la Mancha, donde había de llevar a cabo la gran batalla naval que dejase libre el espacio marítimo para consumar la invasión de Inglaterra.

Cumplida esta misión satisfactoriamente, se dispuso 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 Finisterre 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, el prestigio de Villeneuve decayó mucho en la opinión de sus subordinados, quienes exaltaban la valentía y decisión de Gravina, lo cual, influía negativamente en 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 Cádiz 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 órdenes de un Napoleón enfurecido que ya había dispuesto su reelevo por el Almirante Rosily, Villeneuve zarpó de Cádiz en el momento menos favorable.

Una serie de indecisiones, aunadas a otras decisiones equivocadas condujeron a Villeneuve a enfrentarse en condiciones desventajosas contra la escuadra inglesa, a pesar de las opiniones de los Almirantes españoles más experimentados que él, pero subordinados por razones políticas. Villeneuve asumió ante la historia naval francesa el desagradable papel de ser el comandante derrotado en la más grande batalla naval de aquellos tiempos, pero dados el valor y el esfuerzo demostrados por los miembros de su flota, Villeneuve, junto con los Almirantes españoles Graviña, Churruca y Magón, deben ser considerados como unos de los Almirantes más ilustres de la historia naval. Cuando Villeneuve se dirigía a Paris 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 por su origen plebeyo producto de la revolución francesa, sino porque sus grandes victorias militares y sus ideas revolucionarias de libertad, igualdad y fraternidad estaban cundiendo entre los populachos, empañando los nacionalismos burgueses proclamados por las noblezas unidas entre sí por lazos de parentescos. A su vez, Bonaparte que menospreciaba a los monarcas, intentaba colocar alrededor de Francia una serie de Estados con gobiernos monárquicos liberales en manos de su familia, que le sirvieran de amortiguadores y contrapesos políticos contra las naciones más poderosas: Inglaterra, Austria y Rusia.



Napoleón en 1804

Desafortunadamente para las intenciones de Napoleón, entre Francia e Inglaterra se interponía 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 Aboukir.

Hacia 1803 Napoleón se sintió lo suficientemente fuerte en el mar para darle la batalla a Inglaterra, ya que el tratado de paz de Basilea, le había dado un poderoso y forzado aliado, España, que contaba con una buena flota y marinos capacitados, y por ello elaboró 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 órdenes de burlar el bloqueo inglés, en el puerto de Toulon, liberar a algunas de las escuadras encerradas y hacerse a la mar con rumbo a las Antillas para 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 Antillas, Villeneuve debería regresar para apoyar a la flota de invasión de la supuestamente desprotegida Inglaterra.

El plan, desde el punto de vista estratégico resultaba conveniente y factible para un gran general acostumbrado a planear sus combates en tierra pero que desconocía una serie de imponderables tanto humanos como meteorológicos que privan en el teatro de las operaciones navales por lo que, los objetivos navales napoleónicos sólo se lograron parcialmente; de hecho logró que Nelson persiguiera por casi un año a la flota de Villeneuve. En este sentido el francés resultó ser mas astuto que Nelson, puesto que este no pudo encontrarle, pero al parecer la sombra de Aboukir pesaba mucho sobre su ánimo, se sabía que Villeneuve tenía verdadera aprehensión por la personalidad de Nelson, y algunas de sus decisiones precipitadas, tales como su regreso anticipado a España, antes de hacer contacto con la escuadra francesa de Rosily que lo esperaba en Martinica, nos hace pensar que más que atraerlo, Villeneuve solo pensaba en poner la mayor cantidad 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 quien 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 lograba arribar al Ferrol.

Si 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. Faltándoles 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 ordenes, 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 salir a la mar el 19 de octubre de 1805 contraviniendo las ordenes 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

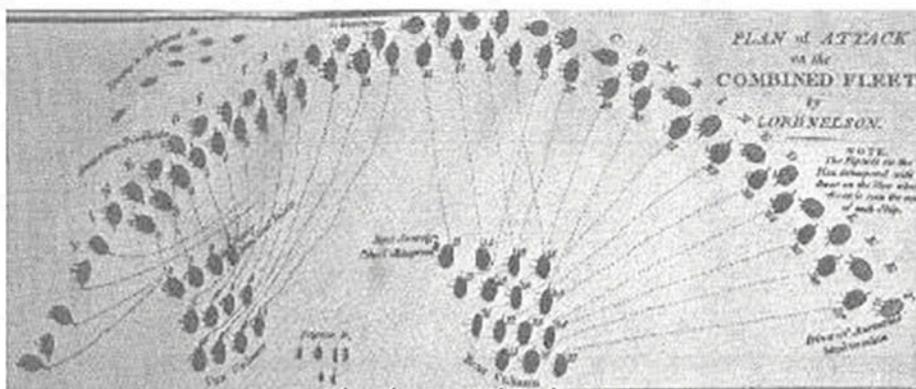
oficiales que vinieron a bordo para darme la bienvenida por mi vuelta, olvidaron mi rango de Comandante en Jefe por el entusiasmo con el que me felicitaron. En cuanto estas emociones pasaron, les expliqué el plan que previamente había combinado para atacar al enemigo y tuve el placer, no sólo de que 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 abajo, 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 Contralmirante 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 siete eran de tres puentes con 100 cañones y cuatro con 98 cañones; 20 de dos puentes uno de los cuales poseía 80 cañones, 16 de ellos tenían 74 cañones y 3 más estaban armados con 64 cañones. Tenía también 4 fragatas una goleta y un cutter. En total, su flota constaba de 33 naves, 16,820 hombres y, además de las carronadas, montaban 2,148 cañones al costado.

Debido a la ausencia del escuadrón de 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 línea 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 memorandum secreto, y como siguieron otras que a partir de entonces, han dado lugar a muchas explicaciones contradictorias, quizás 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 memorando



secreto, comprendía que los antiguos combates a base de línea recta en orden paralelo resultaban generalmente indecisos, porque eran lentos e impedían la concentración de

fuerza contra los puntos débiles. A nuestro modo de ver, los comparaba a un encuentro entre dos boxeadores que solo tuvieran un solo 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 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 hubiere tenido que hacer era continuar la marcha.



Almirante Cutbert Collingwood

A fin de dotar a sus golpes de 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 esto último no cabe duda alguna, porque cuando en Merton explicó su táctica al Almirante Keats, dijo: "se libraré 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; quizás la novedad nos resultara 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.

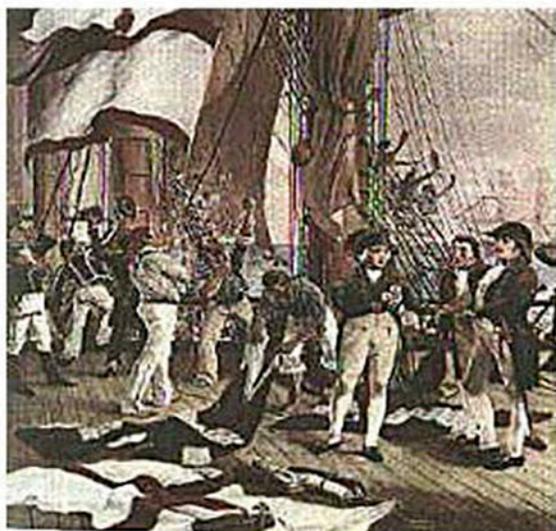
Las diferencias entre el memorandum secreto y lo que realmente ocurrió son las mismas que existen entre idea teórica y procedimiento práctico. El plan táctico siguió siendo el mismo, pero los medios para conseguirlo variaron según las condiciones del momento.

Al día siguiente, 30 de septiembre, 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 mando 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 el propósito era dejar a la flota combinada sin acceso al Mediterráneo. Enseguida ondeó la

señal "flota enemiga navegando" pero ello era incorrecto, porque el 19 de octubre tan solo la división del Almirante Magón 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 aun a sus enemigos, 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 anunciaba 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. Mas tarde Nelson supo que Villeneuve había cambiado el rumbo navegando hacia el sudoeste, y antes de la puesta del sol ordenó a sus fragatas mantener el contacto con el enemigo durante la noche.



Preparativos para la batalla

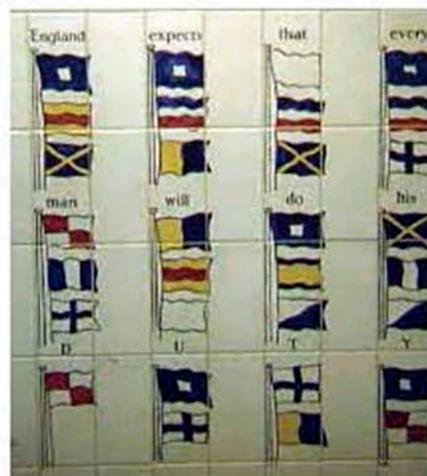
Al alba del lunes, 21 de octubre, cuando la flota inglesa seguía sin adoptar una orden concreta de formación, se vio al enemigo a diez o doce millas, en línea cerrada de combate, navegando rumbo al este por el sur. Como todavía reinaba demasiada oscuridad para distinguir las banderolas, no fue hasta las seis y diez minutos cuando Nelson izó la señal general de formar 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 06:22 hrs la siguió la de "disponerse para la batalla".

Villeneuve se dirigía al estrecho de Gibraltar, y al darse cuenta 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 desafortunado cambio de plan en el último instante, porque no solo pareció una retirada, con lo que sus tripulantes 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 apelotonaban, mientras en otros quedaban amplias brechas; el centro se curvaba hacia sotavento y toda la línea formaba una especie de media luna irregular de tres millas de longitud. La maniobra colocó a la escuadra de Graviña a retaguardia, en vez de a 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 vio maniobrar al enemigo y llegó a la conclusión que Villeneuve intentaba escapar a Cádiz. Ello parece corroborado por el hecho de que poco antes de las 11:40 de la mañana, transmitió a Collingwood: Intento 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 su deber".



Orden de Nelson transmitida por código de banderas

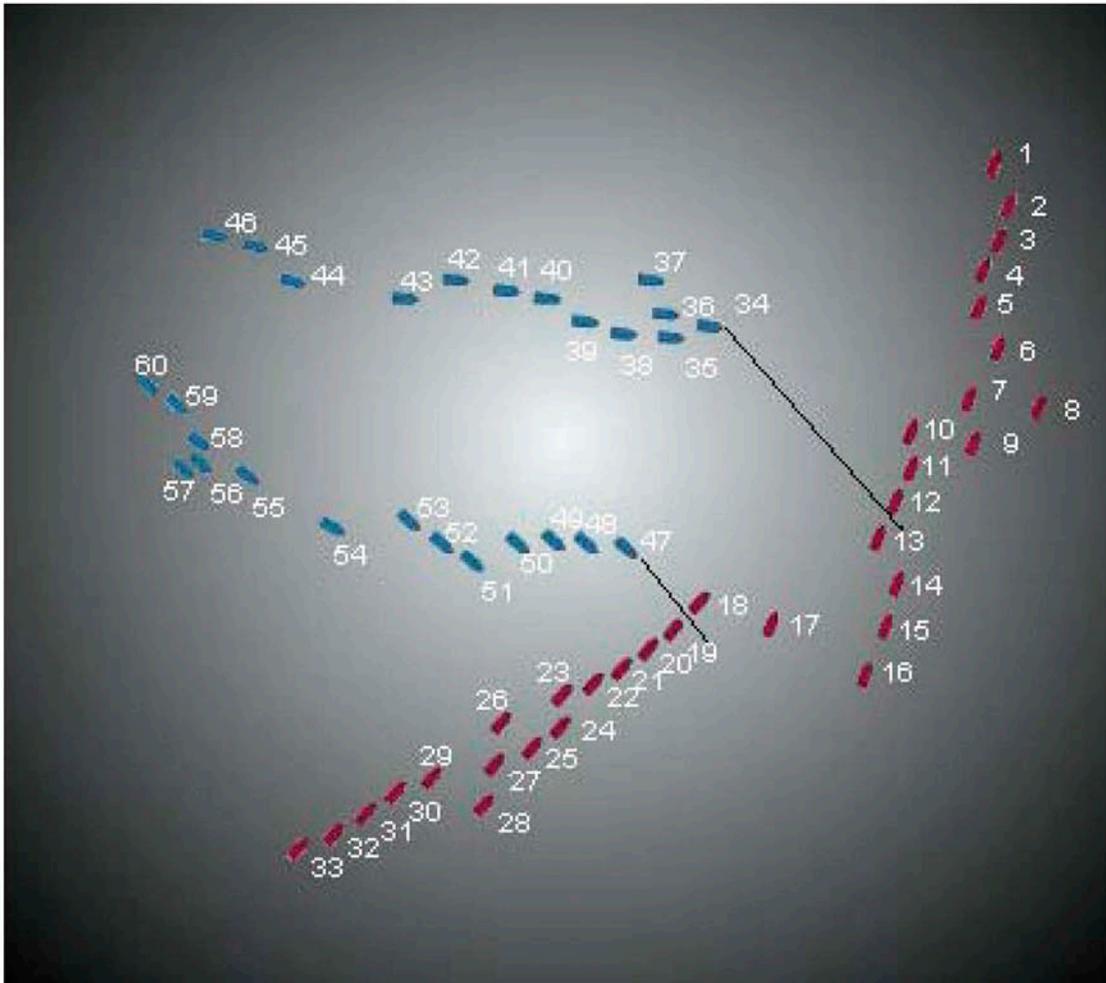
Al ser izada esta señal, Collingwood cerró contra la retaguardia enemiga, porque a las 11:30 Villeneuve había mandado: ¡abran fuego! señal que fue seguida a las 12:15 por otra: "Tout capitaine qui n'est pas dans le feu n'est a son post". (Todo Capitán que no navege bajo el fuego no está en su puesto). 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, "sonaban tambores y pífanos 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" iniciara 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 duodécimo buque a contar desde atrás". Al pasar a popa del Santa Ana, le largó una doble andanada de costado que le ocasionó gravísimos daños. A continuación disparó su andanada de estribor contra el "Fougueux" y enseguida viró hacia el lado de estribor del Santa Ana, iniciándose un combate a poca distancia.



1-NEPTUNO, 2-SCIPIÓN, 3-INTREPIDE, 4-FORMIDABLE, 5-MONT-BLANC
6-DUGUAY-TROUIN, 7-SAN FRANCISCO DE ASIS, 8-RAYO, 9-SAN AGUSTIN
10-HEROS, 11-SANTISIMA TRINIDAD, 12-BUCENTAURE, 13-REDOUTABLE
14-SAN JUSTO, 15-NEPTUNE, 16-SAN LEANDRO, 17-INDOMPTABLE
18-SANTA ANA, 19-FOUGUEUX, 20-MONARCA, 21-PLUTON, 22-ALGECIRAS
23-BAHAMA, 24-AIGLE, 25-SWIFTSURE, 26-MONTAÑES, 27-ARGONAUTE
28-ARGONAUTA, 29-SAN ILDEFONSO, 30-ACHILLE, 31-PRINCIPE DE ASTURIAS, 32-
BERWICK, 33-SAN JUAN NEPOMUCENO. 34-VICTORY, 35-TEMERAIRE, 36-NEPTUNE,
37-EURYALUS, 38-LEVIATHAN
39-CONQUEROR, 40-BRITANNIA, 41-AJAX, 42-AGAMEMNON, 43-ORION
44-PRINCE, 45-MINOTAUR, 46-SPARTIATE
47-ROYAL SOVEREIGN, 48-BELLEISLE, 49-MARS, 50-TONNANT
51-BELLOROPHON, 52-COLOSSUS, 53-ACHILLE, 54-REVENGE, 55-DEFIANCE
56-SWIFTSURE, 57-POLYPHEMUS, 58-DREADNOUGHT, 59-THUNDERER
60-DEFENCE.

Collingwood se vio pronto 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 Álava, mortalmente herido.

Ocho minutos después de haber iniciado el combate el "Royal Sovereign", el "Belleisle" entró en acción atravesando la línea de popa del "Fougueux". Igual que el "Royal Sovereign", se vio 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 de 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", el "Bellorophon", el "Colossus" y el "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, combatieron 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 Severeign" siendo seguido un cuarto de hora más tarde por el "Defiance". El "Defiance" tardó aun una hora, y él 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, el "Achille" voló en pedazos de una explosión y solo el "Príncipe de Austrias", llevando al Almirante Gravina mortalmente herido, el "Algeciras", el "Montañés" y el "Aigle" lograron escapar.

Veinticinco minutos después de que la división de Collingwood iniciara la pelea, Nelson entro 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" y el "Scipion", él "Intrepide", el "Formidable" y el "Duguay-

Trouin". Según el mismo Dumanoir, los tres navíos de tres puentes que iban en cabeza de la formación de Nelson se dirigieron al centro de su vanguardia, y a las 12:15 entablaron combate con ella, tras de lo cual y luego de un cañoneo de 40 minutos, giraron a estribor.



El Victory es atacado por el Santísima Trinidad y el Bucentaure

a proa de un puente francés (el "Bucentaure"). Barrido por los cañones enemigos, el "Victory" pasaba poco después por la proa del "Bucentaure" y disparaba sus 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 la 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 alcázar. La bala le dio 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 4:30 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 boca jarro e inmediatamente le apresó por el aparejo de babor, amarrándolo a su ancla de respeto.

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, con 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", 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".

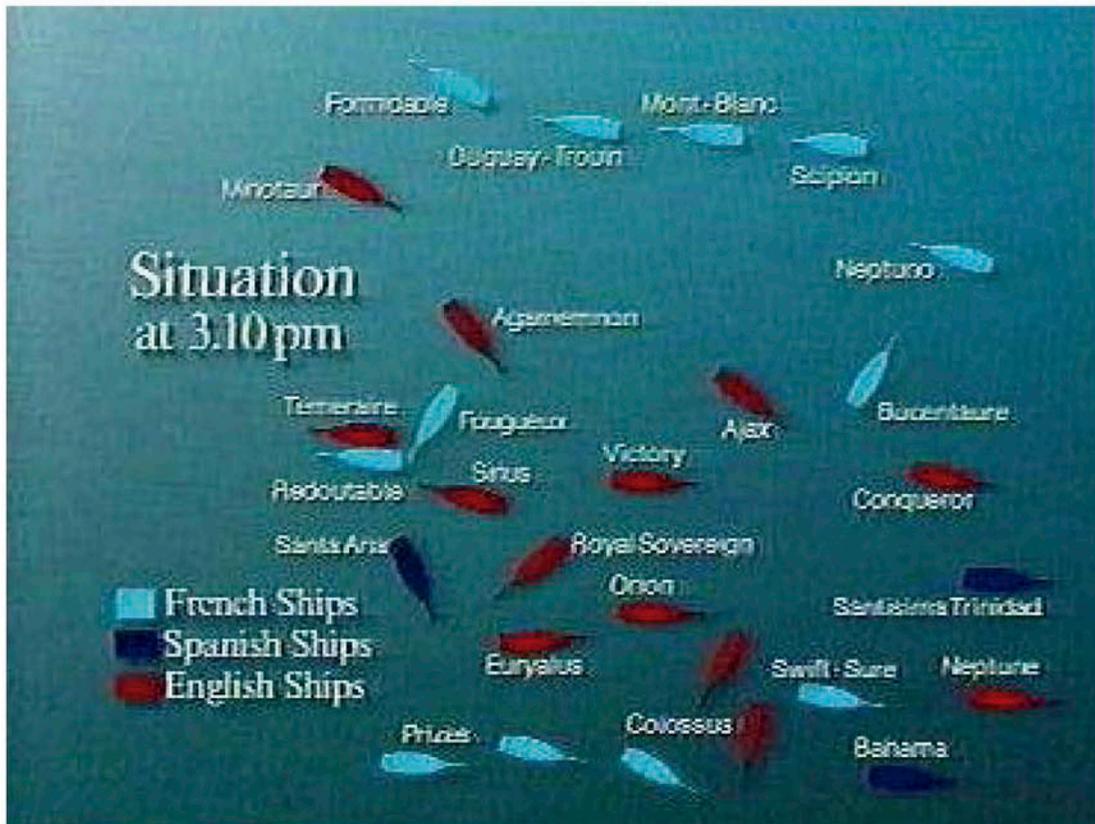
El "Britannia" acudió poco después, seguido por el "Leviathan" y el "Conqueror". Estos dos se pusieron junto al "Bucentaure" y a las 2:30 Villeneuve arrió su estandarte. La escena desarrollada a bordo ha sido descrita por el Capitán Atcherley, del "Conqueror". "Los muertos yacían en montones sobre las 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 llamársele así.

A las 12:30 cuando Nelson se lanzaba contra el centro aliado, Villeneuve envió una señal general dando instrucciones a los barcos que aun 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 aun 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 mitades. Su maniobra fue tan lenta que hasta 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.

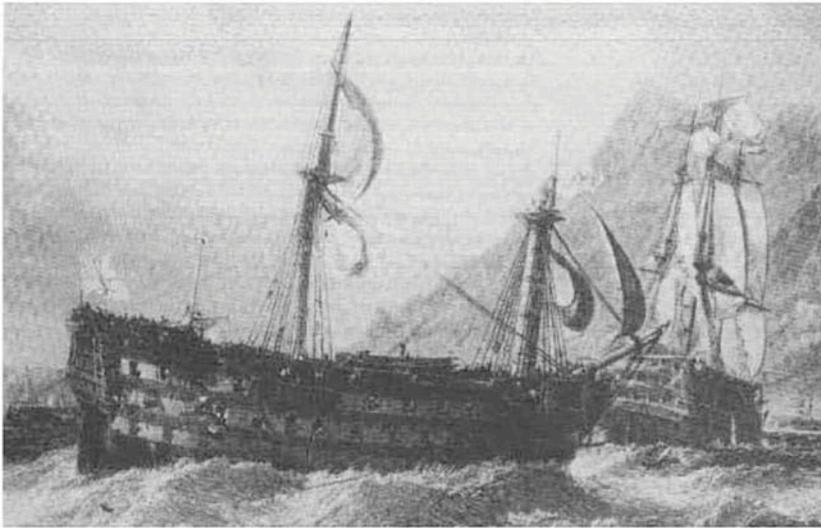
Los 5 barcos avistados por Hardy eran el "Heros", el "Intrepide", el "San Agustín", el "San Francisco de Asís" y el "Rayo". Poco después de haberse señalado su presencia, aquellos se lanzaron contra el "Conqueror", el "Ajax" y el "Leviathan". Poco después, el "San Agustín" arrió su bandera; el "Heros" se despegó, dirigiéndose hacia Cádiz, y el "San Francisco de Asís" 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



Situación final de la batalla

Infernet, fue violentamente atacado por el "África" y luego por el "Ajax", el "Agamenon" y el "Orión" y tras una prolongada y encarnizada lucha se rindió al 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 contra el "Victory", el "Temeraire" y el "Royal Sovereign". Pronto el "Minotaure" y el "Spartiate", que aun 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.



El Victory es remolcado a puerto inglés

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 fueron, 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 ascendería a unos 14,000 hombres.

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 con las batallas actuales y sus consecuencias, resulta asombrosa por la caballerosidad 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 Infernet, del "Intrepide", presentó sus cumplidos a Mrs. Codrington, esposa de su captor; por su parte, el Almirante Villeneuve y el Capitán Magendie 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 De Lapentiere. El 4 de noviembre De Lapentiere llegó a Falmouth desde donde, a la media hora, partía hacia Londres. Cambió de caballo diecinueve veces, llegando a las puertas del Almirantazgo a la una de

Cuando a las 4:30 la batalla tocaba a su fin, de los 33 barcos de Villeneuve, nueve se hallaban en camino a Cádiz, 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

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, vio con más claridad que sus predecesores, que el sistema en cuestión tenían como base una idea puramente defensiva. Según él 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 vio 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 el 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 solo 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 igualarlos 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 el sueño napoleónico de invadir Inglaterra y dio fin a la lucha de Francia por obtener 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 éste se vio 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".



Federico Gravina



Thomas Hardy



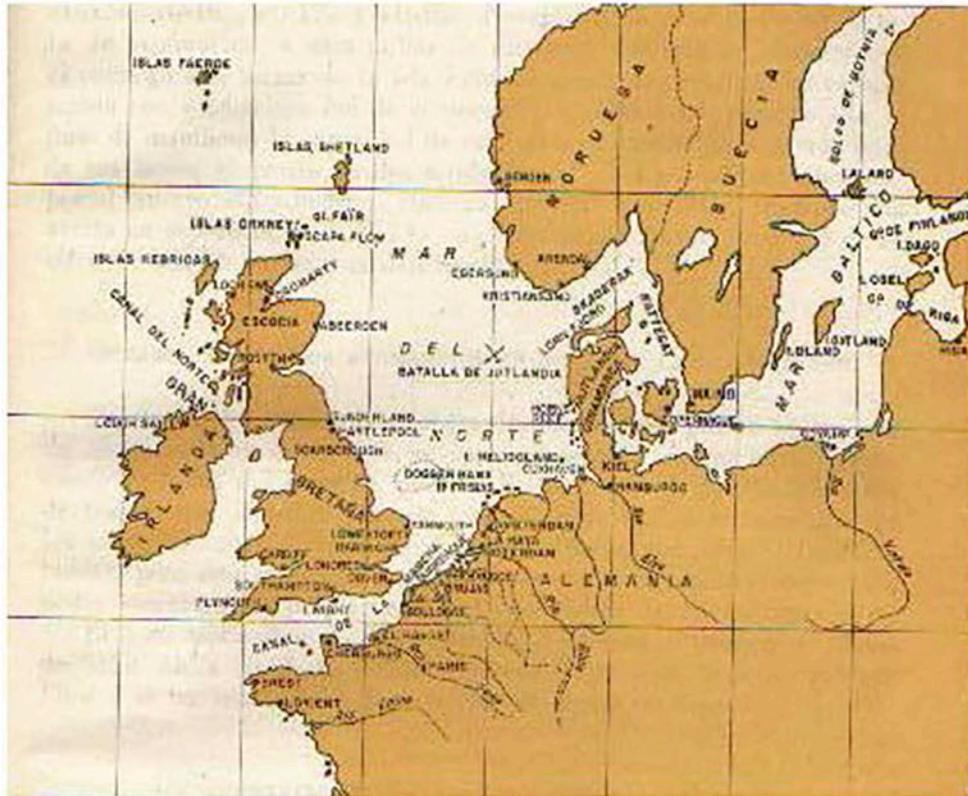
Cosme Churrua

Tumba de Nelson en la catedral de San Pablo en Londres

La Batalla De Jutlandia

(31 DE MAYO-1º JUNIO 1916)

La importancia de la batalla de Jutlandia (Skagerrak), radica en que ésta marca la culminación de una era de la historia naval que abarca un periodo de aproximadamente 300 años, es decir, fue la última batalla importante en la que se enfrentaron dos grandes flotas en duelo de artillería.



Teatro de operaciones de la batalla

Desde el punto de vista militar, esta batalla presentó 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 con la campaña marítima, concentrando sus esfuerzos en la guerra terrestre, y la condición insular de los ingleses cuya supervivencia siempre dependió de su dominio marítimo.

Desde el punto de vista tecnológico es importante señalar la rivalidad manifiesta entre la coraza y el cañón ya que mientras los buques alemanes disponían de mejores blindajes y podían soportar más castigo, los cañones ingleses eran de mayor alcance y potencia de penetración, sin embargo el mayor número de unidades perdidas por los ingleses se debió a la mejor calidad de los aparatos ópticos alemanes, que podían medir la distancia con mayor precisión, aun en combate nocturno.

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 Rushworth Jellicoe quien mandaba la *Grand Fleet* y Reinhard Von Scheer Comandante de la *Hochsee Flotte*, 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.

LOS COMANDANTES

Almirante John Rushworth. Conde de Jellicoe.



Nació en Southampton el 5 de diciembre de 1859, abrazó la carrera naval 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 1907 fue nombrado Contralmirante siendo destinado a la flota del Atlántico, en 1910 ascendió a Vicealmirante. En 1914 era el Segundo Lord del Almirantazgo y al declararse la Primera Guerra Mundial, fue designado comandante en jefe de la flota inglesa, en la que concentró sus mayores esfuerzos para mejorar el adiestramiento de los artilleros, especialmente en los

acorazados.

Consiente siempre de que la flota inglesa era la principal salvaguarda, no solamente del imperio inglés sino de los aliados en general, en la gran batalla naval de Jutlandia, no quiso emplearla a fondo como opinaba su segundo comandante, el Almirante Beatty, Comandante de los Crueros 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 primer Lord del Almirantazgo y al finalizar la guerra le fue concedido el título de Vizconde Jellicoe de Scapa. En 1920 fue nombrado gobernador general de Nueva Zelanda. Al retirarse del servicio en 1928, fue presidente de la British Legion. En 1920 publicó su celebre libro "*The Grand Fleet*", en el que expone las razones en las 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 grandes viajes a bordo de la corbeta "Herta", la fragata "Bismarck" y la corbeta "Sophie"; se distinguió en la expedición de África



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 Alta Mar 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 *Hochsee 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, luego sucedió al gran Almirante Von Holtzendorff. Al finalizar su carrera escribió la obra "*Deutschen Hochsee Flotte in Welt Krieg*". (La flota de Alta Mar Alemana en la Gran Guerra). Murió en Berlín el 25 de septiembre de 1928.

Almirante David Conde de Beatty.



Nació en Nantwich, Cheshire, en 1871, en 1884 siendo Guardiamarina se distinguió en las campañas de Egipto y Sudán. 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 en las proximidades de la isla de Heligoland hundiendo varios cruceros alemanes, mandados por el Almirante Von Hipper que asediaba a 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 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 éste fue designado primer Lord del Almirantazgo.

En 1919 se le otorgaron los títulos de Conde de Beatty, Vizconde de Bordale y Barón del Mar del Norte y de Brooksby, siendo nombrado Primer Lord del Almirantazgo, puesto que desempeñó hasta 1927. Murió en 1936.

Almirante Franz Von Hipper.

Nació en Weicheim, Baviera 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 mandaba un crucero y en 1908 recibió el mando de una escuadrilla



de cruceros, ascendiendo a Contralmirante. Se dedicó con especial interés 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 *Hochsee 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 y la noche del 31 de mayo y 1º de junio del año de 1916, entre el grueso de las fuerzas navales del Reino Unido y las del II Reich Alemán. 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, en el paraje de referencia, el amplio paso de ese nombre, que separa a Noruega de la mencionada península.

La actividad de la Armada Alemana desde el comienzo de la gran guerra, despertó serias inquietudes entre los británicos, tanto más, cuanto que en el período inmediatamente precedente a la contienda, la fuerza naval teutona, surgida prácticamente de la nada, se había convertido en la segunda del mundo, aunque todavía distante de la inglesa que seguía manteniendo su hegemonía gracias a la política de "*two powers standard*" (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 bombardeos de Scarborough y Hartlepool, a finales de 1914, condujeron a la acción de Dogger-Bank, en la que de nuevo los ingleses impusieron su supremacía naval. Posteriormente a este encuentro, la actividad naval alemana de superficie decayó, por seguir la política de la "*Fleet in being*" (flota en presencia), pero se sabía en el almirantazgo británico que la fuerza naval alemana era incrementada continuamente con nuevas construcciones, por lo que constituía un serio peligro para la superioridad inglesa. Dicho organismo y el Almirante John Rushworth, Conde de Jellicoe, designado Comandante en Jefe de la *Grand Fleet*, se hallaban constantemente preocupados acerca de los propósitos navales enemigos, deseando medir cuanto antes sus fuerzas con la de la *Hochsee Flotte*, para aniquilarla antes de que adquiriese mayor poder. Jellicoe, había recorrido frecuentemente con su flota 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 hasta durante el transcurso del último año, tras haber asumido el mando de la *Hochsee Flotte* el Almirante Scheer, cuando la fuerza de superficie alemana salió de su inactividad saliendo a la mar para llevar a cabo dos cruceros por el mar del norte entre enero y abril de 1916, sin encontrarse con los británicos.

Scheer había planeado para los últimos días de mayo efectuar una salida con todas sus fuerzas. Su grupo de reconocimiento, se adelantaría hasta la entrada del estrecho de Skagerrak, cruzando frente a las costas noruegas y vigilando el acceso al Mar Báltico, donde el comercio inglés era cada día más intenso, para capturar o hundir todos los navíos ingleses que se dirigieran hacia dicho mar. Se proponía seguir a distancia con el grueso de la flota, al sur de su vanguardia, cuya segunda misión sería atraer a las escuadras inglesas que acudirían en socorro de sus mercantes para aniquilarlas con todo el peso de su fuerza.

El grupo de reconocimiento que constituía la vanguardia de la *Hochsee Flotte* al mando del Vicealmirante Von Hipper, estaba compuesto por una escuadra de cruceros de batalla, dos grupos de exploración y un grupo de destructores y de acuerdo con sus órdenes, tomó la delantera navegando a 50 ó 60 millas al noreste de Sheer.

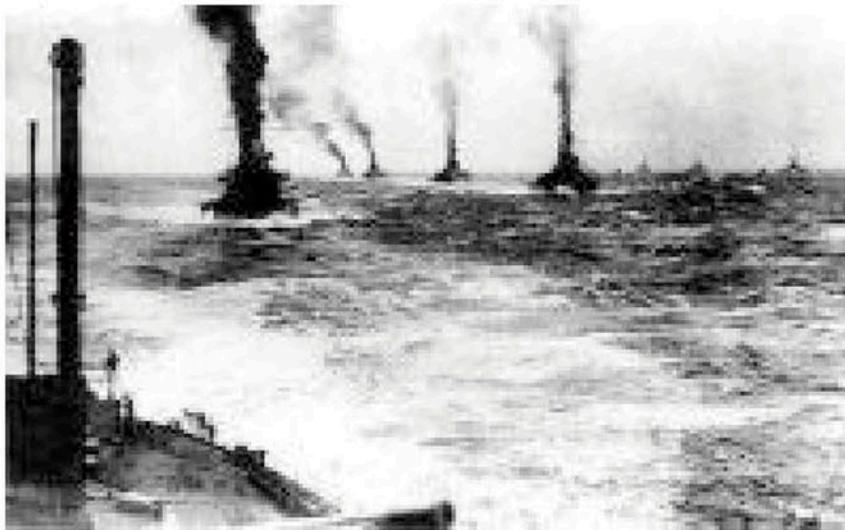
La flota británica, concentrada en la rada de Schilling, zarpó en bloque, antes del amanecer, el día 31 de mayo de 1916. El rumbo señalado era el oeste, hasta pasar bordeando a Heligoland, para caer después hacia el norte.

Para entonces, el núcleo principal de la *Grand Fleet*, se hallaba también en movimiento, habiendo zarpado a la media noche del 30 de mayo de sus bases más importantes, Scapa-Flow, Invergordon y Rosyth. Hay quien afirma que la orden de 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 las Orcadas, con tres escuadras de acorazados, una escuadra de cruceros de batalla, dos escuadras de cruceros 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 la orden de reunirse con el grueso de la flota; asimismo el Vicealmirante David Beatty partió de Rosyth (Escocia) y se hizo a la mar con el grupo que constituiría la vanguardia de reconocimiento de Jellicoe, integrado 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 más potentes y rápidos de la flota (de la clase *Queen Elizabeth*), los cuales podían desarrollar casi la misma velocidad que los cruceros de batalla. Todas estas fuerzas debían, de acuerdo con el plan, converger hacia las dos de la tarde siguiente en puntos situados al noroeste de Horns Reef.

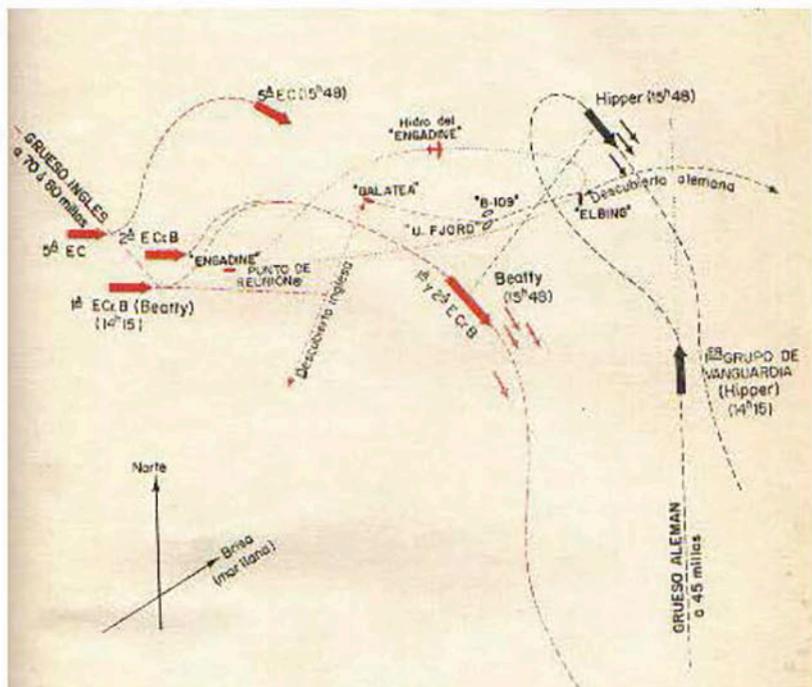
Era evidente la desproporción entre las dos enormes masas destinadas a enfrentarse en la mayor acción naval de la historia. La *Hochsee Flotte* sumaba alrededor de 600,000 toneladas frente a más de 1,000,000 de toneladas de la *Grand Fleet*. Ésta, comprendía 28 acorazados modernos, 9 cruceros de batalla, 8 cruceros acorazados, 26 cruceros ligeros y 78 destructores, además de un buque portahidroaviones, el primero de tal clase utilizado en una acción naval, o sea en total 150 buques de combate. La *Hochsee Flotte* por su parte, estaba formada por 16 acorazados modernos, 6 cruceros de combate, 6 acorazados anticuados, 11 cruceros ligeros y 78 destructores; en total 117 unidades de combate. Las dotaciones formaban, en número redondos, 60,000 hombres en la flota británica y 45,000 en la alemana.

A las dos de la tarde del 31 de Mayo, hora en que debía efectuar la reunión con su flota, la fuerza de vanguardia al mando de Beatty se hallaba un tanto desplazada al suroeste, mediando entre ambas una distancia de 60 millas aproximadamente. Jarram se había incorporado a las diez de la mañana 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, arrumbara hacia ésta 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, Beatty dio la señal para virar y seguir rumbo norte y poco después, cuando aun los cruceros de batalla de la cola estaban en plena evolución para completar la maniobra, se produjo la circunstancia que desencadenó las acciones, sin la cual es probable que las dos grandes armadas adversarias 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 visto también el crucero alemán "Elbing", que formaba igualmente el extremo izquierdo de la formación de Von Hipper; ambos cruceros, aumentando su velocidad, cambiaron momentáneamente su rumbo para reconocer al mercante. El crucero alemán llegó primero, y se disponía a regresar a su puesto cuando el "Galeata" que le había reconocido como buque enemigo, abrió fuego contra él sin atinarle, a lo que el alemán respondió, consiguiendo un impacto sobre el crucero inglés.



Combate entre los cruceros de batalla

Aquel fue el inicio de la batalla. 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 las dos y veinte minutos de la tarde, cuando 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 comandante 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 *Hochsee Flotte*, sin sospechar siquiera que ésta seguía a Von Hipper. Los cuatro acorazados tipo Queen Elizabeth que integraban la 5ª escuadra de línea, no percibieron la señal de hacer nuevo rumbo y prosiguieron así durante algún tiempo, lo que supuso una elongación de su distancia en más de 10 millas en relación a los cruceros de batalla que acudían al combate.

El "Elbing" había comunicado al "Lutzow" la presencia de los ingleses, replegándose después para buscar la protección de sus grandes cruceros de batalla. Von Hipper, informado del nuevo rumbo que habían tomado los británicos, ordenó a sus buques que virasen simultáneamente y arrumbasen al sur a fin de reunirse al grueso de la flota. Ambos oponentes se hallaban entonces en el más absoluto desconocimiento de qué fuerza enemiga tenían enfrente.

Así, mientras Von Hipper creía de que no se trataba más que de la vanguardia de reconocimiento británica, que podría atraer hacia el núcleo de la flota de alta mar para destruirla, Beatty, estimando que tenía que habérselas solamente con Von Hipper, quería a su vez, retenerle hasta que llegase el grueso de la flota británica, por lo que, visto el nuevo rumbo que seguían los germanos, informado por un hidroavión explorador despegado con tal finalidad desde el portahidroaviones "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. 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 tres de la tarde con cuarenta y tres minutos. Beatty avanzaba a 25 nudos, forzando aun más las máquinas, en cabeza 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 este-sudeste, 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 alemanas, por lo que Beatty pudo haber iniciado la batalla desde los 21,000 metros con 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 más de 18,000 metros, cambió su rumbo ligeramente a estribor, buscando la aproximación, tras lo que el "Lutzow", buque insignia germano y cabeza de su línea, abrió fuego a unos 15,500 metros de los británicos.

Beatty había arrumbado algo más al sur, ambas escuadras seguían un rumbo casi paralelo, cañoneándose a unos 14,000 metros. El fuego alemán se hizo bien pronto eficaz, mostrando el magnífico adiestramiento de los artilleros y la óptima calidad de los telémetros y aparatos de puntería Zeiss que montaban los cruceros, pues éstos consiguieron desde las primeras salvas frecuentes impactos sobre el enemigo. A la tercera andanada del "Lutzow" quedó centrado el "Lion", y tres minutos después el buque insignia de Beatty recibía dos impactos. Algo después, hacia las cuatro de la tarde, un proyectil de 305 mm. disparado por el buque germano, tras perforar el blindaje del montaje central del "Lion", estalló en su interior, matando a 78 de los 80 sirvientes de sus cañones, con lo que el buque quedó en gran peligro, pues se incendiaron las cargas de pólvora, corriéndose el fuego hacia el pañol de pólvora, a causa de lo cual, el buque habría volado por los aires si no fuera por la decisión heroica del jefe de torre, quien aun encontrándose moribundo, cuidó de inundar los pañoles. 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 al buque correspondiente en la línea británica, de forma tal que, siendo cinco ellos 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", haciéndolo contra el "Indefatigable"; Beatty, a su vez, había ordenado que sus dos buques cabeza de línea, "Lion" y "Princess Royal", disparasen sobre el "Lutzow", y los otros cuatro sobre sus correspondientes; mas la orden no fue bien comprendida y el tercero y cuarto cruceros "Queen Mary" y "Tiger" hacían fuego sobre el "Seydeliz" y el "Moltke" tercero y cuarto de la línea alemana, quedando así sin ataque el "Derfflinger", o

sea un crucero por cada parte, pero poco después se enmendó el yerro y ambos cruceros fueron cañoneados.

Transcurridas las cuatro de la tarde, 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 destruida 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. del "Princess Royal" que le destruyó una torre, con perecida pérdida de personal. Entonces ambas líneas distaban unos 12,000 metros como promedio.

Poco después, el "Indefatigable", que desde hacia unos momentos era objeto del fuego concentrado y certero del "Von der Tann", fue alcanzado cerca de la popa por un proyectil de 280 mm., a la altura de la torre de retirada que perforó la coraza e incendió su santabárbara, en tanto que otros dos proyectiles del mismo calibre le alcanzaban la torre de proa, por lo que el buque estalló hundiéndose rápidamente y arrastrando consigo a casi la totalidad de 1,117 tripulantes, dejando solamente una enorme y espesa nube negra en el lugar que había ocupado aquel 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 de la tarde con ocho minutos, la Quinta Escuadra de línea que había quedado rezagada, se aproximó desde el noroeste. Los cuatro magníficos navíos que la componían, desarrollando su máxima velocidad de 25 nudos y desde una distancia de veinte mil metros, abrieron fuego con sus piezas de 381 mm. Después de barrer en su camino a los cruceros ligeros alemanes que hubieron de huir 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 impacto, el buque alemán comenzó a vibrar como si fuera un diapasón.

Entonces los buques alemanes maniobraron en zig-zag para sustraerse al terrible castigo de los impactos recibidos, aumentando la distancia que les separaba de los británicos. Beatty, reanimado con el apoyo tan oportuno de su Quinta Escuadra, para aproximarse de nuevo a los alemanes, reanudó el fuego con inusitada intensidad durante la siguiente media hora. El "Lutzow" consiguió nuevos impactos sobre el "Lion", quedando el navío insignia de Beatty inmerso en una enorme nube de humo. Tres de los cruceros alemanes concentraron sus disparos sobre el "Queen Mary", principalmente el "Seydlitz" y el "Derfflinger" a una distancia de 13,500 a 13,200 metros, salva tras salva, hasta que una de ellas, de 305 mm disparada por el "Derfflinger", le alcanzó de lleno, perforando la coraza hasta llegar a los pañoles de municiones donde se produjo una serie de violentísimas explosiones, despedazando al buque, que se hundió rápidamente

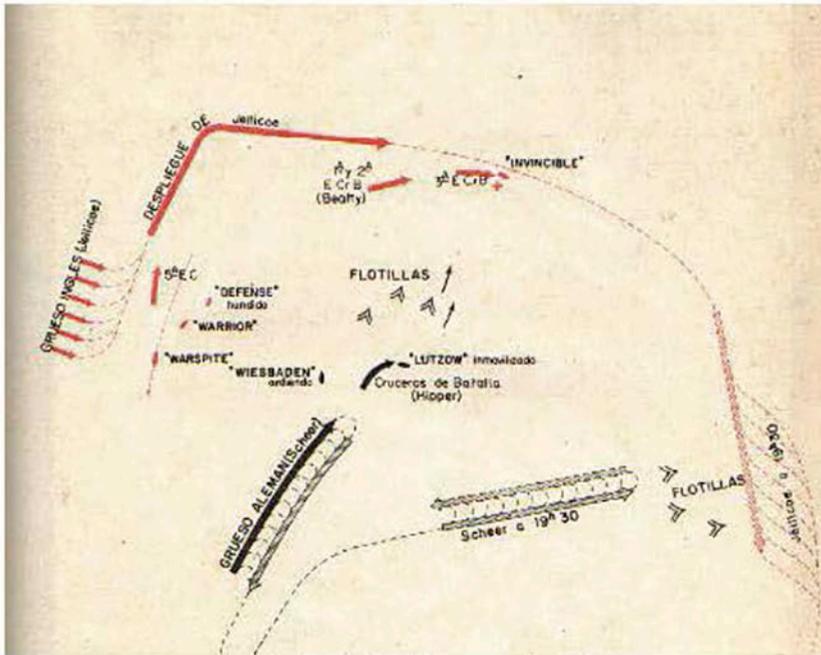
con 1,383 de sus 1,400 tripulantes. Sobre el "Tiger", que le seguía muy de cerca cayeron multitud de fragmentos procedentes de su infortunado compañero.

En tanto se consumaba aquella tragedia, habíase 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 atacarlos mediante torpedos, y, a su vez quince 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 a cabo su intento obstaculizados por los disparos de la escuadra alemana, entablándose durísimo combate entre ambos grupos. Tres o cuatro destructores ingleses lograron evadir al fuego alemán y consiguieron acercarse a menos de 5,000 metros de los cruceros de batalla disparándoles varios torpedos, uno de los cuales alcanzó al "Moltke", sin consecuencias y los demás fueron esquivados con facilidad. Los destructores ingleses se aproximaron nuevamente aun más, en medio de un fuego intenso de la artillería de mediano calibre de los cruceros alemanes, logrando llegar hasta 3,000 metros. Dos de ellos fueron alcanzados, quedando a la deriva, y, después, echados a pique por la artillería de 150 mm. del "Regensburg". En esta acción los alemanes perdieron dos destructores.

Cuando finalizaba el encuentro con los destructores de ambos bandos, la segunda escuadra de cruceros ligeros, que, al mando del Comodoro Goodenough, navegaba a 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" lo comunicó a Beatty, quien, aunque un tanto sorprendido, pues creía estar combatiendo 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 la vez, atraer tras de sí a Von Hipper y a Scheer. Los cuatro acorazados de la Quinta Escuadra, que no percibieron a tiempo la señal, siguieron forzosamente un rumbo oblicuo, interponiéndose entre Beatty y Von Hipper, a causa de lo cual fueron alcanzados por el fuego de los cruceros de éste y los proyectiles de la cabeza de la línea de 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 unas dos millas del último de sus cruceros de batalla.

A las cuatro y cincuenta y siete minutos volvió a intensificarse el combate. Los cruceros de Beatty y los dos navíos delanteros de la Quinta Escuadra, el "Braham" y el "Valiant", disparaban contra los cruceros de Von Hipper, en tanto que el "Warspite" y el "Malaya" lo hacían contra los "Konig", a distancia variable, según los grupos, de 13,000 a 17,000 metros. Así continuó 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 de oeste, por lo que recibían continuos impactos.



Combate entre las fuerzas principales

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 Cuarta Escuadra de cruceros ligeros, y a otras 7 millas

más adelante la Primera y la Segunda Escuadras de cruceros acorazados formaban una cortina más amplia. Finalmente, abriendo la marcha navegaba la Tercera 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 todavía se encontraba a 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 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 sus certeros disparos, 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 alemanes, que así evitaron ser hundidos; durante esta acción fue 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 batalla desde las cinco y media hasta las seis de la tarde, hora en que Beatty forzó máquina a fin de atraer tras de sí a los sabuesos alemanes que le perseguían y aproximarlos a la Gran Flota. Continuaba el cañoneo, a la distancia máxima de 12,000 metros, cuando hacia las seis, la formación teutona, que avanzaba confiada tras el señuelo comenzó a acercarse peligrosamente al grueso de la flota británica. Convenientemente informado por Beatty y a distancia de tiro, a las seis y cuarto Jellicoe inició la maniobra de desplegar en línea de fila las 24 grandes unidades que constituían la Gran Flota. Hasta entonces había seguido el rumbo sureste, pero en aquel momento ordenó a todos los buques virar 90 grados, quedando a la cabeza de la línea el "King George V", buque insignia del Vicealmirante Jarram. La maniobra duró unos quince minutos y no se llevó a cabo con el orden deseado, pues se produjeron apelotonamientos que, de hallarse más próximos los alemanes, cuyos primeros proyectiles caían ya cerca de los acorazados de Jellicoe, hubieran podido resultar fatales. A las seis y media la inmensa línea de batalla constituida por 24 monstruos de acero, con una longitud de 13 kms., arrumbaba al nordeste abriendo fuego sobre los cruceros de Von Hipper y sobre los acorazados de la cabeza de la *Hochsee Flotte*. A partir de entonces los teutones eran cañoneados desde varias direcciones extendiéndose ante ellos un verdadero arco de fuego, que formaban los acorazados de Jellicoe, los cruceros de Beatty, los tres cruceros de batalla de Hood y los cuatro buques de la clase Queen Elizabeth de Evan Thomas, que, retrasados de los cruceros de Beatty, renunciaron a seguirle y pusieron proa al nornoroeste, para ocupar su puesto de combate a retaguardia de la inmensa línea británica. Entonces la visibilidad, aunque persistía limitada, no era tan mala como antes, y favorecía a los ingleses.

Durante el cuarto de hora que duró el despliegue de Jellicoe se intensificó extraordinariamente el fuego alemán. A las seis y dieciséis minutos los cruceros acorazados ingleses de la Primera División, al mando del Vicealmirante Arburhnot, que protegían la maniobra desde el flanco derecho, quedaron bajo la lluvia de fuego concentrado del "Lutzow" y de varios de los "Konig" de la cabeza alemana, que en pocos momentos hundieron al "Defence" con dicho Vicealmirante y los 900 hombres de su dotación; el "Warrior" y el "Black Prince", medio destruidos por varios proyectiles de 305 mm tuvieron que quedar atrás.

Entre las seis y veinte minutos y las seis media fue la Quinta Escuadra de línea, en su trayecto para alcanzar a la retaguardia británica, la que, hallándose más cercana y visible a la artillería alemana, recibió un severo castigo, por lo que todos sus buques del tipo Queen Elizabeth fueron averiados. El "Warspite", con avería en el timón, avanzó velozmente hacia el enemigo, que le abrumó con sus disparos, recibiendo, antes de lograr reparar el daño y enmendar su 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 de batalla y dirigirse a las bases inglesas. Poco después de las seis y media, desplegada la Gran Flota que formaba un inmenso arco de círculo, comenzó a martillar sobre los buques germanos. El "Derfflinger" avistó al "Invencible", que a la cabeza de la Tercera Escuadra de cruceros de batalla acudía a reunirse con Beatty y

rápidamente le disparó varias salvas de 305 mm, consiguiendo alcanzarlo y hundirlo a consecuencia de las explosiones que lo partieron en dos. En esta acción pereció el Contralmirante Hood y cerca de un millar de hombres que constituían su dotación. Era el cuarto buque grande que perdían los británicos.

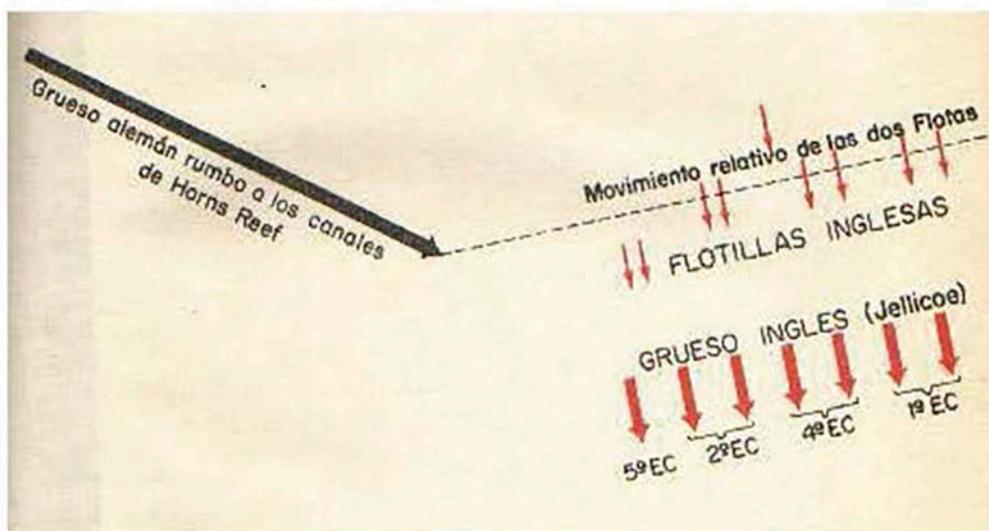
Scheer, considerándose impotente para continuar combatiendo contra un enemigo tan formidable al percatarse de que se trataba de la totalidad de las fuerzas británicas y de que había caído en la trampa hábilmente preparada por Beatty, ordenó a todos sus buques virar 180 grados y, rompiendo el contacto con el enemigo, dirigirse hacia el oeste. Varios de ellos se hallaban muy dañados, principalmente el "Lutzow", que semi hundido tuvo que ser abandonado, trasladándose Von Hipper 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 cortinas de humo, se lanzaran al ataque contra la línea enemiga. El acorazado británico "Malborough" fue alcanzado por un torpedo, y poco después, al disiparse el humo, comprobaron los ingleses que el enemigo había desaparecido.

En vista de ello, Jellicoe continuó su navegación con rumbo sudeste para interponerse entre los buques de Scheer y sus bases. A las siete de la noche, la extensísima línea inglesa, con Beatty formando la vanguardia reforzado por el "Indomitable" y el "Inflexible" y los tres buques de la clase Queen Elizabeth como matalotes de popa, dibujaba un enorme arco, de noroeste a sudeste, entre las fuerzas de Scheer y los canales dragados que conducían a las bases alemanas. Pero el Almirante germano, viendo que se aproximaba la noche, y decidido como estaba a no quedarse al oeste de los británicos, que al día siguiente y 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 impuesto por Jellicoe.

Eran las siete y trece minutos cuando se reanudó el fuego, que pronto alcanzó la máxima intensidad, hallándose los germanos en desventaja, 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. El buque alemán recibió dos proyectiles de 381 mm que inutilizaron sus torres de popa, matando unos 160 hombres que las servían. En vista del intenso castigo que les infligían los acorazados británicos, los cruceros de batalla germanos recibieron la orden de virar a estribor y, sin interrumpir el contacto, atacar a la vanguardia de la línea inglesa, o sea a los seis cruceros de batalla de Beatty. Simultáneamente, no pudiendo soportar la inmensa concentración de fuego de la línea enemiga, Scheer mandó a todos sus destructores que se lanzasen en masa a un ataque suicida contra la línea de Jellicoe, a fin de sacar a sus buques grandes de la comprometida situación. En medio de una lluvia de proyectiles de todos los calibres, se acercaron los destructores a menos de 5,000 metros, lanzando una gran cantidad de torpedos, lo que obligó a Jellicoe a virar 44 grados al este,

a fin de salvar a sus acorazados, interrumpiéndose otra vez el contacto entre ambos contendientes.

Nuevamente se encaminó Scheer hacia el oeste, y a las siete y cuarenta los grandes cañones británicos errudecieron. 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 dirección de su posición y tenía tres de sus cruceros de batalla muy averiados, estimó inconveniente separarse demasiado de los acorazados ingleses, en tanto que los alemanes se iban concentrando. Una hora más tarde Jellicoe mandó formar sus acorazados en línea de fila, rumbo al sudeste pero la oscuridad se acentuaba y poco después se rompía el contacto por última vez.



Retirada germana hacia sus puertos

retaguardia. Con tal dispositivo, el Almirante inglés puso proa al sur con intención de barrer el área que se extendía ante la boca del canal dragado en el amplio campo minado frente a Heligoland, pues esperaba que Scheer intentara, con la protección de la noche, arrumbar hacia el este a fin de embocar dicho canal y alcanzar 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. Envió al minador "Abdiel" para que colocase una nueva serie de minas en la 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 escuadra 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 retrasados de la formación

Entonces comenzó la última fase de la batalla, Jellicoe dispuso sus acorazados y cruceros en cuatro columnas, mientras que sus fuerzas ligeras de cruceros y destructores, varias millas más a popa cubrían la

británica y las fuerzas ligeras de la misma, que navegaban seis millas a popa. 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 esa especie de canal formado entre los dos grupos ingleses, apareció por babor, la Cuarta Flotilla de destructores británica, y a menos de 1000 metros de distancia la artillería germana todavía se dio el lujo de hundir o inutilizar a cuatro de ellos, en tanto que a otro lo pasó por ojo el acorazado "Nassau". Mientras el crucero alemán "Rostock" fue torpedeado y su gemelo el "Elbing", en la confusión generada por la tensión del combate y a causa de la oscuridad, fue embestido y hundido por su compañero, el acorazado "Posen". Tras ocurrir todo esto, a eso de la media noche, pasó navegando en forma errática y con rumbo incierto muy próximo a la línea alemana el "Black Prince", inutilizado desde el comienzo de la segunda fase de la batalla, el cual fue rematado y hundido con unas cuantas salvas de artillería alemana.

A todo esto, hacia las cabezas de ambas líneas se desarrollaba un enconado encuentro entre los cruceros ligeros, pues la Segunda Escuadra británica cortó la derrota del Cuarto Grupo de Exploración alemán, entablándose un nuevo combate, en el que resultó hundido el crucero germano "Frauenlob" con toda su tripulación de 320 hombres, mientras que los británicos "Southampton" y "Dublín" resultaron seriamente averiados y con muchas bajas.

No fueron estos los únicos combates en la terrible noche de Jutlandia. La línea alemana, que seguía firme su rumbo, era atacada por sucesivas oleadas de destructores ingleses, a medida que llegaban, por su babor las flotillas de la retaguardia británica. El segundo combate terminó sin mucho daño para 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 de la mañana del día 1º de junio, los catorce destructores de la Décimosegunda 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 rumbo opuesto y paralelo a ésta, descargando sobre ésta la mayor parte de sus torpedos, uno de los cuales alcanzó al acorazado "Pommern", que se partió en dos, hundiéndose con 850 tripulantes.

Resulta extraño que Jellicoe no fuese advertido por sus acorazados zagueros de que se 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 enemigas. La constante preocupación de 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 oscuridad 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 de la mañana (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 el canal dragado, con la buena suerte de que

ninguno de sus barcos tocara las minas allí colocadas por el "Abdiel". Poco antes, se tomó la decisión de hundir al "Lutzow" y al crucero "Rostock" que estaban tan dañados que se preveía no podrían alcanzar sus bases. En cuanto al "Seydlitz" y el "Moltke", el primero por ser el menos averiado de los cruceros de batalla, pudo adelantarse varias horas a Scheer, y el segundo, que 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 al día siguiente a la línea de Scheer.

En tanto, el Almirante británico, poco antes de las tres de la mañana, ya con plena luz, si bien con 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, para socorrer a los naufragos y buques averiados y reagrupar a sus cruceros y destructores dispersos. A causa de la bruma, no tuvo concentrada a toda la flota hasta las nueve de la mañana, y después de recorrer de nuevo todo el escenario de la batalla, a la una de la tarde el Comandante en Jefe británico dio la orden de regresar a sus bases.

Ya había alcanzado Scheer la protección de sus puertos poco después del mediodía e inmediatamente la propaganda alemana proclamó a los cuatro vientos la noticia de la gran victoria de su armada. No obstante, todavía, al cabo de los años, cabe preguntar quién fue el vencedor en aquella gran batalla, 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 escabullirse durante la noche del inmenso cinturón de fuego y acero impuesto por Jellicoe entre su maltrecha flota y sus bases, la jornada del 1° 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 tan averiados que los mejores buques de línea acusaban el duro castigo recibido, en tanto que los cruceros de Von Hipper apenas si podían dar más de sí. En cambio, mientras los cruceros de Beatty estaban casi tan dañados como sus adversarios, Jellicoe disponía de 26 grandes unidades virtualmente incólumes, pues de ellas, solo los tres temibles Queen 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*, no volvió a salir a alta mar, permaneciendo en sus bases al abrigo de los campos minados. 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", "Indefatigable" e "Invencible" y los tres cruceros acorazados "Defence", "Warrior" y "Black Prince", más unos ocho destructores hundidos con un total de 118,000 toneladas, los alemanes solo 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 rebasaban 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 fundamental 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 del II Reich, lo aprovecharon los ingleses en sus construcciones posteriores.

En esta gigantesca batalla naval que duró un día entero, el valor derrochado por ambos contendientes fue tremendo y los episodios de heroísmo, individuales y colectivos, sobrecogedores. Evidentemente Jellicoe no era "otro Nelson". Hizo lo que pudo a pesar de la desinformación que tuvo por parte de sus almirantes. "Los hombres de Beatty" y "los hombres de Jellicoe" se enzarzaron, una vez terminada la guerra, en una agria polémica que aún permea al estudio de la historia, acusándose mutuamente de sus errores. Ambos los tuvieron, pero Jellicoe era el jefe supremo y las mayores críticas se dirigirán a él por los siglos de los siglos.

La Batalla De Midway

(4 de junio de 1942)

La Batalla de Midway, a diferencia de las anteriormente analizadas, que se caracterizaron por marcar el final de una era en la historia naval, es importante porque señala el principio de la guerra naval moderna que se caracteriza por asegurar el dominio del espacio aéreo-marítimo como factor estratégico. Ya no son en realidad la potencia de los cañones, el poder de los proyectiles ni el grosor de las corazas los que se enfrentan en la mar en un *tet a tet* de artillería y maniobra, a partir de esta batalla hasta nuestros días, son las características de los aviones embarcados y sus capacidades, los medios de detección y las contramedidas electrónicas las que marcan la diferencia entre la victoria y la derrota. Ya no es tan importante el genio militar individual como la tecnología puesta en manos de un administrador de sistemas (*Lider in situation*) operados por un equipo de trabajo que interpreta los datos que arrojan los medios de detección, los cuales tienen ahora un alto porcentaje de injerencia en la toma de decisiones.



Escenario de la campaña del Pacífico

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 después de ella, los japoneses perdieron la iniciativa en la campaña del Pacífico, pasando de la ofensiva a la defensiva, al perder cuatro de sus más poderosos portaviones, los cuales ya no pudieron reponer. La Guerra naval en el Pacífico consistió

fundamentalmente en la disputa de cada palmo de espacio insular que sumaba miles de pequeños territorios a los que había que llegar con aviación para neutralizar la defensa aérea, artillería para ablandar las posiciones enemigas e Infantería de Marina para asaltar. Este trabajo lo desarrollaron las fuerzas de tarea cuyo buque capital dejó de ser el acorazado para dar su lugar al portaviones

Desde el punto de vista táctico, esta batalla es el primer enfrentamiento decisivo entre dos fuerzas de tarea y una verdadera caja de sorpresas, puesto que se advierte a los comandantes de ambos bandos sumergidos en un mar de nuevas incógnitas, en el uso de su intuición más que de la doctrina táctica hasta entonces practicada, en la confianza que tuvieron que depositar en el instinto de los pilotos aeronavales, sobre cuyo empleo no

había antecedentes en cuanto a su concepción como proyectiles inteligentes de mayor alcance que los disparados por cañones. Por primera vez, las flotas combatían sin haberse avistado y puede afirmarse que la victoria norteamericana simplemente se debió a que los errores acumulados por ellos fueron menores que los cometidos por los japoneses, en pocas palabras fue un verdadero y clásico golpe de suerte.

LOS COMANDANTES

En la medida de que la guerra naval fue incorporando la tecnología generada por los nuevos descubrimientos científicos la conducción de las acciones dejaron de ser responsabilidad de un solo individuo, asignando papeles diversos a distintos hombres que compartieron el éxito o el fracaso, cuando se separaron la estrategia de la táctica, es decir, que se hizo patente la diferencia entre el enfrentamiento de voluntades (Conocer para vencer) y el enfrentamiento de fuerzas (Superarte para aniquilarte); cuando los grandes espacios geográficos en los que se desarrolló una guerra verdaderamente mundial, fueron divididos en Teatros de Operaciones y las flotas fueron fraccionadas en Fuerzas de Tarea dotadas de los medios específicos necesarios para su empleo según la naturaleza de las acciones que los planes indicaban como más convenientes. Así, para la Batalla de Midway que se llevó a cabo en el Teatro de Operaciones del Pacífico del Norte, tuvo como principales actores al Almirante Chester W. Nimitz, comandante de dicho teatro y responsable de la conducción estratégica de la campaña, mientras que su adversario, no menos capaz y brillante militar lo fue el Almirante Isoroku Yamamoto. Los hombres que mandaron a las fuerzas de tarea contendientes en esta batalla y por lo tanto responsables de la conducción táctica fueron el Almirante Raymond Spruance y el Almirante Chuichi Nagumo.

Almirante Chester W. Nimitz



Nació en Fredericksburg, Texas el 24 de febrero de 1885, ingresó a la Academia Naval de Annapolis en 1901 y al terminar sus estudios fue 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 2ª División de Cruceros y luego de la 1ª División de Acorazados.

A raíz del ataque de los japoneses a Pearl Harbour, se le eligió para relevar 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 del 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 las extraordinarias 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 ingresó a la Escuela Naval y tres años después siendo Alférez de Fragata, tomó parte en la Batalla de Tsushima a bordo de uno de los buques del Almirante Togo. Perdiendo en la acción dos dedos de una mano.

Formado en la dura escuela de la marina japonesa y siempre con la idea en su mente, alimentaba la obsesión de devolver la visita del Comodoro Perry pero también era conciente 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 acesara un golpe audaz y contundente que diera la superioridad al Japón o 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 representaría la derrota de Japón, porque sus posibilidades operativas estaban condicionadas por imperativos geográficos inmodificables a la previa conquista del dominio del mar.

Yamamoto pensaba y con razón, que los torpederos tan eficaces en Puerto Arturo ya no podrían lograr sorpresas, pero en 1915 en la Primera Guerra Mundial, cuando el avión hizo su aparición, descubriría 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 este motivo se hace Piloto Aviador Naval.

El entusiasmo por su especialidad le llevó 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 fue nombrado comandante del Acorazado "Isuzu" y del portaviones "Akagi".

En 1934 se le designó representante de su país en la conferencia naval de Londres donde se mantuvo inmovible en su criterio de no admitir limitación alguna de armamentos 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 luchó por optimizar la preparación de la flota y en 1939 fue nombrado Comandante en Jefe de la Flota desde cuyo puesto elabora el plan para el ataque a Pearl 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 Raymund 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 Building and Dry Dock Co", donde se construía el acorazado "Pensilvania" en el que embarcó en 1916 cuando fue entregado a la Armada. En la Primera Guerra Mundial estuvo embarcado en el transporte "Agamemnon". Seguidamente alternó diversos puestos abordo 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 fue nombrado comandante de una división de cruceros a las órdenes del Almirante Nimitz. Para la batalla de Midway fue designado comandante de la Fuerza de Tarea de Portaviones en substitución del Almirante Halsey, quien cayó enfermo, izando su insignia a bordo del "Enterprise".

Se distinguió en las operaciones sobre las islas Gilbert, Marshall y Marianas. En estos días dirigió un ataque contra la base japonesa de Truk. Posteriormente fue designado Jefe de Estado Mayor del Almirante Nimitz, quien en cierta ocasión cuando se refería a él, expresó: "Nada de cuanto pudiera decirse de él sería elogio suficiente". Cuando finalizó el conflicto ocupó la dirección de la Escuela de Guerra Naval. Al poco tiempo fue nombrado embajador de Estados Unidos en Filipinas. Murió en 1969

Vicealmirante Chuichi Nagumo



Inteligente y enérgico oficial, sin embargo ha pasado a la Historia por su indecisión en la batalla de Midway. Su principal error tal vez radicó en no comentar sus planes con sus ayudantes más cercanos. Lo cierto es que fue indebidamente escogido para mandar la 1ª Flota Aérea, pues su especialidad era el combate con torpedos. Más tarde fue nombrado comandante de la Flota del Pacífico Central, encargándose de la defensa de las islas Marianas, lo que a la postre le llevó al suicidio cuando las fuerzas Norteamericanas

desembarcaron con éxito en Saipan.

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 Islas Aleutianas y Australia, mediante 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 Sydney en la segunda a fin de atraer la reacción enemiga hacia los dos extremos del Pacífico.

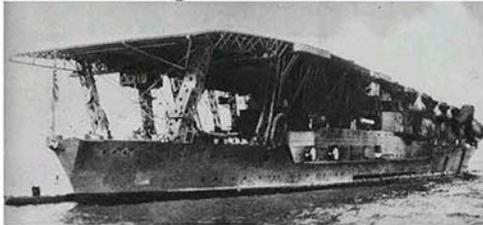
La información que los japoneses tenían sobre las actividades de la flota norteamericana era muy precaria. La magnífica red de espionaje con que contaban antes de la guerra, y que tan útil les había sido para proyectar el ataque a Pearl Harbour, había sido desarticulada y solo la vigilancia de submarinos podían aportar alguna luz sobre los movimientos e importancia de las fuerzas adversarias en torno de las islas 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 posicionado eventualmente en el atolón deshabitado de

French Frigate. Los hidroaviones llegaron así sobre Pearl Harbour, lanzaron dos bombas, vieron lo que había en el puerto y regresaron.

Con este precedente, se estableció el "Plan MI", por el que dos submarinos cargados con gasolina de avión se apostarían en dicho atolón para que el día 30 de Mayo reabastecieran a dos hidroaviones "Kawanishi" de la base de Wotje (islas Marshall), los que a continuación debían reconocer Pearl Harbor.

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



Portaviones Akagi

Fuerza de Portaviones bajo el mando del Almirante Chuichi Nagumo, constituida por los portaviones de combate "Akagi", "Kaga", "Hiryu" y "Soryu", dos acorazados rápidos, tres cruceros y 16 destructores, con un conjunto de 261 aviones (84 de bombardeo, 93 torpederos y 84 cazas).



Portaviones Hiryu

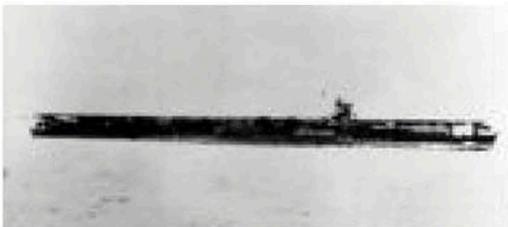
Fuerza de choque bajo el mando del Almirante Kondo formada por: dos acorazados, el portaviones ligero "Zuhiho", integrada por tres cruceros y 16 destructores.

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



Portaviones Kaga

Fuerza de Apoyo Lejano bajo el mando del Almirante Yamamoto con siete acorazados, entre ellos el moderno y poderoso "Yamato", tres cruceros, 12 destructores y el portaviones ligero "Hosho".



Portaviones Soryu

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

Grupo de Ataque al mando del Almirante Kakuta integrada con los portaviones ligeros "Ryujio" y "Junyo" así como dos cruceros.

Grupo de Apoyo con un crucero y dos destructores.



Acorazado Yamato

Grupo de Ocupación con dos transportes, 2,300 hombres y un transporte de hidroaviones.

Como cobertura de las dos agrupaciones estaban previstas dos barreras de submarinos: una al Norte de

las islas Hawai y otra al Sur de las islas Aleutianas, con un total de 21 Submarinos al mando del Almirante Komatsu.

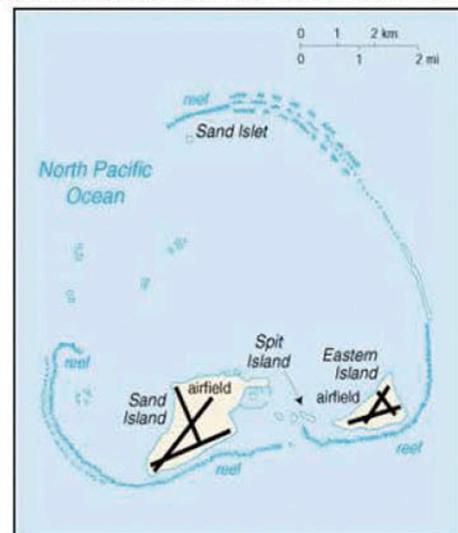
Casi doscientos buques, contando los transportes, debían ponerse en movimiento para la ejecución de la operación, comprendiendo un impresionante conjunto de: 11 acorazados, 8 portaviones, 22 cruceros, 65 destructores, 21 submarinos, y unos 700 aviones.

El día "D-1" la fuerza de portaviones debía concentrarse a unas 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 sudoeste de dicha isla, mientras que la fuerza de apoyo lejano se encontraría a unas 600 millas al noroeste para apoyar simultáneamente a las fuerzas de ataque a este atolón y a las asignadas a la acción contra las Aleutianas, que debían realizar ese día el ataque a Dutch Harbor.

El día "D" se fijó para el 4 de junio de 1942.

La fuerza de portaviones 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 las tareas previas al desembarco de las tropas de invasión y ocupación.

El objetivo de una operación de tal envergadura no podía ser mas mísero en su valor intrínseco, ya que se trataba de dos pequeñas islitas, Sand Island y Eastern Island, de tamaño un poco mayor que el de un portaviones, inscritas dentro de una circunferencia de arrecife de coral de unos 12 kms de longitud, en cuyo interior hay una laguna protegida del oleaje. Hasta fines del siglo pasado, el atolón de Midway, sin ninguna vegetación, ni agua dulce, no tuvo otros habitantes que los pájaros marinos que en ella anidaban. Hacia 1875, la *Pacific Steamship Company* estableció unos depósitos de carbón, pero abandonó la isla poco después porque los



Carta portulano de Midway

beneficios no compensaban las dificultades de acceso a la misma. En 1903, la *Pacific Comercial Cable Company* montó una estación de relevo para su línea Honolulu-Manila y entonces se instalaron en ella sus primeros habitantes humanos, unos cuantos y poco registrados empleados de la empresa, a los que se agregaron años después, los de un pequeño bungalow-hotel construido por la *Pan American World Airways* para los viajeros de un Clipper que semanalmente amarizaba en las tranquilas aguas de la laguna interior.

En 1940, la Comisión de Bases del Pacífico norteamericana decidió valorar la posición geográfica del atolón en su función de puesto avanzado hacia el oeste, instalándose en consecuencia una base aeronaval en Eastern Island con todos los servicios para apoyar a un grupo de hidroaviones; se dragó un canal de entrada y montó una sólida defensa antiaérea. Cuando comenzó la guerra en el Pacífico, la guarnición de la base, que estaba bajo el mando del Capitán de Fragata Cyril T. Simard, se componía de unos 700 infantes de marina los que, para su fortuna, cuando los japoneses llevaban a cabo el ataque a Pearl Harbour, se limitaron a disparar en su retirada, unos cuantos cañonazos contra Sand Island que solo produjeron 4 muertos, 10 heridos y pequeños daños materiales.

A mediados del mes de Mayo, el plan japonés para el ataque a Midway fue interceptado por el sistema de comunicaciones de Nimitz, con lo que se perdió el factor sorpresa básico para su éxito. Los norteamericanos, que habían capturado la clave japonesa, con la que podían descifrar todos los mensajes enemigos. Hacia el 20 de mayo el servicio de información había descifrado una serie de radios de los que se 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". Para salir de la duda y saber a ciencia cierta de qué lugar se trataba, el jefe de información, Capitán de Fragata Rocheford, ideó un estratagema con la esperanza de que los nipones mordieran el anzuelo y lo hicieron...transmitió al comandante de la base de Midway un mensaje claro comunicándole el envío de una planta destiladora que convertía el agua de mar en agua dulce. La idea tuvo éxito... al día siguiente se descifró un mensaje japonés en el que se informaba que en la isla "AF" no había agua dulce. Ya no cupo ninguna duda de que el ataque era contra Midway y el Almirante Nimitz decidió reforzar las defensas del atolón y concentrar toda su fuerza de portaviones en las proximidades del mismo.

En Midway no había más defensa antiaérea, aparte de la artillería, que veinticinco anticuados cazas "Búfalo", una escuadrilla de "Vindicator" y otra de "Dauntless" de la infantería de marina; se enviaron con toda urgencia cuatro D-26, varios hidroaviones "Catalina", la reserva de aviones torpederos del "Hornet", trece B-27 de Hawai y otros seis del mismo tipo de los Estados Unidos, además de diez lanchas torpederas.

Para hacer frente al desembarco, se reforzó la guarnición de *Marines*, se construyeron obstáculos en las playas y se sembraron campos de minas defensivos.

El portaviones "Yorktown", averiado en el combate del Mar del Coral, fue remolcado a Pearl Harbour y reparado en el tiempo record de cuarenta y ocho horas, para dejarlo listo el 30 de mayo.



Portaviones Yorktown



Portaviones Enterprise

La organización de tarea en el plan de defensa del Almirante Nimitz quedó configurada de la siguiente forma:

La 16 *Carrier Task Force* (Fuerza de Tarea de Porta-aviones) al mando del Almirante Fletcher, con el "Yorktown" y sus 80 aviones, 2 cruceros y 8 destructores.

La 17 *Carrier Task Force* al mando del Almirante Spruance, quien tuvo que sustituir al Almirante Halsey porque enfermó y fue hospitalizado en Pearl Harbour con los portaviones "Enterprise" y "Hornet", 160 aviones, 5 cruceros y 6 destructores.

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

Esta fuerza se hizo a la mar, para situarse al Nordeste de Midway, anticipándose al que los japoneses montasen sus barreras de observación de submarinos, por lo tanto, su presencia en la mar fue desconocida por el Almirante Yamamoto.



Portaviones Hornet

Con arreglo al plan previsto, los submarinos "I-121" e "I-123" llegaron el 30 de mayo al atolón de French Frigate, pero se encontraron con la 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 previstos por el plan MI y Yamamoto tuvo

conocimiento de que no podría contar con esta información cuando se encontraba ya en marcha, porque entre el 26 y 29 de mayo 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 no suministraron ninguna información.

El día 2 sin embargo, el submarino "I-168", en su puesto de vigilancia sobre Midway, informó que del atolón salían patrullas de exploración hacia el sur y el sudoeste. Esta información era importante, puesto que por el sudoeste debían aproximarse las Fuerzas de ocupación y de apoyo, pero Yamamoto no lo comunicó a Nagumo para no romper el silencio radiotelegráfico.

El día 3 de junio, un hidroavión "Catalina" de Midway piloteado por el Teniente de Navío Jewel Reid reportó la presencia de la fuerza de ocupación a unas 700 millas al sudoeste del atolón. Este mismo día atacaron al convoy japonés nueve bombarderos "B-17" al mando del Teniente Coronel Sweeney y al día siguiente, cuatro "Catalinas" armados con torpedos repitieron la acción. Ninguno de estos ataques produjeron daños a la flota nipona, pero el hecho de que la fuerza atacante fuese localizada a 1,200 kilómetros del objetivo echaba por tierra el efecto de sorpresa sobre el que se había basado la operación. El silencio radiotelegráfico impuesto por el plan impidió también que Nagumo conociera esta información.

En la noche del 3 al 4 de junio comenzó a mejorar el clima, que hasta entonces había sido muy malo y había dificultado seriamente el reabastecimiento de combustible en la mar de la fuerza japonesa de portaviones. La misión encomendada a Nagumo era atacar al amanecer el atolón de Midway, pero, a la vez, hacer frente a las fuerzas navales enemigas que se encontrasen en el área de operaciones. Cuando faltaban pocas horas para el amanecer, el Almirante no disponía de información sobre la presencia y movimientos del enemigo, lo cual le colocaba en una encrucijada muy comprometida para tomar una decisión. ¿Debía lanzarse al ataque en tal situación sin asegurarse antes, mediante una amplia exploración, si los porta-aviones adversarios se encontraban en sus proximidades? Esperar los resultados de esta exploración significaría no cumplir con la orden de atacar al amanecer para asegurar el efecto de sorpresa. Era tan fundamental esta circunstancia que Nagumo evaluó la situación con su estado mayor; tanto el jefe, Contralmirante Kussaka, como el jefe de operaciones, Capitán de Navío Oishi y 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 un técnico tan destacado en táctica aeronaval ~ aconsejaron al Almirante realizar el ataque al amanecer. Con la mitad de los aviones atacar y llevar a cabo simultáneamente una amplia exploración en un sector de 140 grados y con la otra mitad estar prevenidos para reaccionar contra un ataque sorpresivo en el caso de que los norteamericanos no fuesen localizados por los exploradores. Nagumo aceptó y puso con ejecución el plan con las propuestas de su Estado Mayor.

Hacia las cuatro de la mañana del día 4, al encontrarse a unas 240 millas al noroeste de Midway, los portaviones arrumbaron hacia la dirección del viento y lanzaron la primera ola de ataque con 72 bombarderos y 36 cazas al mando del Capitán de Corbeta Tomonaga, experimentado piloto y veterano de la guerra de China. Otros 108 aparatos, armados con bombas, pero principalmente con torpedos, fueron colocados en

las cubiertas de vuelo, listos para despegar, mientras que 18 interceptores fueron lanzados al aire para proveer protección cercana a la fuerza del Almirante Nagumo.

Simultáneamente, se lanzaron 7 hidroaviones de los acorazados y cruceros de la escolta para llevar a cabo la exploración prevista sobre un sector de 140 grados hasta 320 millas de la fuerza. El hidroavión que debería ser lanzado por el crucero "Tone" tuvo una avería en el motor y retrasó su salida media hora. Esta circunstancia y el error de no haber lanzado dos hidroaviones para cubrir las piernas de exploración calculadas, precaución por demás lógica, habida cuenta de la importancia de la información que se esperaba obtener, habría de tener, durante el desarrollo de la batalla, la más grave de las consecuencias.

Cuando el grupo de ataque se encontraba a unas 150 millas de Midway es descubierto por un hidroavión "Catalina" que alerta la defensa del atolón. Los aviones caza norteamericanos despegan para interceptar el ataque los cuales se enfrentaron con los "Zeros" de la protección que, más potentes y maniobrables, derribaron 24 de los 26 aviones norteamericanos. A las cinco horas y veinticinco minutos el radar de Midway señalaba: "Muchos aviones en marcación 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".

La llegada del radio de Tomonaga en el momento de la euforia que provocó el aniquilamiento del primer contra-ataque norteamericano, hace que Nagumo tome la decisión de cambiar los torpedos por bombas, en los aviones que estaban preparados en cubierta para realizar el segundo ataque recomendado por el comandante del grupo de ataque aéreo. Eran las siete horas y quince minutos. Los aviones estacionados sobre las cubiertas comenzaron a ser descendidos a los hangares bajo cubierta para efectuar la maniobra del cambio de armamento y así dejar despejadas las cubiertas de vuelo para los aviones de la primera oleada que debían arribar alrededor de las ocho horas y treinta minutos.

Esta decisión era aceptable porque los hidroaviones lanzados para explorar el área de operaciones reportaron resultados negativos. En realidad, faltaba el reporte de aquel que había salido retrasado, pero la impresión general, generada subjetivamente por la euforia y la seguridad de haber asestado un golpe contundente, fue que no había presencia enemiga a flote en el campo de batalla.

A las siete y media de la mañana el hidroavión del "Tone", cuyo reporte era el que faltaba, informó: "Enemigo a 240 millas en marcación 30 grados desde Midway". La consternación se apoderó del Estado Mayor de Nagumo; ¿De qué enemigo se trataba? Los aviones que habían sido preparados para atacarle estaban siendo colocados en los hangares para cambiar el armamento... Quince minutos más tarde Nagumo dio la contraorden y se volvieron a amarrar con torpedos los aparatos a los que ya se les habían colocado bombas. En el apresuramiento estas quedaron amontonadas y no se regresaron a los paños. Por señales ópticas el Contralmirante Yamaguchi, que a bordo del "Hiryu" mandaba la Segunda División de Portaviones, comunicó: "Recomiendo un ataque contra el enemigo señalado: Esto lo deseaban todos, pero... los aviones no estaban listos y las cubiertas de vuelo debían quedar despejadas para recibir los aviones que venían de atacar Midway y que estaban a punto de llegar.

A las ocho horas y nueve minutos, el piloto del hidroavión del "Tone" informó que la fuerza enemiga avistada consistía de cinco cruceros y cinco destructores. Se trataba pues de una fuerza ligera. Esta noticia disipó la inquietud existente en el puente de mando del "Akagi", pero... por poco tiempo. A los ocho y treinta minutos, cuando ya estaban encima los aviones que volvían de Midway, el mismo piloto rectificó su mensaje señalando portaviones y dos cruceros más...

Ya no había más remedio que recibir los aviones que llegaban y preparar con la mayor rapidez a un grupo de ataque para lanzarlo contra el enemigo. Se previó, para las nueve horas y treinta minutos, el lanzamiento de 36 bombarderos y 54 torpederos con sólo 12 cazas. Los demás cazas quedaron como protección cercana de los buques. Mientras tanto Nagumo decidió cambiar el rumbo hacia el norte, para despistar a los aviones enemigos si estos hubiesen sido ya lanzados al ataque.

En el lado norteamericano los acontecimientos se sucedieron a partir de las seis de la mañana, en que las 16 y 17 *Carrier Task Forces* tuvieron noticias de la presencia de los portaviones japoneses. El Almirante Spruance trató inmediatamente de cerrar las distancias para que al enviar sus aviones, tuviesen mayor seguridad de encontrar al enemigo, ya que estimaba que estaba demasiado lejos. Pero cuando llegó la noticia del bombardeo de Midway, su jefe de estado mayor, el Capitán de Navío Browning, le aconsejó lanzar el ataque en el momento oportuno para que la llegada de los aviones

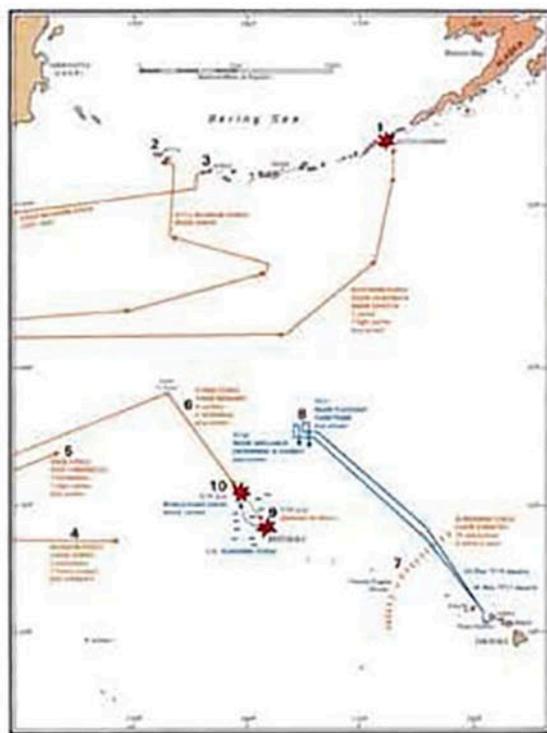
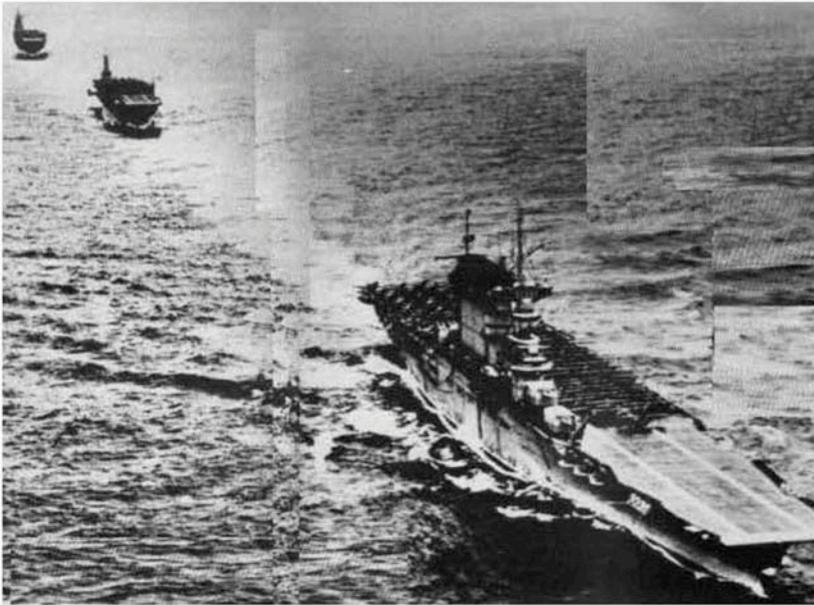


Diagrama de la batalla

sobre el enemigo coincidiese con el regreso de los aviones que habían atacado Midway, ya que ese era el momento crítico en el que es máxima la vulnerabilidad de un portaviones así que, una vez hechos los cálculos, a partir de las siete horas y veinte minutos, comenzaron a despegar los distintos grupos de ataque de los tres portaviones norteamericanos sobre un rumbo de colisión correspondiente a la derrota de los buques japoneses que navegaban hacia el sudoeste y desplegados en una amplia zona para aumentar las probabilidades de encuentro.



Las Fuerzas de Tarea 16 y 17 rumbo a su cita con la flota japonesa

Los grupos lanzados fueron:

Desde el "Hornet", 15 torpederos, 36 bombarderos en picada y 10 cazas.

Desde el "Enterprise" 14 torpederos, 37 bombarderos en picada y 12 cazas.

Desde el "Yorktown" 13 torpederos, 17 bombarderos en picada y 10 cazas.

En total: 42 torpederos, 90 bombarderos

en picada y 32 cazas.

Las escuadrillas de torpederos, que volaban a baja altitud fueron las primeras que despegaron y las primeras en darse cuenta del cambio de rumbo de la fuerza de Nagumo y hacia allí se dirigieron sus aeronaves.

La escuadrilla del "Hornet" atacó al "Akagi" pero fue superada y totalmente aniquilada por los interceptores japoneses que estaban ya en el aire como defensa cercana, sólo se salvó en una balsa de goma el Teniente de Navío Gay, quien fue rescatado al día siguiente. El "Akagi" tuvo que maniobrar para evitar el impacto de algunos torpedos y salió ileso del ataque.

Hacia las nueve horas y treinta minutos, las escuadrillas norteamericanas corrieron una suerte semejante a la del "Hornet", a la del "Enterprise" que atacó al "Kaga" le derribaron diez aviones sin haber logrado su cometido; de los trece torpederos del "Yorktown", que se lanzaron sobre el "Soryu", doce fueron derribados y el ataque también resulta nulo. En total, de cuarenta y dos torpederos norteamericanos, solo cinco

escapan de la masacre perpetrada por los cazas japoneses que volaban concentrados al ras del agua para hacer frente al ataque torpedero.



Victorias en combate

El "Hiryu", que navega más al norte, no había sido atacado. A las diez de la mañana, cuando se alistaba el lanzamiento de los aviones japoneses y se estimaba que con la liquidación del ataque torpedero, todo había terminado para los norteamericanos, se avistaron casi simultáneamente en los tres portaviones japoneses los Aviones de bombardeo en picado que, habiendo despegado después que los torpederos y debido a que habían empleado más tiempo en agruparse para integrar las formaciones de crucero, arribaron al teatro de la batalla media hora más tarde.

Las tres escuadrillas habían navegado a elevada altitud, por encima de las nubes, buscando al enemigo y consumiendo combustible. Cuando éstas ya habían llegando al límite de su radio de acción táctico sin haber detectado a la fuerza japonesa, el Capitán de Corbeta McClusky, comandante de la escuadrilla del "Enterprise", vio la estela de un destructor navegando a toda velocidad hacia el norte por lo que cambió su patrón de búsqueda hacia el nordeste y al poco tiempo encontró al "Akagi" y al "Kaga", por lo que dividió a su grupo para atacar a ambos simultáneamente.

Mientras tanto, la escuadrilla del "Yorktown" se percató por unas columnas de humo avistadas, de la situación del enemigo y se lanzó contra él, dirigiendo sus aviones para atacar al "Soryu". El Capitán de Corbeta Ring, líder de la escuadrilla del "Hornet", tuvo menos suerte y, tratando de buscar al enemigo, se perdió en el mar junto con sus unidades sin haber combatido, por habersele agotado el combustible.

El ataque de los bombarderos en picada cambió en cinco minutos la faz de la batalla. Los cinco minutos de la suerte.

Sin que las cazas japoneses, que no tenían altitud, puedan interceptarlos, se lanzaron contra los portaviones alcanzándoles con varias bombas sobre las cubiertas de vuelo abarrotadas de aviones cargados de gasolina, de bombas y de torpedos y cuyos hangares estaban también llenos de bombas. En cinco minutos los tres portaviones quedaron envueltos entre las llamas de los incendios y el estruendo de las explosiones de sus propias armas.

El Almirante Nagumo tuvo que ser evacuado por el castillo de proa del "Akagi" para transbordarlo al crucero "Nogara". A las seis de la tarde, habiendo quedado el buque inmovilizado y sin posibilidad de dominar los terribles incendios, tuvo que ser

abandonado y hundido por el torpedo de un destructor. El "Kaga", explotó a las cinco de la tarde con casi toda su dotación, entre los que se encontraba su comandante, el Capitán de Navío Yanagimoto, quien no consintió en abandonar su buque para morir con él y junto a sus hombres.

En sólo cinco minutos, la vislumbrada victoria japonesa se convirtió en amarga derrota; tres portaviones con todos sus aviones y 1,780 hombres fueron destruidos en esos cinco minutos en los que la intuición y la tenacidad norteamericanas fueron favorecidas por una gran dosis de buena suerte.

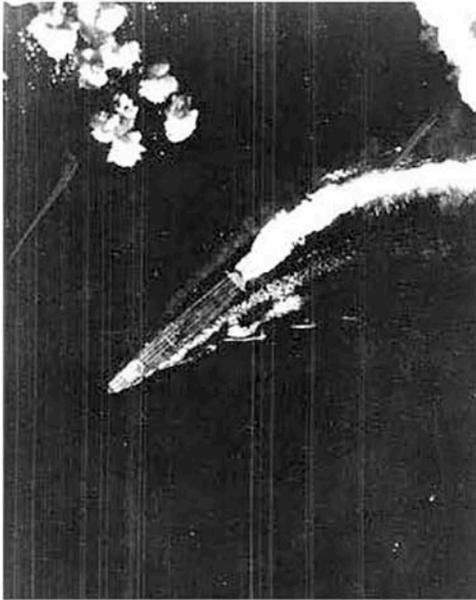
Pero quedaba aun intacto el portaviones "Hiryu", y la batalla continúa, la bandera del Sol Naciente se negaba a ser arriada.

Sobre la base de las informaciones de un avión explorador, que poco antes del ataque había lanzado el "Hiryu" y que señaló a tres portaviones enemigos ochenta millas al este, el Almirante Yamaguchi lanzó a las diez de la mañana con cuarenta minutos diez y ocho bombarderos en picada y seis cazas que atacaron con furia vengadora al "Yorktown" alrededor del medio día. Diez y seis aviones fueron derribados, pero el portaviones norteamericano encajó una bomba y quedó momentáneamente al garete pero reparado en parte, logra reanudar su navegación a diez y ocho nudos. A las doce horas y cuarenta y cinco minutos, el "Hiryu" repite el ataque con lo último que le queda, diez torpederos y seis cazas conducidos por Tomonaga. A las catorce horas y cuarenta minutos, el "Yorktown" quedó definitivamente inmovilizado por dos torpedos. Este segundo ataque les costó a los japoneses ocho aviones entre los que se encontraba el del líder de la escuadrilla.



El Yorktown inmovilizado

Mientras tanto, abordo del "Enterprise" y del "Hornet" se preparaba un nuevo ataque contra el "Hiryu" que se lanza a las tres y media de la tarde. Una hora y media más tarde, los bombarderos en picado de McClusky lo atacan sin encontrar resistencia porque ya había perdido toda su dotación de aeronaves. Poco después de la media noche el buque fue hundido por un destructor de su misma fuerza y se fue al fondo del mar con 416 muertos a bordo. El Almirante Yamaguchi y el comandante de la nave, Capitán de Navío Kabu, se hicieron amarrar al puente del buque para perecer con él.

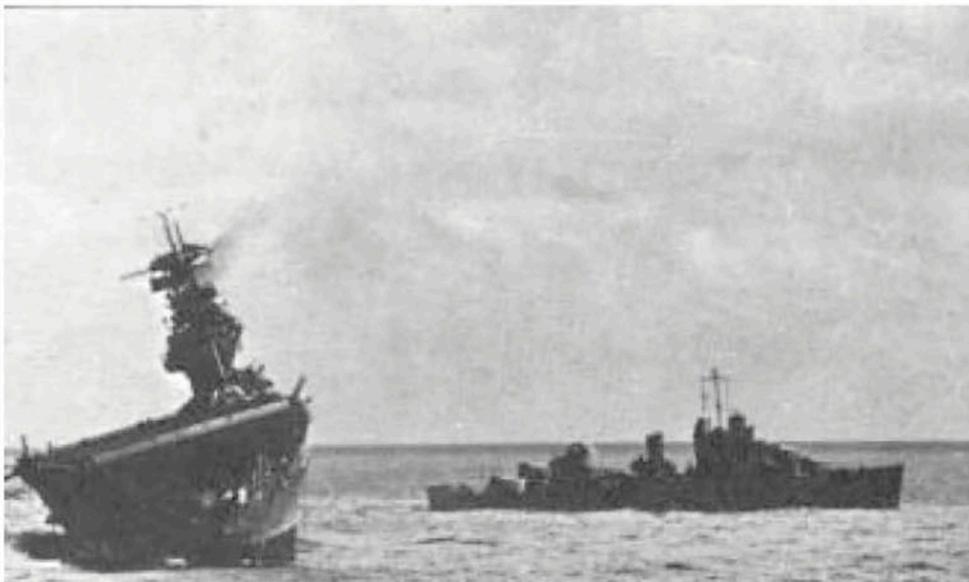


El Hiryu bajo el ataque de los aviones del Hornet y el Enterprise

La flota de portaviones de Nagumo fue aniquilada. Las víctimas de Pearl Harbour fueron vengadas y el Almirante Spruance comunicó a Nimitz: "Soy dueño del aire".

La noticia de la pérdida de los tres primeros portaviones, que Yamaguchi comunicó a Yamamoto hacia el mediodía, determinó la decisión de este de suspender el desembarco y concentrar todas sus fuerzas para hacer frente a un enemigo aun 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, anunciaron la presencia de un submarino y el Almirante ordenó una caída simultánea de 90 grados a babor. El matalote de popa de la línea, el crucero "Mogami" por un error en la interpretación de la señal, abordó al "Mikuma" y ambos quedaron gravemente averiados. Ante esta nueva desgracia Yamamoto ordenó a todos la retirada hacia sus bases.



El Yorktown escoltado por el destructor Hammann momentos antes de ser alcanzados por torpedos japoneses

Los dos cruceros averiados, con dos destructores de escolta, navegaban con dificultades a unas 500 millas al oeste de Midway. En las primeras horas del día 6 fueron atacados por los aviones basados en Midway y más tarde por un grupo de la *Craft Task Force 16*. El "Mikuma" explotó por el efecto de

varias bombas y el "Mogami", aunque recibió también varios impactos, pudo llegar a Truck.

El Almirante Spruance recogió sus aviones y arrumbó a Pearl Harbour.

La Batalla naval de Midway había terminado, sin embargo el submarino japonés "I-160" vio al "Yorktown" parado y rodeado de destructores. Lanzó una salva de torpedos y alcanzó al portaviones y al destructor "Hamman". Este se hundió enseguida, pero el portaviones quedó aun a flote. Sin poder moverse y con una grave escora, hundiéndose poco a poco y ante la imposibilidad de salvarlo, en la madrugada del día 8 fue evacuado y hundido por varios torpedos de un destructor.

La Batalla de Iwo Jima

(18 de febrero al 26 de marzo de 1945)

De todas las modalidades de la guerra y en especial de la guerra naval, la guerra anfibia es la más complicada, la que demanda mayores recursos que deben ser situados en cantidad, calidad y oportunidad en el lugar preciso. Es la acción militar en la que concurren con precisión cronométrica el mayor número y variedad de operaciones previas que deben concluir con la conquista de un territorio enemigo que se supone fuertemente defendido. Es, para decirlo en pocas palabras, el ejercicio táctico en las escuelas de guerra naval con el que culmina un curso de Estado Mayor. La Segunda Guerra Mundial, fue la época de la historia militar, en la que la guerra anfibia alcanzó su máxima expresión; las playas de África y Europa en el Atlántico y las Islas del Pacífico fueron los escenarios de estas complejas operaciones que condujeron a la victoria de las fuerzas aliadas contra las fuerzas del Eje.

Iwo Jima no es quizás, la más importante batalla anfibia pero sí fue la más encarnizada, en la que se percibe durante su desarrollo el derroche de valor, de capacidad y de voluntad de ambos contendientes; la concentración de tropas defensivas y ofensivas fue de una elevada densidad en relación al tamaño del territorio en disputa, pero cuyo valor para la estrategia de ambos bandos se había convertido en un importante objetivo desde la perspectiva taxonómica de preeminencias y prioridades, debido a que las pistas aéreas que los japoneses construyeron en esta pequeña isla del archipiélago de las Marianas, resultaban ser para la estrategia norteamericana un gran portaviones situado muy cerca del territorio imperial desde el que podrían apoyar el contraataque iniciado a partir de la batalla de Midway, y para los nipones, una posibilidad de defensa aérea cercana en caso de que su territorio se viera amenazado por una invasión. Veintiséis mil efectivos japoneses resistieron el ataque de sesenta mil norteamericanos que respetaron la regla de tres a uno para que un ataque anfibio tuviera éxito. Veintiséis mil bajas menos doscientos hombres sufrieron los japoneses contra veintinueve mil norteamericanas. Es el resultado de la determinación del comandante de la guarnición nipona de cambiar la vida de cada uno de sus hombres por al menos más de un norteamericano hasta el último de ellos.

La táctica empleada por los norteamericanos fue apegada a la doctrina recién diseñada, analizada y practicada en la academia y en los campos de entrenamiento tanto desde el punto de vista histórico en tanto experiencia de combate de las fuerzas expedicionarias que actuaron en Cuba, Santo Domingo y Haití en las primeras décadas del siglo XX; como desde el punto de vista tecnológico en el diseño de embarcaciones y vehículos específicamente utilizables en acciones de desembarco. Fue la expresión pulcra del planeamiento militar conjunto de combinación de fuerzas de mar, tierra y aire en perfecta coordinación durante cada una de las fases del asalto, cuyo mando superior en jefe fue otorgado por primera vez a un general de infantería de marina. Los japoneses en cambio, al mando del Teniente General Tadamichi Kuribayashi, introdujeron cambios en

el concepto defensivo generalmente empleado en estas operaciones, pues no opusieron prácticamente ninguna resistencia al desembarco de la Infantería de Marina que es, en la práctica de los hechos su momento más vulnerable, sino que concentró la mayor parte de sus fuerzas en el interior de la isla aprovechando la naturaleza volcánica del terreno; esta decisión costó a las tropas norteamericanas mayor número de bajas que las de los japoneses y mucho más de las previstas para esta operación.

Si bien es cierto que el desarrollo y resultado de esta batalla no fueron tan espectaculares como Guadalcanal o Leyte, sus consecuencias se hicieron sentir en el ánimo de ambos adversarios, porque de alguna forma se perfilaban para el año de 1945 las postrimerías de la guerra, para los japoneses significó, que por primera vez en su historia, una potencia extranjera tomaba por la fuerza parte de su territorio, para decirlo de otra forma, era el hecho que anticipaba su derrota; y para los norteamericanos constituyó no solamente una posibilidad de supervivencia de sus pilotos, si por cualquier motivo necesitaban aterrizar en un lugar bajo su dominio y cercano al teatro de guerra, sino que, tras una larga y durísima campaña, la posesión de un pedazo del Imperio del Sol Naciente les permitía ver una fracción de la victoria total.

LOS COMANDANTES

General Holland McTyeire Smith.



Nació el 20 de abril de 1882, en Seale, Alabama. Graduado por el Instituto Politécnico de Alabama en 1901 como bachiller en ciencias, obtuvo la licenciatura en leyes en la universidad de Alabama en 1903 y ejerció un año como abogado en Montgomery, en el mismo estado de la unión, antes de que lo designaran Segundo Teniente de infantería de marina el 20 de Marzo de 1905. Frecuentemente reconocido en los Estados Unidos como "el padre de la guerra anfibia moderna" fue uno de los comandantes superiores en la campaña del Pacífico.

Fue graduado del *Army General Staff College*, del *Naval War College* y le fue otorgado el grado de doctor *Honoris Causa* por la Universidad de Alabama

Participó en las fuerzas expedicionarias que incursionaron en Panamá en 1909, en República Dominicana en 1916 y en Haití en 1924. Tomó parte en la Primera Guerra Mundial en Francia como comandante de la 8va Compañía de Ametralladoras del 5º Regimiento de Infantería de Marina. Combatió en el sector de Verdún y en la línea defensiva Aisne-Marne, incluyendo la épica batalla del bosque de Belleau. Transferido al 1er Cuerpo de Ejército, en julio de 1918, sirvió como auxiliar del oficial de operaciones a cargo del enlace durante las ofensivas de Aisne-Marne, de Oisne-Aisne, de St. Mihiel y

de Mosa-Argonne. Después del Armisticio participó en la marcha al Rhin a través de Bélgica y Luxemburgo asignado al estado mayor del 3er Ejército y asimismo sirvió en el estado mayor general del ejército norteamericano durante la ocupación de Alemania.

Por su participación en la batalla del Bosque de Belleau, el gobierno francés le concedió la condecoración de la *Croix de Guerre* con Palma, también recibió una mención del comandante en jefe de las fuerzas expedicionarias americanas, por lo cual le fue concedida posteriormente la *Purple Heart Medal*.

En vísperas de la Segunda Guerra Mundial dirigió el entrenamiento anfibia del Ejército, la Armada y la Infantería de Marina de los Estados Unidos porque, prevista la necesidad de invadir territorios hostiles y el posible enfrentamiento con el imperio japonés, la constante táctica dominante de la guerra, sería el asalto anfibia, con el propósito de estudiar y diseñar el empleo combinado mas apropiado de la Armada y el Ejército, fue asignado a la comandancia del cuerpo de infantería de marina para la supervisión y práctica de las maniobras conjuntas de ambas fuerzas.

Cuando ascendió a general, Smith asumió el mando de la 1ra Brigada de Infantería de Marina en Quantico, Va., con la que se trasladó a la base norteamericana de Guantánamo, Cuba, para organizar y dirigir su entrenamiento anfibia hasta octubre de 1940. En febrero de 1941, cuando la brigada fue redesignada como la 1ra División de Infantería Marina, Smith fue nombrado su primer comandante. En abril de 1941 volvió con su división a Quantico y en junio de ese año asumió el mando de una nueva organización que eventualmente se convirtió en la fuerza anfibia de Flota del Atlántico. Bajo su mando, tanto la 1ra División de Infantería de Marina como la 1ra y la 9a divisiones del ejército recibieron su entrenamiento inicial en la guerra anfibia.

Más tarde, al tomar el mando del V Cuerpo Anfibia, preparó a unidades del ejército norteamericano y a tropas canadienses para los desembarcos en Kiska y en Attu, además de dirigir los asaltos a las islas Gilbert, las islas Marshall, así como los desembarcos en Saipan y Tinian en las islas Marianas.

La última operación en la que participó, cuando ya había cumplido 63 años, consistió en asumir el mando de todas las tropas expedicionarias en las Marianas, incluyendo las que recobraron Guam. Además de todo lo anterior fue el primer general de infantería de marina al que le confirieron el mando de la Fuerza de Tarea 56 que desembarcó en Iwo Jima.

Por sus méritos en campaña le fueron otorgadas la Medalla de Servicio Distinguido por su participación en el entrenamiento de las fuerzas anfibas, la Estrella de Oro de Segunda Clase por el planeamiento y ejecución de las operaciones en las Islas Gilbert y Marshall, la Estrella de Oro de Tercera Clase por el servicio prestado en las Islas Marianas y Estrella de Oro de Cuarta Clase por su participación en la invasión y la captura de Iwo Jima.

Pasó a situación de retiro el 15 de mayo de 1946, en la edad de 64 años y promovido al grado de Teniente General. Murió el 12 de enero de 1967, en la edad de 84 años.

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 años 20's estuvo dos años en los Estados Unidos de Norteamérica en funciones de Ayudante del Agregado 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 siguientes dos años estuvo comisionado en el ministerio de defensa. En 1940 fue ascendido a brigadier 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 23º Ejército. En 1943 promovido a mayor general fue enviado a Tokio para recibir el mando de la Guardia Imperial hasta que fue designado Comandante de la Guarnición de Iwo Jima a donde llegó el 8 de junio de 1944 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-kiri después de haber perdido la isla y casi la totalidad de sus hombres, su cuerpo nunca fue hallado.

LA BATALLA

En fecha tan temprana como septiembre de 1943, mostró su desagradable rostro la cuestión de decidir si los norteamericanos tendrían o no tendrían que tomar por la fuerza la Isla de Iwo Jima, o Isla del 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 la defensa aérea de las Marinas y mientras pudieran mantener en la isla sus escuadrillas de caza, estarían en disposición de amenazar las líneas de comunicación de las fuerzas que trataran 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 viaje redondo de 4,000 kilómetros. 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 prácticamente 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 primera vez bajo dominación enemiga.

Así se inició la que se convertiría en una clásica operación anfibia, y así comenzó la más reñida 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 acorazados y cruceros de la marina de los Estados Unidos machacaban la costa tratando de neutralizar sus defensas, el ingenio de Kuribayashi logró ocultar al enemigo la ubicación de su sistema defensivo además de que, suponiendo los norteamericanos que las defensas principales se encontrarían en la línea de la costa, no hicieron mucho énfasis en bombardear el interior de la isla.

A finales de mayo de 1944, el primer ministro japonés, General Hideki Tojo, informó al Teniente General Tadamachi Kuribayashi que había sido elegido para mandar la 210ª División de Infantería en Iwo Jima, teniendo como mandos subordinados al Coronel Masuo Ikeda, al General Sadasue Senda, al Comandante Tamachi Fujiwara y al Capitán Yoshio Yokoyama; las fuerzas defensivas quedaban complementadas con las unidades 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 su decisión el conocimiento de que los alemanes no habían detenido la invasión aliada en Normandía y el hecho de que otras defensas isleñas japonesas se hubieran derrumbado fatalmente ante la irrupción de las tropas americanas. Por eso resolvió no disparar contra las lanchas de desembarco y 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 N° 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, podría retirar todas las bocas de fuego del aeródromo N° 1 y llevárselas 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 una acción que estuviese 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 fuesen asignados. La defensa fue dividida en cuatro sectores, el sector del Monte Surubachi, el sector sur, 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



Soldados de la guarnición de Iwo Jima

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 tenazmente 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 túneles que se utilizarían para abastecer a los cañones antiaéreos de la cumbre de la colina.

El 5 de enero de 1945 el Contralmirante Ichimaru reunió a sus oficiales para anunciarles 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 ocupados a sus soldados en la construcción de fortificaciones.

Cuando el viernes 16 de febrero comenzó el bombardeo preliminar de los buques norteamericanos los nipones advirtieron muy claramente que la invasión no se demoraría más de unos cuantos días. Al día siguiente se dio 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 arengó a las tropas de la línea principal de defensa para que lucharan heroicamente y ante las que el mismo General prometió defender Iwo Jima hasta el último hombre y morir por el Emperador. 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 fue aprobada y la operación recibió el nombre clave de "Operación Destacamento".

El conductor estratégico de las operaciones en el Pacífico Norte, Almirante Chester W. Nimitz, envió el 9 de Octubre de 1944 una directiva secreta al Teniente General de la infantería de marina Holland M. Smith, ordenándole el asalto y la ocupación de la isla de Iwo Jima y designó al Almirante Raymond A. Spruance, en su calidad de comandante de la 5ª. Flota, Comandante del Teatro de Operaciones de Apoyo; bajo sus órdenes quedó la siguiente organización de tarea: Como comandante de la fuerza expedicionaria conjunta al Vicealmirante Richmond Kelly Turner, cuya agrupación de fuerzas desempeñaría una variedad de misiones encaminadas a la captura, ocupación y defensa de Iwo Jima; al mando de la fuerza de apoyo anfibia, al Contralmirante William H. P. Blandy cuyas tareas eran proporcionar el apoyo artillero y aéreo preliminar, con inclusión del fuego de preparación, el dragado de minas, la localización y destrucción de redes, el reconocimiento de playas y la demolición submarina; la fuerza del Contralmirante Harry W. Hill, había de transportar y desembarcar a las tropas expedicionarias. Bombardear la costa y proteger a las vulnerables lanchas de desembarco que se verían sometidas al fuego japonés fueron tareas encomendadas a la fuerza de fuego de cobertura del Contralmirante Bertam J. Rodgers.

La fuerza expedicionaria era un grupo de asalto integrado por el V Cuerpo Anfibio de Infantería de Marina del Teniente General Holland M. Smith. El General Smith nombró al General Harri Schmidt como comandante de la fuerza de desembarco. Las principales unidades de la fuerza de desembarco serían mandadas por los Generales Clinton B. Cates y Kelly E. Rocky. La reserva de las tropas expedicionarias estaría al mando del General Graves B. Erskine.

Los detalles finales de la "Operación Destacamento" fueron elaborados por los comandantes en jefe del cuerpo de ejército, 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 el 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 Suribachi desembarcaron en Playa Verde, el primero y el segundo batallones del 28º 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 27º Regimiento de Infantería de Marina del Coronel Thomas A. Wornham que habría 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 establecido en el plan de batalla, la Línea 0-1, que sería preciso alcanzar para consolidar la cabeza de playa y el dominio del terreno, en donde podrían detenerse las unidades hasta recibir ordenes ulteriores y lograr una coordinación.

El desembarco en las Playas Amarillas 1 y 2, adyacentes a la Playa Roja 2, fue confiado al 23º Regimiento de Infantería de Marina del Coronel Walter W. Wensinger. Su

misión inmediata consistía en capturar el aeródromo N° 1, girar después hacia el aeródromo N° 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° Regimiento de Infantería de Marina del Coronel John R. Lanigan había de lanzarse para ayudar al 23° Regimiento de Infantería de Marina en la captura del Aeródromo N° 1 y posteriormente para la ocupación de Playa Azul 2 y la dominación de su zona hasta la línea 0-1. El 24° y el 26° Regimientos de Infantería de Marina de los Coroneles Walter I. Jordan y Chester B. Graham respectivamente debían de apoyar la invasión disgregada de la 4ª 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 aeródromo No. 2 comenzó la construcción de un tercero al norte del segundo. A las dársenas del este y del oeste aflúan barcos que descargaban sin interrupción abastecimientos y fuerzas adicionales que se sumaban a las ya existentes en la guarnición. 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.



Fotografía tomada desde el acorazado West Virginia en su aproximación a Iwo Jima para participar en el fuego de ablandamiento

Antes de que un solo 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. 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 estaban encaminados a hacer un poco más fáciles los primeros desembarcos de las tropas de asalto del V Cuerpo Anfibio, procurando el aniquilamiento de los emplazamientos de artillería y de defensas fijas y el desenmascaramiento de cualesquiera objetivos

adicionales que pudieran subsistir para impedir el avance de las tropas de asalto. Los primeros elementos de la fuerza de apoyo que arribaron a Iwo Jima fueron los dragaminas, que iniciaron las operaciones de limpieza bajo la atenta observación de los japoneses que no llegaron a efectuar un solo disparo. Fueron seguidos por las unidades de bombardeo costero que empezaron a destruir o neutralizar antes del asalto los setecientos veinticuatro objetivos prioritarios seleccionados y catalogados como las instalaciones más poderosas y amenazadoras de la defensa japonesa. Con el despliegue de estas fuerzas en torno a Iwo Jima quedó completado su aislamiento.

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 normales. Al mismo tiempo, aviones procedentes de portaaviones y de bases de las Marianas 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 hostigó 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 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 auténtico 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 el grupo 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 proporcionaba un día adicional de bombardeo, el último debería estar consagrado a las playas elegidas para el desembarco que se verían repletas de infantes de marina 36 horas después. El Almirante Blandy 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 un 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, el grupo 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 dársena oriental. Los acorazados "Nevada" y "New York" barrieron las playas de desembarco mientras que el "Tennessee" y el "Idaho" atacaban los riscos que dominaban las playas.

En las últimas horas del 18 de febrero, el Almirante 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 decidir, no modificó 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. Soplabla viento del norte, con una velocidad de ocho nudos y el oleaje era relativamente bajo, solo unos 90 centímetros en las playas elegidas para el desembarco. Cuando los buques de transporte de la fuerza de ataque del Almirante Hill, que conducían 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, seguro indicio de lo que les aguardaba ahora que habían quedado aislados del Japón.

Exactamente a las siete menos veinte del 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 cañoneros empezaron a dirigir su fuego de cohetes contra la meseta de Motoyama, 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 cazas y bombarderos de la fuerza de portaaviones 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 estos, 48 aviones pertenecían a la Infantería de Marina y 24 eran rápidos "Corsair" de la marina que casi rozaban 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 sus ataques.

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

Las fuerzas de asalto habían comenzado a constituirse a las seis y media de la mañana y la línea de partida quedó establecida una hora después. 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 camino unas cañoneras que lanzaban incesantemente contra 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 aun más el valor de su papel de apoyo inmediato, regresaron para hostigar las playas de desembarco, limpiándola de cualquier obstáculo que pudiera haber sobrevivido al bombardeo naval y a anteriores ataques aéreos.

Hacia las nueve de la mañana, las primeras lanchas de desembarco llegaron a la playa Roja 1 y al cabo de tres minutos, la segunda oleada (primera que trasladaba tropas), alcanzó todas las playas, desde la base del monte Suribachi hasta la dársena oriental. Los infantes de marina en la playa Roja 1 al abandonar sus lanchas, se hundieron hasta la rodilla en una fina arena volcánica que les obligó a retrasar su avance. Progresando trabajosamente bajo el peso



Oleadas de lanchas, al fondo el monte Suribachi

de su equipo, los soldados llegaron hasta la primera terraza. La tercera oleada, con 1,200 soldados, llegó a tierra 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 durante los primeros minutos el fuego de los defensores japoneses.

Sin embargo ignoraban el plan del General Kuribayashi de ceder las playas y atraer al enemigo hacia la meseta de Motoyama, donde serían aniquiladas.

Mientras la artillería y la aviación continuaban machacando la costa de Iwo Jima, los hombres desembarcaban con la misma tranquilidad que en unos ejercicios de instrucción. A las diez de la mañana, varias explosiones levantaron surtidores de agua entre los lanchones de desembarco, un "Alligator" comenzó a humear, de pronto se hundió y no se le vio más. En la playa, algunos hombres cayeron al suelo.

Los japoneses habían esperado, para abrir el fuego, a que hubiesen desembarcado dos mil norteamericanos por lo menos. En aquel momento, el suelo pelado de Iwo Jima se puso a escupir fuego. Los bombardeos habían destruido todo lo que se hallaba en la superficie, no lo subterráneo. Ahora bien, el subsuelo de Iwo Jima era una extraordinaria sucursal del infierno, una aglomeración de cuevas yuxtapuestas llenas de cañones y ametralladoras. Allí donde la naturaleza del terreno no había permitido construir cuevas, los japoneses habían enterrado tanques; así un fuego rasante, horizontal, exterminador, surgía de pronto de aquel paisaje lunar. Los cañones japoneses estaban orientados en todas direcciones, las tropas que ya habían rebasado, sin haberla visto, la primera línea de fortificaciones subterráneas, fueron atacadas por la espalda; cuando se volvieron para hacer frente, una segunda línea abrió fuego y otras por los costados. Al mismo tiempo, la playa y las embarcaciones, allá abajo, recibían una lluvia de granadas de mortero.



Lanchas de desembarco en ruta a la playa

Los primeros tanques y bulldozers desembarcaron bajo fuego enemigo y se dedicaron de inmediato a allanar los caminos, los buques asignados al fuego de apoyo no podían disparar sobre las posiciones japonesas que ya habían sido rebasadas por las



Piloto suicida de la estirpe Smurai

tropas y que se encontraban atrapadas entre varios fuegos; los infantes de marina tenían que aproximarse los más cerca posible de las entradas de las cuevas y de las troneras de las fortificaciones que se habían descubierto con sus disparos y atacarlas con lanzallamas.

El avance era increíblemente lento e incluso por momentos había retrocesos. Se trataba de cercar y destruir una por una todas las posiciones subterráneas. A primera hora de la tarde se decidió que los pesados buques de desembarco de tropas y vehículos tipo L.S.T. permanecieran fuera del alcance del fuego del enemigo y que las lanchas de desembarco fuesen y viniesen entre los L.S.T. y los puntos menos vulnerables de la playa. Al final del primer día habían sido evacuados mil setecientos heridos y de ninguna manera se había obtenido el avance programado.

Los portaviones se mantenían a cierta distancia de la isla y desde sus plataformas se lanzaban los aviones que sistemáticamente bombardeaban las posiciones japonesas sin gran éxito. Para el segundo día el avance no fue superior a los ciento cincuenta o doscientos metros y para las cinco de la tarde del tercer día se estrellaba en la cubierta del portaviones "Saratoga" el primer avión *kamikase* de la campaña. De igual manera fue atacado e inutilizado el portaviones "Franklin"



Portaviones Franklin averiado por un ataque kamikase

Gradualmente fueron organizándose las unidades de infantería de marina que habían desembarcado y los comandantes de los regimientos comenzaron a poner en práctica sus planes.

La lucha concluyó el 26 de marzo. Treinta y cinco días costó a la infantería de marina norteamericana ocupar un territorio de aproximadamente 26 Km². cuyo plan de operaciones había sido calculado para cinco días. A las 8 de la mañana fueron capturados 18 japoneses vivos que informaron que el General Kuribayashi había

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-kiri*. Pese a todas las búsquedas el cuerpo del valeroso General Japonés no ha sido hallado jamás.



Aspecto del desembarco al pie del monte Suribashi

aferraban a sus ideales 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 y 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 Armada 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

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 kilómetro cuadrado. Muchos de los supervivientes japoneses se sustraían a la rendición porque temían ser objeto de violencias por parte de los soldados americanos y de sus propios oficiales. Algunos todavía se



manera crítica era inmediatamente lanzado en paracaídas por aviones que procedían de una lejana base.

El General Kuribayashi había convertido a Iwo Jima en el objetivo mas 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 norteamericana 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 hostigamiento nocturno de las posiciones enemigas. El General Kuribayashi formuló el mejor tributo a la eficacia del fuego naval contra Iwo Jima cuando informó a Tokio que el poder de fuego 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 o por resueltos 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. Iwo Jima tuvo que ser



Infantes de marina norteamericanos izando su bandera en la cumbre del monte Kuribashi

tomada, sin que hubiera otra alternativa y a cualquier costo. El costo en vidas 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 heridos. De los 21,300 hombres que componían la guarnición japonesa solo 212 cayeron prisioneros.

Sin embargo el precio pagado pronto rindió dividendos cuando el 4 de marzo realizó un aterrizaje de emergencia en la isla la primera superfortaleza volante B-29. Cuando la guerra concluyó habían sido recatados 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 tal vez habrían muerto muchos de esos hombres.

La importancia de Iwo Jima quedó resumida por la Fuerza Aérea, que en sus anales escribió: "Localizada a medio camino entre Guam y el Japón, Iwo acertaba el largo tramo, tanto a la ida como a la vuelta. Si uno tenía un fallo en un motor se dirigía a Iwo. Si uno era alcanzado sobre el Japón y llevaba heridos a bordo, se dirigía Iwo. Si el tiempo

era demasiado malo, uno se iba a Iwo y era reabastecido en Iwo, si se trataba de misiones extraordinariamente largas. Si uno tenía que saltar del avión sabía que las unidades aeromárítimas de rescate procedían de Iwo. Y aunque no utilizara jamás Iwo como base de emergencias Iwo poseía un beneficioso efecto psicológico. Uno sabía que podía contar con Iwo.



LIBRO SEGUNDO

HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA MEXICANA

CAPÍTULO I

ANTECEDENTES

ETAPAS PRECORTESIANA Y COLONIAL

Después de haber intentado narrar la historia universal de la marina de guerra y relatado las hazañas de comandantes adversarios que en algún punto de intersección de tiempo y espacio se enfrentaron en sendas batallas navales en las que demostraron su capacidad y su arrojo, describir y sintetizar la historia de una marina de guerra como la nuestra, que no ha tenido experiencias de combate en la mar significativas y que su desarrollo formal comenzó paráticamente en la última década del siglo XIX, conlleva el riesgo de caer en una narrativa fantástica para llenar los huecos que la pobreza de los hechos y de los datos no pueden cubrir.

La falta de conciencia marítima condujo a la falta de buques y la carencia de estos facilitó a los adversarios de nuestro país las operaciones de invasión que cercenaron nuestro territorio y ofendieron a nuestra soberanía. Los heroes navales que hoy honramos, en su mayoría combatieron en tierra defendiendo fortalezas costeras y aún hoy se discute si la Armada debe o no poseer buques y armas aptas cuando menos para presentar un frente defensivo exterior a fin de proteger la soberanía del Estado en el territorio marítimo nacional de manera sustentable y convincente.

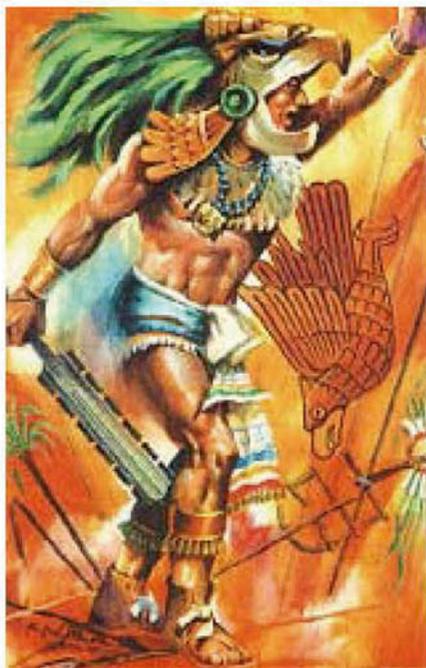
Sin embargo la historia de nuestra Armada desde los inicios más remotos registrados en el territorio que hoy la da forma y contextura al Estado Mexicano, está llena de hechos en los que el valor y la determinación de sus marinos pusieron de manifiesto su voluntad de cumplir con su deber con los medios que tuviesen a la mano, sin embargo, los tiempos de paz han servido para que el espíritu marinero puesto sobre las cubiertas de los buques, ha llevado la bandera de nuestra nación por todos los mares del mundo.

La Armada de México tiene sus raíces culturales y genéticas tanto en la actividad marítima que sus pueblos aborígenes pudieran haber llevado a cabo, como en la historia cultural heredada de España en la que concurren y secretizan las prácticas y conocimientos marítimos de los egipcios, fenicios, griegos, romanos y cartagineses surgidos del mar Mediterráneo, con los que finalmente atravesaron el Océano Atlántico para llegar a las costas de este continente.

Antes de 1521, el territorio mexicano se encontraba ocupado por naciones indígenas política y culturalmente diferentes; unas, los más poderosos, se hallaban asentadas 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 ellos, tributarios de los mediterráneos, 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, aunque resultaría lógico pensar que por lo menos los aztecas, por ser una cultura teocrática y militar y habitantes de la Gran Tenochtitlan, las podrían haber utilizado en el ámbito del lago de Texcoco que rodeaba a su ciudad.

El Encuentro de Dos Culturas y la Caída de Tenochtitlan



Alegoría de Cuauhtémoc, último tlatoani de la nación Azteca

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 adversarios en este terreno, sus tripulantes hubieron 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 Hernán Cortés; la primera de ellas desafortunada por la derrota que sufrió a manos de los mayas en la Bahía de Champoton, el 1/o. De marzo de 1517; este lugar fue bautizado por los españoles con el nombre de "Bahía de la Mala Pelea" donde el propio Hernández de 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, dio origen a una de las muchas paradojas que caracterizan a la historia de México; el primer combate naval que

registran las crónicas del continente americano, tuvo lugar a 2230 metros sobre el nivel del mar durante el sitio que impuso Cortés a Tenochtitlan en el lago de Texoco.

Fray Bernardino de Sahagún establece la fecha del 10 de mayo de 1521 en la que se inició el sitio y que se prolongó por 95 días. Previamente, Hernán Cortés ordenó en Tlaxcala la construcción de trece bergantines 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 desmantelarlas quemó en Veracruz. Dichos bergantines fueron botados en Texcoco en el mes de abril. En los preparativos para la gran guerra lacustre, Ixtlixochitl, rey de Texcoco impuesto por Cortés, ordenó agrupar todas las canoas disponibles y que parte de ellas acompañaran a los bergantines, otras se dedicaran al



Hernán Cortés, fundador del Estado Mexicano

transporte de bastimentos y demás cosas necesarias para el ejército. Ya que la flota estuvo lista, zarparon de la ciudad de Texcoco para ir sobre Tenochtitlan. Si analizamos la estructuración política de esta peculiar Armada, podíamos clasificarla como una coalición Hispano - Texcoco - Tlaxcalteca y estaba compuesta por los trece bergantines los cuales estaban bien 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 con varios cientos de canoas y el primer encuentro tuvo lugar en el paraje llamado Peñón Grande, el cual, según los relatos de la época fue sumamente encarnizado. Naturalmente que la exagerada diferencia en los armamentos de los combatientes, decidió la victoria a favor de los Aliados, que materialmente arrollaban a las canoas, habiendo 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 ni con mucho la terminación de la guerra; esta lucha se prolongó diariamente hasta el 13 de agosto en que se derrumbó el Imperio Mexicano con la captura del Emperador Cuauhtémoc.



Captura del Tlatoani Cuauhtémoc y fin del imperio azteca

Exploración del Océano Pacífico y el Tornaviaje.

La era correspondiente al Status político del Virreinato de la Nueva España dependiente del Reino de España y conocido como la época colonial, aunque rica en 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 Pacífico, como por el desarrollo de las ciencias náuticas, la construcción naval y el comercio marítimo, su aportación 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, disfrutó de una situación de seguridad muy aceptablemente conservada, pues los ataques que sufrieron los puertos mexicanos, fueron pocos en relación a la actividad corsaria que en aquella época se desató principalmente en el Océano Atlántico y Mar Caribe.



Fray Andrés de Urdaneta

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 anales 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 preparara 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 de hombre de mar y profundo conocedor de las ciencias náuticas. Por su condición de religioso, Urdaneta declinó tomar el mando de la expedición pero ofreció su participación y formuló un proyecto de navegación que envió al monarca; finalmente el mando de la operación le fue confiado al Adelantado y

General Miguel López de Legaspi. La flota que se alistó para cumplir con esta misión estaba compuesta por los galeones "San Pedro" y "San Pablo" y por los pataches "San Juan" y "San Lucas", todos ellos construidos en astilleros novohispanos que 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 derrota llegaron a las islas del mar del Coral y a las Islas Marianas 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 hacia al 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 América del Sur o se perdían, por otro lado las cartas náuticas de las que disponían los navegantes carecían de información confiable.

El 1/o. 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 colonización. Dicho viaje se llevó a cabo solamente con el galeón "San Pedro", en el puerto de Cebú quedaron el galeón "San Pablo" y el patache "San Juan. Urdanta había preparado ya el itinerario y navegado al Noroeste alcanzaron los 36 grados de latitud para luego navegar hacia el Este para 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 se extravió poco después de haber zarpado de Barra de Navidad debido a que un fuerte temporal lo separó de la flota. Iba al mando el Capitán Don Alonso de Arellano quien al verse aislado, decidió continuar el viaje para encontrarse con la flota en la islas Molucas, tal como lo indicaba el plan original pero, modificado sin que se haya enterado, por lo que espero 30 días en aquellos parajes y al no tener noticias, decidió regresar a la Nueva España no sin antes buscar a la flota de Legaspi 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 48 días desde que se había hecho a la vela en las islas Molucas, días de vicisitudes 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 cargando el palo mayor hasta la Ciudad de México y lo plantarían en el Cerro del Tepeyac junto al santuario recién dedicado a la Virgen de Guadalupe. El 9 de agosto de 1565 alcanzaron Barra de Navidad, dos meses antes que el propio Urdaneta, siendo el primer barco que cruzó el Océano Pacifico de Oeste a Este y desde entonces existe un palo de barco plantado en el Cerro del Tepeyac.

Don Mariano Cuevas en su obra "Monje y Marino" refiriéndose a esta expedición dice: "Por el numero 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 consideró y se llamó desde aquellos mismos tiempos, mexicana".

La Real Armada De Barlovento.

La Real Armada de Barlovento fue producto del esfuerzo militar que hizo España para proteger sus rutas de la navegación comercial en las costas atlánticas de la América del Norte y América Central a causa de que los ataques corsarios y piratas estaban apropiándose de los ricos cargamentos destinados a la metrópoli para venderlos al mejor postor o para entregarlos a los monarcas que habían contratado sus servicios.

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 conocida del globo terráqueo 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 del Cabo Verde, en una Bula conocida como Alejandrina y luego modificada por el Tratado de Tordesillas en el que la primera línea de marcación se corría 270 leguas más al oeste; las tierras que quedaran al Este de dicha línea pasarían al dominio de Portugal y las que quedaran 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 como 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; 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 celebraban acordando que de lo descubierto y conquistado se concedería cierta participación al expedicionario.

En las marinas de guerra ocurrió 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 éstos 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 sus 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 éste 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 operaba por cuenta propia para robar y beneficiarse con el total de los botines obtenidos.



Sir Francis Drake

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 y América del Sur, 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.



John Hawkins

Como respuesta a esta situación y con el fin de reforzar las defensas exteriores constituidas por los fuertes establecidos en algunas islas del Mar de las Antillas, fue creada la Real Armada de Barlovento la cual operaba en el Mar Caribe y Golfo de México y cuya base era el puerto de Veracruz, la cedula real correspondiente fue emitida en 1578 cuando se tuvo conocimiento de las incursiones de John Hawkins y



El Olonés

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 llevo a cabo el establecimiento de dicha Armada, la cual funcionó en forma por demás irregular porque en varias



Fortaleza de San Juan de Ulú en Veracruz

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 mas violentos que sufrieron los puertos mexicanos a manos de piratas y corsarios fueron los perpetrados por Lorenzo Jacome "Lorencillo" y su lugarteniente Nicolás de Grammont "Banovent" en Veracruz en 1638. Campeche fue asolado por piratas famosos tales como Juan David Naú, mejor conocido como "El Olonés" que sometió al puerto 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 contumacias y permanente 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.



Fuerte de San Miguel en Campeche

Si bien llegaba a la Nueva España un Virrey entusiasta conciente 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, Conde de Gálvez, estaba compuesta por siete navíos de línea, una fragata y 2,600 hombres de todas las armas, al mando del General Dn. Jacinto Lope Gijón, quien desembarcó en la isla y derrotó a los franceses mandados por el Teniente General de Tranquesnay en la Llanura del Limonal.

La Revolucion De Independencia

(1810-1821)

Los factores que influyeron de manera importante en el proceso emancipador de las colonias españolas fueron diferentes a los que influyeron en las colonias inglesas aunque ambas tuvieron el mismo origen filosófico. En lo político, España había perdido el control de sí misma al ser gobernada primero por la casa reinante de los Habsburgo de origen austriaco y después de los Borbón 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 ésta en 1808 le quitó 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 lo filosófico, tanto las colonias españolas como las inglesas fundamentaron sus pensamientos en las ideas revolucionarias de la ilustración francesa, que por sí mismas desembocaron en la abolición 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, Rosseau y Voltaire; transmitidas y estudiadas en el seno de las logias masónicas a las que estaban afiliados intelectuales, políticos liberales, muchos militares, clérigos y hacendados, quienes se convirtieron en importantes impulsores y líderes 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 de México 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 más precisa de los hechos.



Bandera diseñada por el movimiento insurgente en el Congreso de Puruarán con la que fueron dotados los buques corsarios en Boquilla de Piedras (Versión libre del autor con base en su descripción textual pero sin la orla que correspondería a las tropas terrestres)

atacando al comercio marítimo español; en la misma fecha se expidió el decreto por el que se creaban las banderas 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 colocarán en el centro de un ovalo blanco en campo de plata, las armas establecidas y delineadas 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 que forma la bandera una orla encarnada de seis pulgadas de ancho".

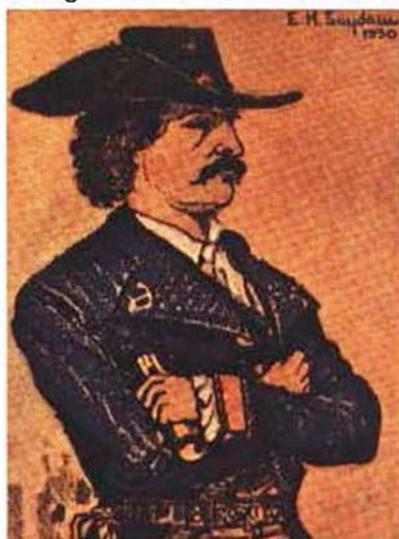
A propuesta del marino español y diputado por Santo Domingo en rebeldía, José Álvarez de Toledo, el 14 de julio de 1815 el gobierno del General José Ma. Morelos expidió el decreto, sancionado por el Congreso de Puruarán, por el que se autorizaba la expedición de patentes de corso a todos aquellos ciudadanos nacionales o extranjeros que decidieran apoyar la causa de Independencia de México,



General José Ma. Morelos y Pavón

Previamente, Morelos había ordenado al general Guadalupe Victoria, Comandante Militar del área de Veracruz, apoderarse de un lugar de la costa donde establecer y consolidar un puerto donde recibir las armas y pertrechos que los agentes mexicanos adquirirían 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 fortificó, dándole el mando del lugar al coronel José Ma. Villapinto. El Gobierno Insurgente nombró al Lic. Dn. José Manuel Herrera, Embajador de México en Estados Unidos y ordenó al coronel 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 Laffite, que operaba bajo la tolerancia del gobierno de Estados Unidos que tenía su cuartel general en la isla de Barataria en la Bahía de Nueva Orleans y que éste recibió siete banderas mexicanas para que destacase algunas de sus naves para operar en aguas mexicanas, ésta es quizás la razón por la cual, hacia 1816 se encontraba concentrada en Boquilla de Piedras, una pequeña escuadrilla al mando del corsario francés Louis Ory constituida de la siguiente forma:



Corsario francés Jean Laffite

- 1.- Goleta "La Velona" de 4 cañones y 95 hombres al mando de José A. Lopandro
- 2.- Goleta "La Guerrera" de 5 cañones y 86 hombres al mando de Joseph Rastignues.
- 3.- Goleta "La Republicana" de 3 cañones y 80 hombres al mando de Jean Fanett.
- 4.- Goleta "La Elisa" de 3 cañones y 40 hombres al mando de Joseph Lafargue.
- 5.- Goleta "El Terrible" de 2 cañones y 75 hombres al mando de Francois Marchand.
- 6.- Corbeta "Brutus" de 15 cañones y 122 hombres al mando de Jean Courtois.
- 7.- Goleta "La Mexicana" de 3 cañones y 60 hombres al mando de Joseph Anorieux. Es posible que esta nave sea la misma a la que se refiere el comandante realista del Batallón de Veracruz 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 Sauvenit y mandada por Adriano Graval.

Dn. Juan de Galván, mexicano, sirvió cumplidamente a la causa de la Independencia armado en corso y mandando 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 enarbolara bandera mexicana, del México en proceso de emancipación y no del Estado Mexicano soberano e independiente surgido de los tratados de Córdoba y reconocido después de la entrada del Ejército Trigarante a la ciudad de México.

El puerto de Boquilla de Piedras y las actividades que allí se llevaban a cabo impulsaron al gobierno virreinal a atacarlo en repetidas ocasiones hasta que el teniente coronel de milicianos José Rincón, al frente de 300 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

EL NACIMIENTO

(1821-1860)

Capitulación del Fuerte de San Juan De Ulua.

La Historia de México como Estado Independiente y soberano, comenzó de facto el 27 de septiembre de 1821 con la entrada a la ciudad de México del Ejército Trigarante y con ello se inició 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.



General Antonio de la Medin. Primer secretario de Guerra en el gabinete de Agustín de Iturbide

La Armada de México inicia su vida institucional como un organismo del ejército de tierra, para cuyos jefes, la campaña militar en el continente para pacificar y estabilizar al país tenía la mayor importancia, sin que las amenazas exteriores, representadas fundamentalmente por los intentos españoles de recuperar la joya más preciada de su corona formaran parte de las preocupaciones más apremiantes de los caudillos de la revolución de independencia, quienes ya comenzaban a dar muestras de sus diferencias políticas. No se tuvo entonces, ni siquiera como ventaja política, el hecho de que el primer hombre

en asumir el cargo de ministro de Guerra y Marina haya sido Dn. Antonio de la Medina, veracruzano y ex-oficial de la marina española. El mar, como elemento de empleo militar, estaba para los mexicanos tan lejos de sus mentes como lo estuvo para los españoles y para las naciones aborígenes de Mesoamérica.

Como protesta por los tratados de Córdoba, el brigadier realista José Dávila, se refugio con sus efectivos militares en el fuerte de San Juan de Ulua, izando en él 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 expulsar a los



Agustín de Iturbide

españoles, se puso en práctica un convenio no escrito de no agresión o mutua tolerancia que permitía a los hispanos proveerse en tierra de lo necesario sin que estos fuesen molestados amén de que sus fuerzas eran relevadas sin ninguna oposición con naves provenientes de Cuba. Mientras tanto, el gobierno de Agustín de Iturbide, llevaba a cabo esfuerzos diplomáticos 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 Lemaur, a quien el General Antonio López de Santa Anna, 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 Lemaur ordenó el primer bombardeo contra la ciudad.

A finales de 1822 se comisionó al ex-marino español Eugenio Cortés y Azúa para adquirir en Estados Unidos la goleta de guerra "Iguala", la cual fue puesta bajo el mando del Capitán Roque Martínez y comisionada el 6 de junio de 1823. Esta fue la primera embarcación que enarboló la bandera del Estado Mexicano recientemente incorporado a la sociedad internacional, y junto con la Goleta "Anáhuac" forman los cimientos desde los que se comenzó a desarrollar la Armada de México.



Goletas Iguala y Anáhuac. Primeras naves comisionadas en la Armada de México

El 2 de diciembre de 1822 el general Antonio López de Santa Anna se rebeló contra el gobierno de Iturbide y fue apoyado por el comandante de la fortaleza de San Juan de Ulua que calculaba que una guerra interna posibilitaría la recuperación de la antigua colonia. Con la proclamación del Plan de Casamata cayó Agustín de Iturbide y el general Guadalupe Victoria fue designado Presidente de México, convocando inmediatamente a un congreso que redactaría la constitución de la naciente república. Mientras tanto un incidente ocurrido 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 republicano de México 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 cuidado, por estar unido a la Secretaria de Guerra, hablo 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 cansaré la atención del Congreso Constituyente con la relación histórica de las costas que posee la América Septentrional en el Golfo de México y en Pacífico; 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 asiduo, meditación y combinaciones generales que solo pueden ser obra del tiempo (de que en lo absoluto he carecido), está tratado 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 lo interior y mas escondido de una fortaleza que ocupa (y que usurpó a los mexicanos), parece quiere intimidar el espíritu de los valiente, ante quienes no ha osado presentarse en el continente, temeroso de sufrir el pago de su audacia".



General José Joaquín de Herrera

"En el año anterior y por medio de aquel documento se dio cuenta al Congreso cesante de haberse dispuesto la compra de una fragata 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 América, ocasionado por la invalidez de las letras que Barry giró a favor del gobierno a cuenta del empréstito que había contratado y que se declaró 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 algunas obras indispensables, se halla en Alvarado. Están en

Filadelfia cuatro balandras iguales a las otras, que deben venir a incorporarse a éstas. Aun la pequeña escuadrilla de que he hablado, no sería útil en lo absoluto, si no fuese por el patriotismo de los ciudadanos de Alvarado y las costas".

"Equívocos fatales y las circunstancias políticas extraordinarias en que se 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, rasgando el velo que encubría su mala fe, manifestó sus miras de ocupar a Sacrificios, y hallándose estos buques casi abandonados, Alvarado los tripuló con sus vecinos, y de este modo marcharon a partir las fatigas y los laureles que ya reportaba la bizarra guarnición de Veracruz, oponiéndose al furor de sus enemigos. Hagamos el honor que se merece, a un pueblo que contiene tan buenos patricios".

Ya se deja entender que estas pequeñas fuerzas no son bastantes 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 Ulúa, 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 solo toca consumir esta grande obra y consolida por siempre la independencia nacional. De aquí es que por este hecho, debe haber un interés en sostenerla y aumentarla, objeto que el Supremo Poder Ejecutivo no pierde de vista, y al que dirigirá todos sus conatos".

El gobierno juzga como uno 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 el Estado se provea en la guerra de cuantos brazos le sean indispensables para la tripulación de sus buques. Entretanto, y para llenar el servicio del momento, se han hecho marchar comisionados con órdenes 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, interín leyes dictadas por la sabiduría y el reposo y fundadas en la experiencia (guía la más segura para el acierto), aprovechemos 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 a 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 él, cuya fuerza deberá ser aumentada a proporción que lo sean los objetos para que son establecidos. La uniformidad en el Ejercito demanda que no se disponga de los de Infantería de él, en las bases de su arreglo ni en sus goces, que serán mayores cuando hagan el servicio de embarcado".

"Del numero 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 dictar las constituciones del Ejercito, fije su 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 decretos 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 presenta al Poder Ejecutivo para hacer prosperar a la Marina Militar. Vuestra Soberanía dictará 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 preocupaciones que vencer y con una marina naciente, podemos darle la forma de instituciones más propias, para que llegue algún día al más alto grado de perfección. 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 vigilancia. Ella obligaba al servicio de marina 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 a 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 recibía 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, al 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 se presentan a ofrecernos sus servicios y a impartirnos el resultado de sus luces y de su experiencia. Para lo venidero es necesario facilitar a nuestros conciudadanos todos los medios de ilustración en esta parte, procurando el establecimiento de Academias de Náuticas. El gobierno anterior acordó la formación de una que está en la Ciudad de Tepic a cargo de un profesor de buenas circunstancias. Informaré oportunamente el número de alumnos que contiene, el sistema de enseñanza que en 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 calan 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 conducidas por el mismo río. En las costas del mar del Sur continúan habilitados los puertos de Tehuantepec, Acapulco, San Blas, Mazatlán de los Mulatos, Guaymas, San Diego y Monterrey. En el tercero existe aun en el Departamento de Marina y los buques; Oficiales y Marinería y Maestranza que se designan en el Anexo N° uno".

En tanto que nos sea formal y solemnemente reconocida la Independencia Mexicana por los gobiernos de Europa; el de México cree deber ocuparse de la seguridad y defensa de las desiertas y dilatadas costas del Seno. La Marina solo llenaría ese encargo y nos pondría a cubierto de una invasión extranjera; para cuyo escarmiento e ínterin ella se 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; disposiciones 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 reparos y reemplazos de los buques; pues los que existen 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 venido a disponer de nuestros destinos, ha dado lugar a la destrucción y al monopolio. Pero faltando todo y debiendo proveer a todo, es necesario esperar tiempos más abundosos y entre tanto, el gobierno consultará al congreso, las mejoras que crean susceptibles y que estén fuera del círculo de sus atribuciones".

Si analizamos cuidadosamente este documento, sus juicios y propuestas contienen el soporte epistemológico que una marina de guerra naciente como la de México requería para ser creada con éxito, gracias a este discurso que posiblemente logró estimular por lo menos circunstancialmente la voluntad política de quienes igualmente vivían sus

primeras y rudimentarias experiencias en la conducción estratégica de un nuevo Estado muy rico pero ignorante y de escasos recursos económicos, muy grande pero aun no reconocido formalmente por los gobiernos europeos, todavía leales a los supuestos derechos de la corona española, se iniciaron las gestiones para adquirir una modesta



*Capitán de Fragata Pedro Sainz de Baranda.
Museo Naval de Veracruz*

flotilla de pequeñas naves artilladas con limitada capacidad de combate pero que, tripuladas con gente valiente y decidida lograra desalojar la insolente guarnición colonial de San Juan de Ulua que desafiaba a la soberanía mexicana.

En 1824, Lucas Alamán firmó con Colombia un tratado de alianza ofensivo-defensiva, por el cual ambos países se comprometieron a prestarse mutuo auxilio con sus fuerzas marítimas y terrestres. Sin embargo fue hasta 1825 cuando nuestro representante diplomático en aquel país firmó 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 Ulua, mismo que no llegó 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 "Papaloapan", "Tampico" y "Orizaba"; el pailebot "Pedrenal" y al balandra "Chalco". Al entrar el año de 1825 se tomaron disposiciones terminantes para llevar a cabo el bloqueo de la fortaleza de San Juan de 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 Ma. Coppinger quien tomó el mando de la fortaleza al frente de un contingente de tropas de refresco; para el 5 de Noviembre se presentó a la vista de Veracruz una escuadrilla española compuesta de cuatro buques, que transportaban a los nuevos relevos así como provisiones y entretenimiento para su sostemiento, por lo que Sainz Baranda destacó 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 dispersó a ambas fuerzas navales, impidiendo que se llevara a cabo el combate; La escuadra mexicana se concentró en el fondeadero de Sacrificios para tomar más tarde el de la Blanquilla, e impedir así la comunicación de la escuadrilla 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 siaboga para regresar a Cuba y no volver a intentar el regreso, rehusando el combate. La guarnición de la fortaleza, diezmada por las enfermedades y el hambre se vió obligada a considerar la posibilidad de la rendición por falta del apoyo logístico necesario, ocurriendo nuevamente otra de esas paradojas que abundan en nuestra historia: Nuestra naciente marina de guerra obtuvo su primera victoria sin haber disparado un tiro. La capitulación del fuerte de San Juan de Ulúa es una de las escasas efemérides militares en la historia de nuestro país de la que existe un acta de capitulación por medio de la cual una potencia extranjera se rinde a las armas nacionales y además en este acto se consuma definitivamente la Independencia Nacional. Fue el general Miguel Barragán, como comandante militar de Veracruz quien el 23 de noviembre, firmó dicha acta, arrió la badera española, izó el pendón nacional e impuso

las condiciones de rendición, permitiendo que las tropas vencidas entregasen sus armas y abandonasen honorablemente el fuerte para ser embarcadas y transportados al puerto de La Habana



General Miguel Barragán, comandante militar de la plaza de Veracruz. Recibió la capitulación de las tropas españolas de San Juan de Ulúa

Operaciones Navales Mexicanas en Aguas Cubanas.



Lucas Alamán. Político e historiador, como secretario de Relaciones Exteriores impulsó el desarrollo de la marina de guerra

Una vez consolidada la Independencia nacional y cumplida la misión que le fue confiada a la escuadra de Pedro Sainz de Baranda, se llegó a la conclusión de que la colonia Española de 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 mexicano Dn Lucas Alemán, evaluó acertadamente tanto lo que la amenaza militar española representaba para México, como la importancia geoestratégica de la isla. "Cuba, decía, es para México condición *sine qua non* de su grandeza o el grillete más apretado de su esclavitud; Cuba sin México está destinada al yugo imperialista, México sin Cuba es un prisionero del Golfo de México", y a partir de 1824 la política de Lucas Alemán giró 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 de Inglaterra

y Francia, pero Estados Unidos, más que ningún otro 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 creó 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 marino 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 "Hermón" de 18 carronadas.

El comienzo de las actividades formales de la marina de guerra mexicana no podía ser mas halagüeña, su primera actuación fue coronada por su primera victoria y un año después ya estaba comprometida en operaciones de cruceo 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 Orleáns, refiere en uno de sus informes: "La disciplina a bordo de estos buques ha mejorado mucho y está 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 preocupadas por la intrepidez mostrada por nuestros marinos.



Comodoro David Porter. Prestigioso jefe naval norteamericano que sirvió bajo contrato como comandante de la flota mexicana en el Golfo de México obteniendo grandes exitos en la campaña contra la marina española estacionada en Cuba

El Comodoro David Porter llegó a prestar sus servicios a la Armada de México en calidad de miembro regular y le acompañaba 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, tomando Cayo Hueso como base de operaciones. Para el mes de abril. La escuadra mexicana ya había apresado o destruido 24 barcos.

El año de 1827 fue de una gran actividad para nuestra joven marina, se contaba con un navío, dos fragatas, una corbeta, cuatro bergantines, cinco goletas, cuatro cañoneros, dos correos y cuatro balandras. En los últimos meses del año, la escuadra del Comodoro Porter se concentró a Veracruz, donde el gobierno le ordenó reanudar sus operaciones. En esta ocasión se incorporó el sobrino del Comodoro Porter, David Henry Porter 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" avistó al bergantín español "Marte" y la goleta "Amelia" quienes custodiaban a un grupo de barcos de cabotaje, a los que atacó, dispersó 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 "Guerrero" al que avistó a las cinco de la tarde. Dándose cuenta Porter de la superioridad artillera de su perseguidor, trato de huir rumbo a Cayo Hueso, pero fue alcanzado al amanecer del día once así que ante la disyuntiva de luchar o rendirse, Porter 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 duró el combate y los mexicanos, no obstante su desventaja dieron pruebas de temerario arrojo. Hablaba Porter con su tripulación cuando una bala de cañón le ahorró la pena de la rendición. Una vez apresado el "Guerrero" fue reparado e incorporado al servicio de la marina española con el nombre de "El Cautivo".

La pérdida del "Guerrero" no aminoró los bríos 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 el bergantín "Amelia", luego de lo cual se integraron nuevamente a Veracruz.

La anarquía política creada y fomentada entre los líderes mexicanos por el hábil Embajador Norteamericano Joel R. Poinsett echó 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 Comodoro David Porter solicitó su baja de la Armada de México y posteriormente fue designado Embajador de Estados Unidos en Turquía en donde murió en el año de 1843. Su hijo David Dixon Porter regresó a los Estados Unidos e ingresó a la Academia Naval de Annapolis; En 1847 participó en la guerra contra México y llegó a ser un prestigiado y controvertido Almirante.

La Guerra De Texas y La Primera Intervención Francesa.

Desde 1821 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 territorios de Texas, Arizona, Nuevo México y California, petición que desde luego fue rechazada por Guadalupe Victoria. Dos años después, Poinsett regresó en calidad de embajador plenipotenciario y fundó la logia masónica del rito de York a la que se afiliaron importantes personajes de la política nacional, entre los que se comienza a predicar las bondades de la organización republicana federal mientras que en la logia de rito escocés quedó otro importante grupo de personajes políticos cuya tendencia se inclinaba a organizar a la republica según el sistema de gobierno central. El propósito de Poinsett al dividir la opinión política en México, era conformar un grupo de líderes proclive al sistema norteamericano y facilitar el debilitamiento de la unidad política y así lograr el objetivo original del gobierno norteamericano mediante un proceso de descomposición interna, para trabajar desde los foros diplomáticos, en la aceptación constitucional de la soberanía de los estados federados para, en su momento, utilizar el recurso del plebiscito o el de la guerra para legalizar su separación mediante una simple declaración de independencia.



Joel R. Poinsett

No fue necesario mucho esfuerzo ni tiempo para que se manifestaran las diferencias de intereses entre los líderes de la independencia entre los que el conflicto político se escaló prácticamente a niveles de guerra civil que culminó con el triunfo de los federalistas y la promulgación de la Constitución de 1824, que proclamaba la división política de los territorios de los estados libres y soberanos pero unidos por el pacto federal. Pero once años más tarde Antonio López de Santa Anna, en una de sus tantas veleidades políticas, producto de su estilo dictatorial de gobernar, desconoció el Pacto Federal promulgando las Bases Constitucionales, lo que generó la situación propicia y pacientemente esperada por la población texana, en su mayoría integrada por colonos norteamericanos, para declarar su separación de México y proclamar su Independencia.

Al principio de la rebelión Texana, los buques mexicanos patrullaban las costas del estado secesionista para evitar que los rebeldes recibieran apoyo, y la primera acción militar en este conflicto fue el combate sostenido entre la goleta "Correo Mexicano" y el bergantín texano "San Felipe" el cual resultó vencedor capturando a su adversario. Esta victoria contribuyó a elevar la moral de los rebeldes que comenzaron a considerar la factibilidad de su proyecto.

En enero de 1836 los texanos crearon su propia armada mediante la compra de los barcos "Invencible", "Liberty", "Independence" y "Brutus". A principios de abril el

"Invencible" atacó a la goleta "Bravo" que custodiaba a la "Correo Mexicano" que había rescatado, siendo esta vez el barco texano el que debió huir.



Alegoría pictórica de las heridas recibidas por el Capitán de Fragata Blas Godínez en la defensa de Veracruz

El 1º de marzo de 1837 la guerra con Texas adquirió un estatus de formalidad porque el congreso norteamericano reconoció su independencia y comenzó a apoyar su causa y además, la situación internacional de México se complicó con la llegada en el mes de abril del Contralmirante francés Barón de Labrettonniere, 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 "Urrea" con dos goletas estadounidenses capturadas al intentar llevar auxilios a los rebeldes texanos, a quien exigió la rendición obligándolo a izar el pabellón norteamericano para conducirlo como cautivo al puerto de Pensacola. El 17 de abril, la goleta texana "Independence" fue apresada por el Capitán de Fragata Blas Godínez al mando de los bergantines "Vencedor del Álamo" 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 trató de la agresión de una nave militar de una nación con la que no existía un 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 "Invencible", bombardearon el puerto de Sisal y apresaron dos embarcaciones mercantes, al conocerse el hecho, se destacó al Comodoro José Aldana al mando de los bergantines "Iturbide" y "Libertador" y la goleta "Independencia"; cuando la flotilla llegó a Campeche, los rebeldes se habían retirado, por lo que el comandante se lanzó en su persecución con los dos bergantines dándoles alcance en Galveston, donde los texanos, en su preocupación por escabullirse encallaron al "Invencible" contra los arrecifes y vararon en la playa al "Brutus".

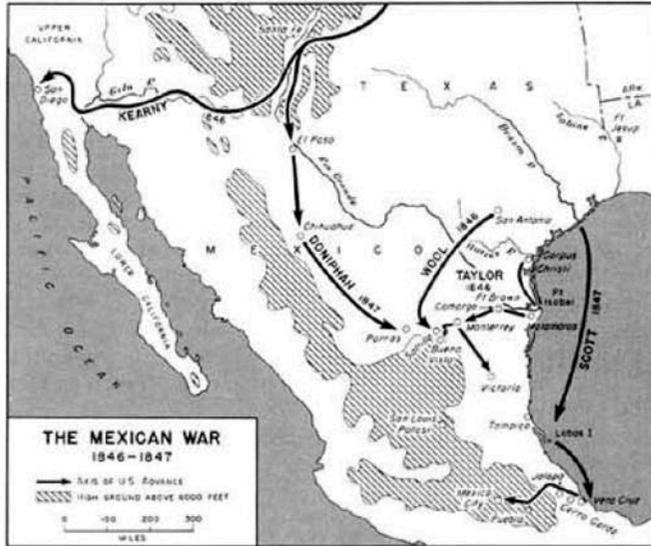
Los problemas para México se iban acumulando, las potencias tenían la oportunidad de atacar a una joven nación que internamente se debatía en el desorden político, en la que cada líder tenía su propio proyecto de país y sus propios intereses personales. El informe del Contralmirante Labrettonniere hizo 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 Secesión de Texas, México tenía ahora a la flota francesa fondeada en Antón Lizardo desde el 6 de marzo de 1838, al mando del Contralmirante Bazoche, quien el 16 de abril declaró bloqueados los puertos mexicanos. El 26 de octubre llegó a bordo del "Nereide" el Contralmirante Charles Baudin para relevar a Bazoche. El 27 de noviembre, al vencerse al plazo impuesto por Baudin 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 naves que oponer a los enemigos del país, colaboró en la defensa de la fortaleza donde el Capitán de Fragata Blas Godinez perdió el brazo y la pierna izquierdos. Al día siguiente, 28 de noviembre, tanto el puerto como la fortaleza capitularon. El 30 de noviembre, México le declaró la guerra a Francia y el 5 de diciembre los franceses desembarcaron en Veracruz. El 9 de marzo de 1839, una vez satisfechas las reclamaciones, se firmó el armisticio y la Armada Francesa abandonó las aguas mexicanas.

Mientras, el problema Texano aun seguía latente en 1841, Yucatán, uniéndose a la causa de segregación, se declaró independiente y comenzó a prestar ayuda a Texas, con quien entabló una alianza, hasta que la intervención diplomática de Andrés Quintana Roo persuadió a los yucatecos de que desistieran de su actitud. Sin embargo quedaban algunos focos rebeldes que finalmente fueron 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 recuperó la plaza de San Juan Bautista (hoy Villahermosa) atacando a las fuerzas del mercenario Francisco de Setmanat que operaba en apoyo a los intereses de Texas.

La Guerra con Estados Unidos

Las intenciones políticas del gobierno norteamericano ya no podían ser ocultadas por más tiempo, anexarse por la fuerza, los territorios 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 pública, Washington comenzó a dar al movimiento separatista. 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 ánimo político ni la previsión, ni la planeación ni la programación de proyecto alguno; la educación pública sólo alcanzaba a la nueva aristocracia interesada en mantener sus privilegios aliándose con el alto clero. La conciencia nacional si bien era incipiente en el principio de la república, las luchas internas la obnubilaron aun más. México era un país vulnerable desde los cuatro puntos cardinales del poder, es decir, político, económico, social y militarmente. Las fuerzas armadas no podían ser excepción en esta situación caótica y la Armada sólo existía en la nómina, ya que prácticamente todo su personal servía en fortalezas o cuarteles costeros a las órdenes de los jefes del ejército.



Mapa que ilustra el plan de campaña norteamericano para invadir a México y obtener la anexión de los territorios del norte

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 del Pacífico, al mando del Comodoro John D. Sloat fondeó frente a Mazatlán. El 13 de mayo de 1845 ambos gobiernos reconocieron oficialmente el estado de guerra y tanto el Comodoro Conner en el Golfo de México, como el Comodoro Sloat en el Océano Pacífico 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 Comodoro Sloat le entregó el mando al Comodoro Stockton, quien llegó con la orden de capturar todos los puertos mexicanos del Pacífico situados al norte de Mazatlán, así fueron tomados Monterrey, Los Ángeles y San Diego. El 7 de agosto el Comodoro Conner se acercó con su escuadra al puerto de Alvarado y haciendo maniobrar sus buques, preparó el desembarco; el mal tiempo le obligó a abandonar su posición y retirarse a su fondeadero de Antón Lizardo.

Además del asunto de Texas, otros incidentes fueron sumándose a las razones esgrimidas para hacer estallar el estado de guerra. En junio de 1840 el Comodoro Frank Forrest fondeo con el "St. Louis" frente al puerto de Monterrey en California, para garantizar sus derechos a ciudadanos americanos; en octubre de 1842 el Comodoro Jones con su flotilla, desembarcó en el mismo puerto y demandó su rendición creyendo que había estallado la guerra, el gobierno mexicano protestó y el norteamericano ofreció una disculpa. En abril de 1844 el Comodoro David Conner, comandante de la flota del Atlántico recibió la orden de hacer acto de presencia en aguas



Pintura al óleo que destaca la imagen de José Sebastián Holtzinger en la defensa de Veracruz.- Museo Naval

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 Comodoro Hull desembarcaron y tomaron el puerto de Mazatlán. El 23 de septiembre arribó el Comodoro Perry a Antón Lizardo para reforzar al Comodoro Conner.

El 15 de octubre, la fuerza naval norteamericana compuesta de cuatro fragatas y varias corbetas se organizaron en dos divisiones, una al mando del Comodoro Perry y la otra de Conner para atacar y tomar el Puerto de Alvarado. El Capitán de fragata Tomas



Comodoro Mathew Calbraigt Perry

Marín, 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 insuficientes 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 Comodoro 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 marineros que le exigía la rendición, la respuesta que llevaron los emisarios fue: "Diga Usted al Comodoro Perry que primero moriré con mi guarnición antes de entregar la plaza". El bombardeo no se hizo esperar y a los primeros disparos fue rota la asta bandera del Cuartel General por lo que la escuadra suspendió el fuego creyendo que el coronel concedía la rendición, una nueva comisión bajó 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, él mismo la fijaría en el tope de la torre de la iglesia. El



Capitán de Fragata Tomás Marín

fuego continuó hasta el mediodía en que convencido Perry de su impotencia para tomar la plaza se retiró a Frontera donde permaneció algunos días.

El 14 de noviembre Conner y Perry atacaron Tampico ocupándolo. El 14 de diciembre Perry atacó y ocupó 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 Comodoro Perry llegó de Estados Unidos a bordo del "Missisipi" con órdenes de relevar a Conner. Para el 22 de marzo ya



Gen. Winfield Scott



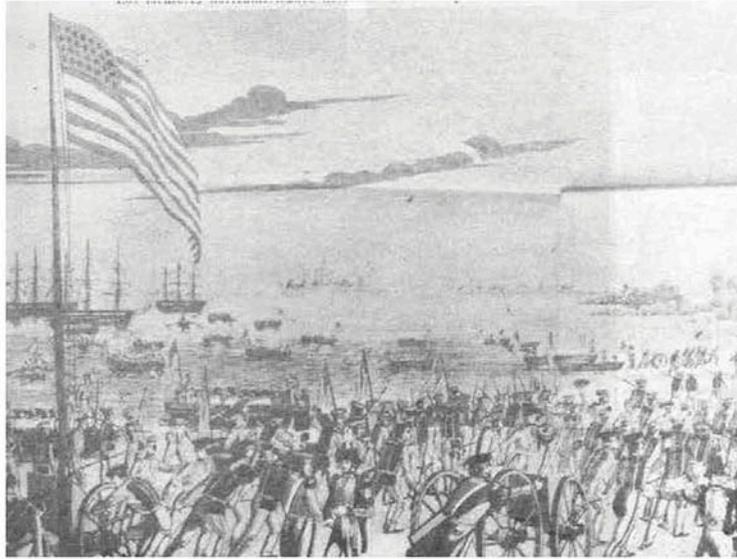
Coronel Juan B. Traconis, defensor de Villahermosa. (San Juan Bautista)

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 nuestros héroes, se dispuso a luchar sabiendo de antemano que no tenía posibilidades de vencer. A las cuatro de la tarde se inició el bombardeo que continuó durante toda la noche y por cuatro días más, hasta el 27 de marzo en que Veracruz se rindió. En este combate se distinguió por su valor, el teniente de marina Sebastián Holtzinger quien mandaba la artillería del Baluarte Santa Bárbara que disparaba con gran precisión; durante el bombardeo una bala enemiga rompió la driza de la bandera haciéndola caer, el Teniente Holtzinger subiose al merlón para atarla de nuevo; un segundo proyectil arrancó el merlón y con el

rodó Holtzinger 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 continuó un año más, los puertos mexicanos de ambos litorales 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 de 1847, muriendo 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 últimas tropas norteamericanas que ocupaban San José del Cabo abandonaron el territorio mexicano a bordo del crucero "Ohio".



*Grabado que representa el desembarco norteamericano en las
playas de Mocambo*



*Condecoración norteamericana otorgada al ejército
de ocupación de la Ciudad de México*

CAPITULO III

DECLINACIÓN Y RENACIMIENTO (1860-1910)

El Incidente de Antón Lizardo.

Este período histórico comprendido entre 1858 y 1910 nos muestra dos épocas contrastantes: 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 decretó la suspensión de pagos de su deuda externa, dando pábulo a la segunda intervención francesa. Los buques de guerra intervencionistas transitaron por nuestras aguas sin oposición alguna y prácticamente sin disparar un tiro.

La estrategia militar del gobierno republicano de Benito Juárez fue la del combate irregular; las patrullas 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, tomó las armas en contra de la república afiliándose al grupo de los conservadores encabezados por otro distinguido militar, el general Miguel Miramón, cuyo gobierno había adquirido en Cuba 3 pequeñas embarcaciones armadas, la primera fue abanderada mexicana y fue llamada "General Miramón", las otras dos, la "Marqués de la Habana" y la "Concepción" conservaron su bandera española. La misión de estas naves era apoyar por mar el asedio que Miramón 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 el pretexto necesario a la marina española para hacer uso de sus cañones, ya que durante el breve combate Marín izó la bandera española en sus buques.

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, mejor conocida como "Doctrina Monroe" no dudo en apoyar la petición del gobierno de Benito Juárez y la intervención del buque norteamericano impidió actuar a los españoles que se limitaron a protestar diplomáticamente ante el gobierno de Washington. Tomas Marín fue tomado prisionero y conducido a Nueva Orleans donde fue encarcelado en la prisión pública, acto que también protestó el gobierno de Miramón, lo que naturalmente no fue contestado puesto que los Estados Unidos sólo reconocían al gobierno de Juárez; más tarde Marín fue liberado sin ninguna explicación.

Cincuenta y un años de vida independiente, pletóricos de guerras intestinas, invasiones y golpes de Estado, habían puesto al país al borde de la quiebra total; si bien se había logrado promulgar la constitución liberal de 1857 después de tres años de guerra civil conocida como la Guerra de Reforma, su situación general era realmente lamentable, la mitad de su territorio perdida, sin posibilidad de cumplir con sus compromisos financieros, sin un gobierno fuerte, políticamente dividido, sin militares profesionales 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 la Noria, decidió formar un gobierno fuerte y el país poco a poco comenzó a prosperar. La Armada fue equipada con buques, tripulados y mandados con mayoría mexicana; la corbeta Escuela "Zaragoza" circunnavegó el planeta en un viaje que duro tres años; se creó la Escuela Naval; se modernizaron las instalaciones del Arsenal Nacional y se instaló en él la Escuela de Torpedos; se construyeron el puerto y el dique seco de Salina Cruz en su estado natal, Oaxaca; asimismo se construyeron los recintos portuarios de Veracruz, Tampico, Coatzacoalcos, Guaymas y Manzanillo, 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

La creación de nuestra Escuela Naval es, sin lugar a dudas, el parteaguas entre dos etapas históricas claramente definidas, por un lado el fin de la búsqueda errática e inconsistente de una identificación cultural con el mar y por el otro el inicio balbuceante pero constante y sostenido de nuestro desarrollo marítimo.

Hay desde luego hechos históricos importantes que se pueden reconocer como antecedentes en la cadena de imponderables que finaliza con la creación de la Escuela Naval Militar de nuestro país en 1897 y que pueden remontarse hasta el siglo XV. Hechos que muestran la importancia de contar con hombres formados y capacitados para la profesión de marinos, aclimatados a la vida de la costa mexicana y experimentados en su conocimiento; habituados al rudo trabajo a bordo de las naves y a jugarse la vida en las inclemencias que el mar le impone; educados dentro de una estricta

disciplina científica y moral. Así, las raíces de su árbol genealógico se hincan en ambos continentes.

La educación formalmente científica de marinos militares en un establecimiento ubicado en tierra es relativamente moderna, no así el de las ciencias náuticas que en España se daban ya en el Colegio de Pilotos Vizcaínos establecidos en Cádiz con sus ordenanzas y privilegios otorgados por real cédula de los Reyes Católicos expedida el 18 de marzo de 1500. Posteriormente se organizó la enseñanza náutica en Sevilla en el Colegio de San Telmo, fundado por cédula real de Carlos II, el 17 de junio de 1681, instalándose primeramente en el barrio de Triana y luego con más suntuosidad en las inmediaciones de la Puerta de Jerez donde todavía se puede admirar su barroca portada. Para subvenir las necesidades del establecimiento, se le concedió en 1696 el privilegio de embarcar 300 toneladas en cada flota que navegase entre España y Nueva España, gracias a lo cual tuvo un largo periodo de esplendor, beneficiándose con ello los armadores y el erario público, pues disminuyeron los pilotos extranjeros cuyos sueldos excedían con mucho a los de los Almirantes de las Armadas.



Guardiamarina Pedro Sainz de Baranda. Museo Naval de Veracruz

La primera Escuela Naval fue creada por cédula real de Felipe V en 1717 y establecida en el antiguo castillo de la villa de Cádiz bajo la denominación de "Compañía y Academia". En el decreto de fundación decía el Rey al Secretario de Marina e Intendente General de la Armada, José Patiño, que estableciese una Compañía de "Juventud Ilustre" y para su educación y enseñanza, una "Academia donde pudiera aprender las ciencias y facultades matemáticas, geometría, trigonometría, cosmografía, náutica, maniobra, fortificación militar, teoría de la artillería y de la construcción de navíos, poniéndoles maestros capaces para su logro". En 1776, se dividió la Compañía en tres partes, quedando una en Cádiz, otra en Cartagena y otra en El Ferrol. A ésta última ingresó el 18 de octubre de

1803 como Guardiamarina, Pedro Sainz de Baranda, Padre de la Armada de México.

La educación naval en realidad no acusa esfuerzo alguno dentro del periodo que comprende la época colonial, tan es así que sólo como antecedente a la enseñanza forzosa de nuestros ribereños pueda citarse la práctica obligada que algunos hombres de la costa deben haber efectuado para embarcarse y formar parte de la Armada de Barlovento, creada por cédula real en 1578 ante la amenaza incesante de los filibusteros. En 1587, se imprimió en México, editado por la Casa de Pedro Ocharte el primer tratado de náutica y construcción naval titulado Instrucción Náutica para el Buen Vio y Regimiento de las Naos, Su Traza y Gobierno, Conforme a la Altura de México" cuyo autor es Don Diego García de Palacio, quien fuera Oidor de la Audiencia de Guatemala

primero y luego de México. En 1768, el Visitador General de la Nueva España Don José de Gálvez, facultado con plenos poderes por Carlos III para implantar modificaciones en la estructura política y económica del virreinato, estableció las bases para que del apostadero de San Blas en la Intendencia de Guadalajara, partieran expediciones de descubrimientos, reconocimientos e indagaciones científicas.

En la península de California, dejó fundado un Colegio de Marina en Loreto, al cuidado de un padre misionero y del que era maestro un viejo mulato que había navegado por el golfo de California su propósito era educar a todos los huérfanos de las misiones y proveer marinos a las tripulaciones de los barcos del Rey. En su creación se reunieron 28 muchachos que iniciaron su educación náutica, desconociéndose la suerte que dicha escuela haya corrido posteriormente.

En 1771, el Cabildo de la Ciudad de Campeche buscó establecer un local donde “la gente de mar, el campechano que tan comprometido está con las fatigas marineras y tan decididamente ha servido en la construcción de bajeles para las flotas hispanas, pueda dedicarse a la profesión de marino para no depender de las instituciones peninsulares”. Este proyecto fracasó como fracasó en 1818 la iniciativa presentada por José Argüelles al mismo Cabildo para establecer una Escuela Pública de Náutica, la cual es rechazada tildándola de incorrecta e irrespetuosa.

Sin haber encontrado el camino para el desarrollo de una cultura marítima, nuestro país llega a la consumación de su independencia en medio de una gran confusión política, económica, social y militar, sin embargo no dejan de percibirse los esfuerzos generalmente aislados por alcanzar un objetivo: La protección y explotación del mar y su vasto litoral.

Habiéndose consumado la independencia de nuestro país, las primeras noticias que se tienen acerca de la educación náutica se refieren al 24 de febrero de 1822, en el que el Segundo Piloto de la Armada Española, Don Luis Cañas, presentó ante el ayuntamiento de Campeche un memorial sobre la apertura de una escuela de matemáticas en la que se estudiaría aritmética, geometría especulativa y práctica, trigonometría plana y esférica, astronomía y navegación. Previo examen que sustentó el señor Cañas ante un sínodo, fue autorizado el establecimiento de la escuela en el Colegio de San José. En los primeros meses de 1825, al morir el Señor Cañas, la escuela suspendió sus clases y luego fue definitivamente clausurada.

El 19 de octubre de 1832, el Congreso de Yucatán decretó el establecimiento de una escuela náutica en Campeche que no llegó a cumplirse; un nuevo decreto del 31 de octubre de 1840 fue publicado con la misma intención, al cual respondió el Señor José Martín Espinoza de los Monteros, quien solicitó impartir las cátedras requeridas. La dicha escuela quedó establecida el 2 de enero de 1841 en el Colegio Clerical de San Miguel. En el mes de mayo de 1842, cerró sus puertas y nuevamente fue abierta en el mismo local en 1845 y luego trasladada al Instituto Campechano.

Mediante el decreto del 8 de julio de 1880, el Presidente de la República, General Porfirio Díaz, creó la Escuela Náutica de Campeche ya con carácter de federal, la cual pudo comenzar a funcionar hasta el primero de marzo de 1882 bajo la dirección del Capitán Manuel Bautista Massa, al que se le otorgó el grado de Primer Teniente Auxiliar de la Armada.

Así continuó aquella escuela durante algún tiempo, con sus cursos de tres años, al cabo de los cuales, los alumnos salían como Pilotines para hacer sus prácticas reglamentarias a bordo de los Vapores de la Compañía Trasatlántica Mexicana. Entre sus alumnos recordamos a Fernando Siliceo, Rufo Sada, Aurelio Jiménez y Fernando Tenyado que llegaron a la escuela, procedentes del Colegio Militar, por órdenes giradas por el Comodoro Angel Ortiz Monasterio para continuar su carrera de marinos. De esta escuela también formarían parte Hilario Rodríguez Malpica y Rafael Montalvo. Lamentablemente fue clausurada en forma definitiva el 31 de diciembre de 1894.

“José Cardoso, marino español egresado del Colegio de San Telmo, arribó al puerto de San Blas procedente de Manila a bordo del Bergantín “Príncipe de Asturias” en 1802 y se licenció de la Armada en 1814 para dedicarse a la empresa privada después de haber tomado estado en esta provincia de Guadalajara”. En 1822 recibió el encargo del Comandante de Marina de San Blas de establecer una escuela de náutica, ya que la que existía en aquel lugar, a cargo del fraile dominico Francisco García Carbajal había sido abandonada por éste. La orden superior provino del Emperador Agustín de Iturbide y el 23 de agosto de 1825, el Presidente de la República, General Don Guadalupe Victoria, otorgó a Cardoso el grado de Primer Teniente de la Armada y el cargo de Director de la Academia Náutica de Tepic, la cual funcionó hasta su muerte ocurrida el 2 de octubre de 1842.

Por el mismo decreto del 8 de julio de 1880 en el que se creó la Escuela Náutica de Campeche, fue igualmente creada otra similar en Mazatlán la cual funcionó en forma errática y deshilvanada, primero bajo la dirección de Don Angel Ortiz Monasterio, el cual no pudo tomar posesión del cargo por encontrarse en los Estados Unidos supervisando el carenado de Cañonero “México”; luego se le dio el cargo al Comodoro Don Rafael Montalvo quien tampoco pudo asumir su puesto por estar haciendo un levantamiento topohidrográfico de las Islas Marías. Finalmente la dirección de la escuela fue ocupada por uno de los profesores, de origen español, naturalizado mexicano, Don Juan Soler. Alrededor de 1888 y tras muchas calamidades, la Escuela Náutica de Mazatlán aparece instalada a bordo del Cañonero “México” que inutilizado se encontraba atracado en el puerto hasta que la dicha escuela desapareció en las postrimerías de 1894.

La independencia trajo consigo para el joven Estado mexicano la responsabilidad de defenderse de las potencias europeas, especialmente de España, que aun no asimilaba el hecho de haber perdido casi simultáneamente sus dominios coloniales, de los que la

joya más preciada era México. La amenaza principal provendría del mar y nuestro país careciendo de una marina de guerra, tenía sus costas y sus puertos a merced de cualquiera que intentase tomarlos. Los hechos futuros pronto nos demostrarían las consecuencias fatales de nuestras negligencias, si bien nunca faltaron las voces de advertencia que por una razón o por otra no fueron escuchadas.

Por lo pronto, la necesidad de disponer de una oficialidad profesionalmente capaz no solamente de mandar las tropas para la defensa, sino formada para resistir largas jornadas a lo largo del inmenso territorio en persecución de tribus rebeldes y para someter a políticos y caciques infidentes, fueron algunos de las causales de que en 1822 se fundara en la ciudad de México la Academia de Cadetes, cuyo primer director fue Don Manuel Mier y Terán; al año siguiente, por órdenes del Secretario de Guerra y Marina, General José Joaquín de Herrera Ricardos, la academia fue trasladada al fuerte de San Carlos de Perote con el nombre de Colegio Militar.



General Guadalupe Victoria, por cuya orden presidencial, se estableció la primera Escuela Naval en Tlacotalpan

Guadalupe Victoria, insurgente renombrado y primer Presidente de México decretó el establecimiento de una Academia Naval, para “así tratar de contener cualquier intento de reconquista y para aligerar los movimientos militares de índole marítima ocasionados por la persistencia de las fuerzas españolas en San Juan de Ulúa”. Al firmar Victoria las órdenes de formación y apertura de la academia, comisionó al General Eugenio Cortés para que cadetes del Colegio Militar se transformasen en aspirantes. José Blengio, a la sazón director del plantel, enlistó a 18 aspirantes el 29 de noviembre de 1824 para que fuesen trasladados a la Academia Naval que se establecería en Tlacotalpan. La academia no se estableció de inmediato, fue designado el Capitán de Infantería de Marina Miguel de Medina para que se presentara en el Colegio Militar, llevara a cabo el traslado y asumiera su dirección una vez instalados.

Fue el 14 de abril de 1825 cuando el Capitán De Medina y sus 18 aspirantes arribaron al bello puerto ribereño de la Cuenca del Río Papaloapan, diez y ocho jóvenes que deben ser considerados con toda

justicia como el pie veterano de la Armada de México cuyos nombres han de ser recordados por el solo hecho de haber aceptado abrazar una profesión que en nuestra sociedad no tenía ninguna reelevancia, ellos son: José María Espino, José María Anaya, Juan Heredia, José María Jiménez, Francisco Anaya, Joaquín Llanos, José de Antepara, Mariano Merino, Mariano Torreblanca, Tomás Marín, Eduardo García, Francisco de Guevara, Antonio de Valdez y José María Montes de Oca. Doce de estos jóvenes fueron seleccionados para realizar el primer crucero de instrucción a bordo del navío “Congreso Mexicano” para doblar el Cabo de Hornos; viaje que por dificultades políticas y

económicas duró dos años y medio y solamente tres de ellos pudieron concluir. Al Capitán De Medina le sucedieron en la Dirección de la Academia Naval de Tlacotalpan Don Mariano Alcocer y Don Francisco García.



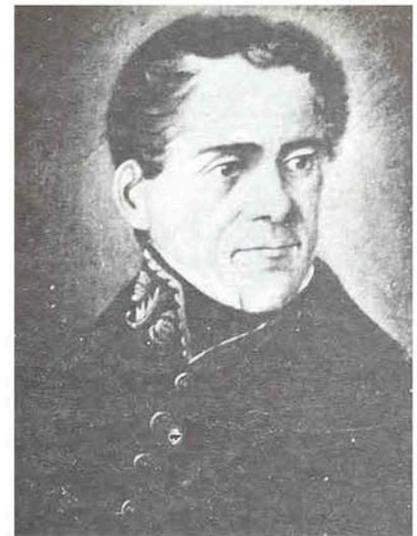
Navío "Congreso Mexicano"

decreto que fijaba la estructura orgánica de la Marina de Guerra y en su artículo 8° señalaba que en el Colegio Militar, nuevamente establecido en la ciudad de México, "se admitirán 20 alumnos precisamente aclimatados en las costas, destinándolos al servicio de la Marina. Estos harán sus estudios en esta forma: En el primer año estudiarán el primer curso de matemáticas, idioma francés, dibujo lineal y de cartas; en el segundo, el segundo curso de esa ciencia e idioma inglés, continuando el mismo dibujo; en el tercero estudiarán mecánica, óptica, electricidad, principios de geografía, cosmografía e inglés. Concluidos sus estudios pasarán a bordo de los buques de guerra para hacer el aprendizaje de pilotaje y marinería en la clase de Primeros Aspirantes. Los haberes de estos alumnos serán los mismos que los del Colegio Militar y vestirán el uniforme de Segundos Aspirantes con capona y cordones". Este hecho determinó que en el escudo del Colegio Militar se superpusiera un ancla, como símbolo de que ahí también se formaban los futuros oficiales de la Marina de Guerra.

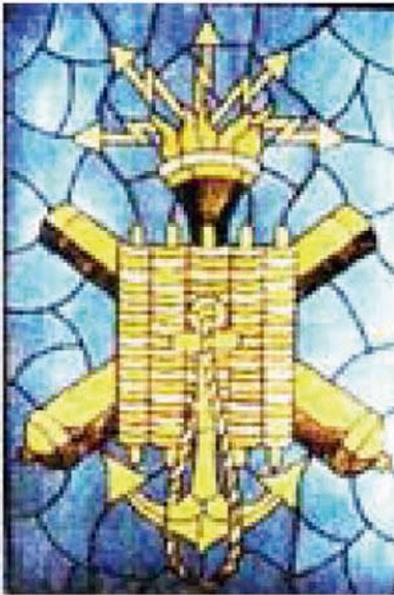
En 1863, a raíz de la Segunda Invasión Francesa el Colegio Militar fue clausurado, pero al triunfo de la República sobre el Imperio de Maximiliano de Habsburgo, nuevamente abrió sus puertas.

Por aspectos de salubridad, gastos y otras causas, el gobierno determinó el traslado de la academia a la Ciudad de Córdoba. El 19 de febrero de 1827 los aspirantes llegaron a Alvarado y un mes más tarde se establecieron en su nuevo destino en donde la Academia Naval funcionó hasta el 26 de febrero de 1836, cuando el General José María Tornell recibió la orden de clausurarla.

El 19 de enero de 1854, el Presidente de la República, General Antonio López de Santa Anna, dictó el



General Antonio López de Santa Anna. Ante los fracasados intentos de crear una escuela naval, ordenó el establecimiento de la carrera de marino militar en el Colegio Militar



Escudo del Colegio Militar que incluye el ancla de la carrera de marino.- Vitral de la cámara de oficiales a bordo del buque escuela "Cuauhtémoc"

Reestructurado y reinstalado en el Castillo de Chapultepec, el 14 de diciembre de 1880 se reinicia en el Colegio Militar el Curso de Marina para Oficiales de la Armada, formando parte de la primera generación de Guardiamarinas Casimiro Pérez, Agustín Zendrero, Jacobo Toledo Ramos, Manuel Lira Arroyo y el ingeniero naval Jesús Dosamantes. Estos y muchos oficiales más fueron becados en España para hacer viajes de instrucción o para perfeccionar sus estudios, entre ellos podemos mencionar a Manuel Azueta, Arturo Schafer, Godofredo Sarvide, Francisco Alarcón, Daniel Trujillo, Daniel Pérez, Miguel Pozo y Francisco Carrión. A propósito de esto, una crónica del periódico La Libertad dice: "...No hay duda que México quedará dignamente representado por estos estudiosos alumnos y los triunfos que ya comienzan a cosechar serán un merecido galardón al Colegio Militar y a los esfuerzos de sus dignos jefes, el General Sánchez Ochoa y el Coronel Quintana...." " La base de la Armada Nacional Mexicana ya está sólidamente fundada, y dentro de cuatro años contará con un personal idóneo, militar e instruido que sabrá honrar a su país, cuando bajo el

pabellón tricolor lleve sus naves a extranjera tierra, pues según nos consta, no solo estos jóvenes tendrán montado un astillero para que lo dirijan cuando regresen de Europa, sino que habiéndose creado ya bajo la hábil dirección de profesores idóneos, una sección de estudios de marina en el Colegio Militar, son muchos los jóvenes que a ella se dedican y que en breve marcharán al extranjero para adquirir en largos viajes de travesía la práctica que no pueden tener en nuestros guardacostas...."

En 1889 el Capitán de Navío Don José María De la Vega González asumió el cargo de Jefe del Departamento Central y de Marina de la Secretaría de Guerra y Marina, lo cual aprovechó para presentar un proyecto para la creación de una escuela naval militar, el cual no le fue aprobado. En ese mismo año, el gobierno mexicano encargó a los astilleros franceses Foges et Chantier de la Méditerranée de el Havre, la construcción de una corbeta para destinarla a las prácticas de los estudiantes de las ciencias navales. Este buque, que fue entregado en 1891, fue bautizado con el nombre de "Zaragoza" y años más tarde, sería el primer buque de bandera mexicana que circunvaló la tierra.



Brigadier de Marina José Ma De la Vega

El 8 de enero de 1896, el General Porfirio Díaz, en su carácter de Presidente de la República, expidió el decreto N° 130 en el que se especificaban los planes de estudio y prácticas de los Aspirantes de la Marina de Guerra y Pilotines de la Marina Mercante y mencionaba asimismo la creación de una escuela naval flotante y dos escuelas prácticas de vela. De acuerdo con las disposiciones ahí contenidas, la escuela naval flotante habría de iniciar sus actividades el 1° de enero de 1898.

Aprovechando la coyuntura, el Brigadier De la Vega, con toda oportunidad logró la reconsideración del decreto antes mencionado, al enviar al General Felipe Berriozábal, a la sazón Secretario de Guerra y Marina una nueva iniciativa que finalmente convenció al Presidente Díaz para que se dispusiera el establecimiento en tierra de una escuela naval militar en el puerto de Veracruz.

No podríamos afirmar hoy con certeza, si aquellos jóvenes que formaron parte de las primeras generaciones egresadas del Colegio Militar para servir en la Marina de Guerra eran marinos con educación castrense o militares obligados a ser marinos. Lo cierto es que ellos fueron la primera luz de la conciencia naval en la memoria histórica nacional, que debía ser despertada después de tantas calamidades que se cernieron sobre la Nación Mexicana. Tal parecía que Veracruz era para nuestros enemigos la puerta de entrada al Parnaso y los veracruzanos, más concientes que nadie de la necesidad de una marina de guerra, se habían batido valientemente en múltiples ocasiones para defender su ciudad y su patria contra los filibusteros, contra los españoles, contra los franceses, contra los norteamericanos, por lo tanto era el lugar más proclive a aceptar con simpatía y cariño el establecimiento de la escuela donde se formarían los futuros marinos de guerra de la Nación. Así que tal vez, José María de la Vega, producto de aquellos primeros jóvenes marinos educados en el Colegio Militar y conocedor de nuestra historia y nuestra gente, escogió muy concientemente a Veracruz como asiento de la Escuela Naval por él concebida en su proyecto, que envió al General Felipe Berriozábal, Secretario de Guerra y Marina, el 19 de abril de 1897 en el que exponía con toda claridad sus puntos de vista y consideraciones personales e institucionales.



General Porfirio Díaz, creador de la moderna Armada mexicana. Bajo su mandato se adquirieron buques, se construyeron puertos y se formalizó la educación naval

Después de analizar la iniciativa recibida, el General Berriozábal, debe haber estimado como factibles y muy convenientes las posibilidades de que se pudiera establecer la Escuela Naval Militar que tanta falta hacía al país, ya que de inmediato puso el proyecto a consideración del Presidente de la República, General Porfirio Díaz. No le llevó al Presidente mucho tiempo comprender la importancia del contenido de aquel documento y la trascendencia de su decisión, porque el 21 de abril puso en el

documento el siguiente acuerdo: "Aprobado por el Señor Presidente; vuelva al Departamento de Marina, para que se mande el presupuesto a Hacienda y se consulte minuta de decreto y se liberen las demás órdenes". Quién iba a decir que exactamente 17 años después el plantel dibujado por la imaginación y la pluma del Brigadier De la Vega haría honor a sus motivaciones más profundas, la defensa de la soberanía y la dignidad de la patria.

El 23 de abril, cuatro días después de haberse presentado el proyecto, fue promulgado el decreto N° 154 cuyo texto a la letra dice:



General Felipe Berriozábal

El Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

Porfirio Díaz, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

Que en atención a las dificultades que se han presentado para obtener un buque ya construido que reúna las condiciones adecuadas para instalar en él la Escuela Naval Flotante a que se refiere la ley de 8 de enero de 1896, y considerando que mientras se toman las medidas conducentes para llenar este requisito, es de absoluta necesidad atender a la formación del personal que en lo sucesivo preste sus servicios en la Armada y en la Marina Mercante, aprovechando para ello los elementos que en la actualidad existen para impartir la instrucción científica y práctica a los jóvenes que quieren formar el contingente de oficiales, maquinistas y pilotos que demandan los expresados servicios; en uso de las facultades que me concede el artículo 6° de la ley del 30 de mayo de 1896, y el único de la de 17 de diciembre del mismo año, he tenido a bien decretar lo siguiente:

ARTÍCULO 1° Mientras se adquiere por la Nación un buque con las condiciones apropiadas para instalar a bordo la Escuela Naval Flotante a que se refiere la fracción "A" del artículo 1° de la ley de 8 de enero de 1896, se establece en Veracruz un plantel en el que se imparta la instrucción científica, militar y accesoria a los jóvenes que se dediquen a las carreras de oficiales de guerra y maquinistas de la Armada, el que se denominará Escuela Naval Militar.

ARTÍCULO 2° Dependerá directamente de la Secretaría de Guerra y Marina, la que expedirá el reglamento respectivo en el que constarán: las condiciones de admisión de los alumnos, el plan de estudios, la duración de éstos y demás requisitos para normar su marcha interior.

ARTÍCULO 3° En la misma escuela podrán obtener su instrucción los jóvenes que quieran seguir las carreras de pilotos y maquinistas de la Marina Mercante, los que se sujetarán a las previsiones del citado reglamento.

ARTÍCULO 4º El personal, sueldos y gastos de la Escuela Naval Militar serán los que señale la ley de presupuestos de 1897 a 1898.

ARTÍCULO 5º Se refunde en ella la Escuela Teórico-Práctica de Maquinistas que existe en el Arsenal Nacional.

ARTÍCULO 6º Todos los gastos que sean necesarios para el arreglo del edificio en que deba instalarse la Escuela, compra de muebles, libros, instrumentos, enseres y útiles indispensables, se aplicarán al sobrante que tengan las diversas partidas de las consignaciones de Marina, existentes en el presupuesto del presente año fiscal.

ARTÍCULO 7º La Escuela Naval Militar se inaugurará el 1º de julio próximo.

ARTÍCULO 8º Se destina el buque de vela últimamente comprado por el Gobierno, al servicio de la escuela práctica de clases y marinería y su régimen interior será también reglamentado por la Secretaría de Guerra y Marina.



Primer escudo de la escuela naval.- Vitral de la cámara de oficiales a bordo del buque escuela "Cuautémoc"

ARTÍCULO 9º Los viajes de prueba y práctica que deban tener los alumnos de la Escuela Naval Militar, ya sea que se dediquen a la carrera de marina o a la de maquinistas, se harán a bordo de la corbeta-escuela "Zaragoza", o de los buques de guerra del Estado y en el Arsenal Nacional, según lo disponga el Ejecutivo de la Unión.

ARTÍCULO 10º Los alumnos que en el Colegio Militar siguen la carrera de Marina y los que estudian en la Escuela Teórico-Práctica de Maquinistas, pasarán a continuar los cursos de las asignaturas que les correspondan, en la Escuela Naval Militar, sin que esto les cause interrupción en el tiempo de servicios.

ARTÍCULO TRANSITORIO

Se derogan todas las leyes, circulares y disposiciones que se opongan a lo que en el presente decreto se ordena.

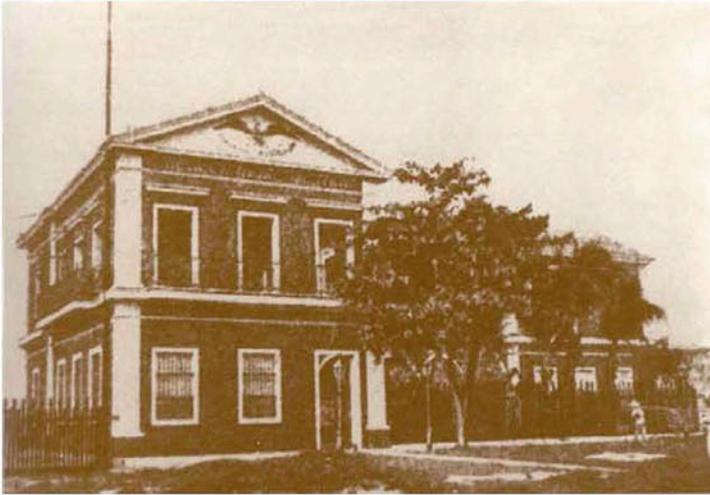
Por tanto mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en el Palacio Nacional de México, a 23 de abril de 1897.- Porfirio Díaz.- Al General de División Felipe Berriozábal, Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina.- Presente.

Y lo comunico a usted para su inteligencia y demás fines.

Libertad y Constitución. México, 23 de abril de 1897.-

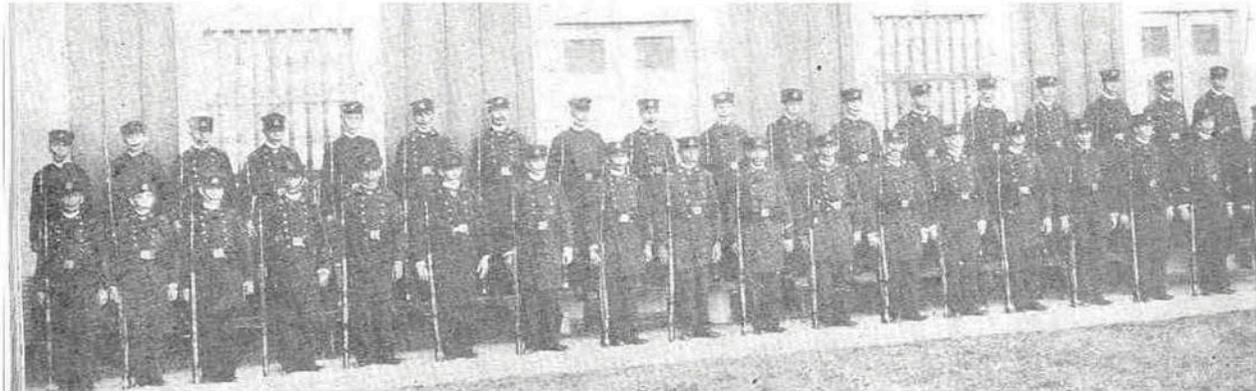
Berriozábal.- Al...



Edificio de los Juzgados Militares donde se instaló inicialmente la Escuela Naval

No es difícil imaginar la alegría, el entusiasmo y la satisfacción que debe haber causado en el ánimo del Brigadier De la Vega y sus colaboradores el documento que liberaba las órdenes para llevar a cabo el proyecto por largos años acariciado, como no lo es tampoco percibir en su rostro el peso de la responsabilidad que habían contraído, pero que, estimulados por el beneplácito alcanzado se pusieron todos manos a la obra. El Capitán de Fragata Manuel E. Izaguirre se dedicó con toda diligencia a acondicionar el local

que se designó para el plantel, según lo indicaba otro decreto emitido el 10 de mayo siguiente. Tanto el Brigadier De la Vega como el Capitán Izaguirre se abocaron a conseguir el mobiliario necesario y terminar de acondicionar el local con los cien pesos que les autorizó para ello la Secretaría de Guerra y Marina.



Primer cuerpo de alumnos que ingresó a la escuela Naval el 1º de julio de 1897

Según una crónica de la época, la Escuela Naval ocupó el predio que con anterioridad perteneció al Colegio "Esperanza" y posteriormente sirvió para alojar las oficinas de los Juzgados Militares de la Comandancia Militar de Veracruz, este lugar era un sitio extenso, próximo al mar, por la calle de Landero y Cos, al costado sur del mercado de peces y mariscos del puerto, y colocado dentro de las condiciones exigidas por las ordenanzas y la higiene de las agrupaciones militares. Se procedió a demoler parcialmente el antiguo edificio de madera levantándose una nueva construcción de material y acondicionado en buena forma. Tanto para su inauguración, como después de ella, se hicieron las obras de acondicionamiento y ampliación que urgentemente

demandaba el edificio, las cuales estuvieron a cargo del Capitán primero de Ingenieros, Eulalio Vega, y a fines de enero de 1898, quedaron concluidos estos trabajos. Se instalaron el dormitorio para alumnos, sus baños y departamentos de aseo, la cocina y dos aulas en una extensión de 40 metros de largo, 11 de ancho y 9 de alto.

El 15 de junio, la Secretaría de Guerra y Marina publicó en el Diario Oficial: “Mientras se publican los reglamentos definitivos correspondientes a los diversos ramos y con objeto de que puedan ingresar los jóvenes que deseen seguir la carrera de Marina, se tomará para el funcionamiento del plantel un reglamento provisional para la Escuela Naval Militar, que abarca 207 artículos en XXI títulos a saber: Organización, Del Director, Del Subdirector, Del Primer Teniente del Detall, Del Médico Cirujano, Del Secretario Bibliotecario, De los Profesores, De los Oficiales, De las Brigadas, De los Aspirantes de Segunda y Cabos, Ingreso de los Alumnos con Deberes y Atribuciones de éstos, Del Contador, Del Despensero, Del Contraamaestre, Del Servicio Interior, Del Régimen Interior, De la Junta Facultativa, De la Junta Gubernativa, De la Junta Administrativa, Faltas y Penas, Del Plan de Estudios, Exámenes, Premios y Ascensos, Vacaciones y Previsiones Generales”

El reglamento indicaba que el Cuerpo de Alumnos estaría dividido en dos brigadas, cada una de ellas formada por Aspirantes de Segunda, cuatro Cabos, y 20 Alumnos, cuyos requisitos de ingreso eran: ser mexicano por nacimiento o naturalización, haber cumplido catorce y no pasar de diez y ocho años, contar con certificado médico de buena salud, comprobar su buena conducta y aplicación, saber escribir con letra perfectamente inteligible. En relación a los profesores, se exigía que tuviesen conocimientos profundos teóricos y prácticos de las materias que impartirían. Por otra parte, el reglamento señalaba el cuadro de enfermedades que podían inutilizar a los alumnos del plantel para el servicio activo dentro de las normas exigidas.

Como complemento del reglamento se adjuntó el Plan de Estudios que contemplaba un curso preparatorio de dos semestres, uno en la escuela y otro a bordo de la corbeta-escuela “Zaragoza”; un curso profesional de siete semestres para oficiales y maquinistas de la Armada en la Escuela, más tres semestres prácticos a bordo de cualquier buque del Estado y en el Arsenal Nacional, según fuese dispuesto por el Ejecutivo. La importancia de este plan de estudios radica en que fue el primero que se elaboró de un modo científicamente estructurado, acorde a los adelantos tecnológicos de la época y a los conocimientos académicos de nuestro país.



*Capitán de Navío Manuel Izaguirre,
primer director de la Escuela Naval*

La inauguración de la Escuela Naval Militar, el 1º de julio de 1897, se llevó a cabo con una gran ceremonia, a la cual asistieron altas autoridades militares, navales y civiles. En ese mismo día, quien sería su primer director, el Capitán de Fragata Manuel E. Izaguirre, recibía su ascenso a Capitán de Navío y con ese carácter rindió su Parte de Novedades: *“Tengo la honra de comunicar a usted que en cumplimiento de sus superiores órdenes, quedó hoy inaugurada esta Escuela Naval, que es una nueva protección que tanto el C. Presidente de la República como Ud., se sirven impartir a la incipiente Armada Nacional, y en la que procuraré seguir sus respetables instrucciones acerca de los hábitos de moral, patriotismo, honradez y aplicación que debo inculcar a mis alumnos para secundar así el programa de dicho Primer Magistrado y de Ud. en la reorganización del Ejército y la Armada”*.

Quiénes formaron aquella vanguardia que inició aquella importantísima obra de infraestructura que hoy alimenta a nuestros buques, escuadrones y batallones?

PLANTA DIRECTIVA

Director	Capitán de Navío Manuel E. Izaguirre
Subdirector	Capitán de Fragata Ignacio Hjar
Jefe del Detall	Primer Teniente Gabriel A. Carballo
Jefe de la 1ª Brigada	2º Teniente Francisco J. Rivadeneyra
Jefe de la 2ª Brigada	2º Teniente Vicente Solache
2º Jefe de la 1ª Brigada	Subteniente de la Armada Tristán Canales
2º Jefe de la 2ª Brigada	Subteniente de la Armada José Ornelas
Secretario y Bibliotecario	Subteniente de la Armada Francisco Rivadeneyra

PLANTA DOCENTE

Doctores José María Iglesias y José Palazuelos para las materias de Física y Química
 Lic. Benjamín de Gibes para la materia de Gramática Española
 Don Francisco Aspe en la clase de francés
 Don Francisco Sherwell para las clases de Inglés
 Ingeniero Militar Pedro Pablo Romero para Geometría y Trigonometría
 Ingeniero Joaquín Mendizábal Tamborrel para la materia de Mecánica
 Mayor de Ingenieros Francisco Rocha para Geometría Descriptiva
 Don Alejandro González Báez para Dibujo y Caligrafía.

CUERPO DE CADETES

Procedentes del Colegio Militar

Ignacio Galindo	Alonso Elizondo
Ignacio Arenas	Rodolfo Figueroa
Rafael Carrión	Eduardo Loaeza
Manuel J. Urrea	Leopoldo Hernández Aceves
Carlos Jimenez	Juan Manuel Hernández

Manuel Escudero
Enrique Antiga
Gabriel Covarrubias**
Arturo Limón
Luis G. Izaguirre

Manuel Portilla Villar
Abelardo Antiga
Luis P. Florencia
Saturnino Almad a



Algunos de los cadetes de la primera generación 1897

Procedentes de la Escuela de Maquinistas Navales del Arsenal Nacional:

Leopoldo Correa	Manuel A. Silva
Carlos M. Peralta	Miguel Avila
Pedro J. Reynaud	Oscar Arenas
Sotero Rodríguez	Palemón Serrano
Enrique Vázquez	Abel Conde de la Torre
Manuel Hinojosa**	

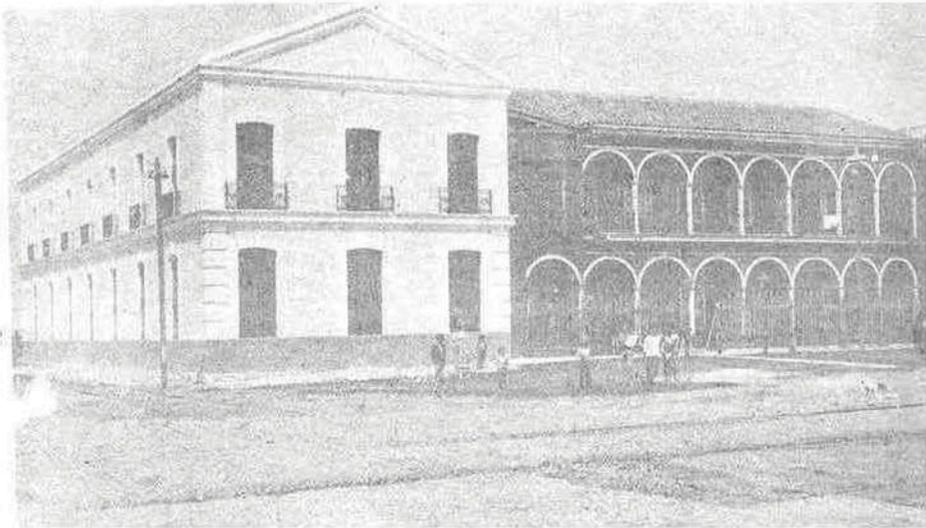
De concurso directo:

Luis Hurtado de Mendoza	José Rodríguez Malpica
Guillermo Acosta	Gonzalo Sierra
Rafael Izaguirre	Julio de Lara**
Manuel Garza Leija	Luis Rebattlet
José González Williams	Pastor Herrera Perea
Rodolfo Cano Zamudio	Rafael Benitez
Omar Ortiz	Arturo A. Medina
Angel Baturoni	Manuel Carvajal
Ricardo Silva	

** Mueren de fiebre amarilla el mismo año de su ingreso.

Los primeros Guardiamarinas que sustentaron exámenes para ascender a subtenientes de la Armada fueron Ignacio Torres, Roberto Barquín, José Vicente Sentiés y Arturo Puga.

El Ingeniero José López Guerrero inició en 1898 y en el mismo predio, la construcción del edificio de la Escuela Naval que albergaría al plantel hasta 1952. En aquel mismo año se efectuó el viaje de prácticas a bordo del "Zaragoza" y el Velero "Yucatán" fue habilitado a buque escuela para Grumetes y Guardiamarinas.



Segundo edificio de la Escuela Naval

Al año siguiente, 1899, llegó a ocupar el cargo de subdirector de la Escuela, proveniente del Colegio Militar, el que a la postre sería prominente político, periodista, escritor y diplomático, Martín Luis Guzmán que a la sazón ostentaba el grado de Teniente Coronel.

José Rodríguez Malpica, Luis Hurtado de Mendoza, Rafael Izaguirre, Rafael Carrión, Eduardo Loaeza e Ignacio Arenas, entre otros, formaron parte de la primera generación de Guardiamarinas egresados de la Escuela Naval Militar en el año de 1901.

A pesar de que el 20 de noviembre de 1910 estalló el movimiento revolucionario encabezado por Francisco I. Madero, las actividades dentro de la escuela siguieron su curso normal. En 1912 el viaje de prácticas se dirigió a Sudamérica a bordo del cañonero "Morelos", habiéndose visitado Río de Janeiro en Brasil, Buenos Aires en Argentina y el Callao en Perú; en este último puerto se recibió la noticia del asesinato del Presidente de la República, por lo cual el Comandante del buque, Capitán de Fragata Antonio Ortega y Medina decidió precipitar el regreso a México, arribando al puerto de Salina Cruz el 20 de marzo de 1913 después de haber navegado 13,336 millas durante 130 días.



General Félix Díaz instituciones legalmente constituidas. Sin disimular su sorpresa el Capitán Servín acogió con simpatía la solicitud y con orgullo fue izada la bandera del plantel después de la exclamación unánime de ¡Viva la Escuela Naval!

Al día siguiente, Félix Díaz envió a la Escuela Naval un mensaje en el que le comunicaba al director las “seguridades de que será respetada la Escuela Naval, tan querida para él como el Colegio Militar del que es hijo, y aplaude el proceder, viendo con orgullo que siguen los pasos y el ejemplo de aquellos aguiluchos, los Niños Héroe, que ofrendaron sus vidas en defensa de la patria”. No estaba muy lejos el día en el que la Escuela Naval tendría que cumplir con esta premonición, que en esa oportunidad solo dio muestras de la lealtad a las instituciones de la Patria que ha caracterizado a la Armada de México.



Ceremonia de Jura de Bandera durante el acto de reinstalación de la Escuela Naval en 1919

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 lo 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° al 4° años fuesen embarcados en diferentes buques y los del 5° año fuesen graduados como Guardiamarinas y enviados al servicio.

Restaurado, el edificio de la escuela de los daños que recibió en 1914, fue nuevamente abierta en febrero de 1919 con el nombre de Academia Naval, bajo la dirección del Comodoro Arturo Laphan, 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 1924 fue nuevamente puesta en servicio bajo el mando de su primer director, Comodoro Manuel Izaguirre.

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



El Contralmirante Alvaro Sandoval Paullada recibe la Bandera de Guerra de la Heroica Escuela Naval de manos del Presidente Miguel Alemán Valdez durante el acto de inauguración de las nuevas instalaciones en Antón Lizardo

Es hasta el año de 1932 en que fue nombrado Director el Capitán de Navío 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 Escuela Naval del Pacífico la cual funcionó de 1941 a 1947.

En junio de 1947, el ex profesor de la escuela y médico naval, doctor Porfirio Sosa Zárate, 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 añadido a sus

denominaciones dicho título.

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 Álvaro 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.



Instalaciones de la Heroica Escuela Naval en Antón Lizardo

CAPITULO IV

LA ARMADA DE MÉXICO EN LA REVOLUCION MEXICANA.

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 mas difícil de sustituir, 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. Así sucedió en la Revolución Francesa y en la Revolución Bolchevique

En la revolución mexicana sucedió que, el ejército formado en el fragor de los combates, estaba integrado por la masa popular en rebeldía, cuya victoria se debió precisamente al aniquilamiento del ejército federal, principalmente su oficialidad, por lo que los nuevos cuadros militares surgidos del movimiento social recelaban de la lealtad de la marina que por la naturaleza de su formación profesional era en términos generales, apolítica, por lo que su lealtad la era otorgada invariablemente a la ley y a las instituciones del gobierno legalmente constituidas.

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; 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 periodo revolucionario fue la promulgación de su Ordenanza General por el Presidente Francisco I. Madero.

El Cañonero "Tampico" y El Incidente de Topolobampo

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 preeminencia. 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.

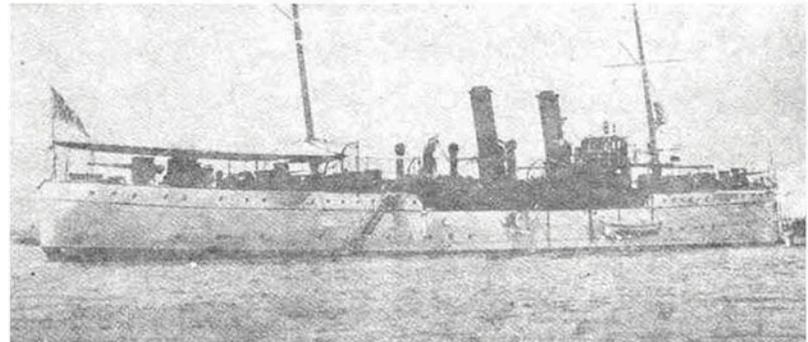


*Capitán de Navío
Hilario Rodríguez
Malpica. (U.H.C.S.M).*

Rodríguez Malpica fue ascendido por Venustiano Carranza al grado de Capitán de Navío y le giraron órdenes para que se dirigiese a Topolobampo con el fin de incorporarse a las fuerzas rebeldes.

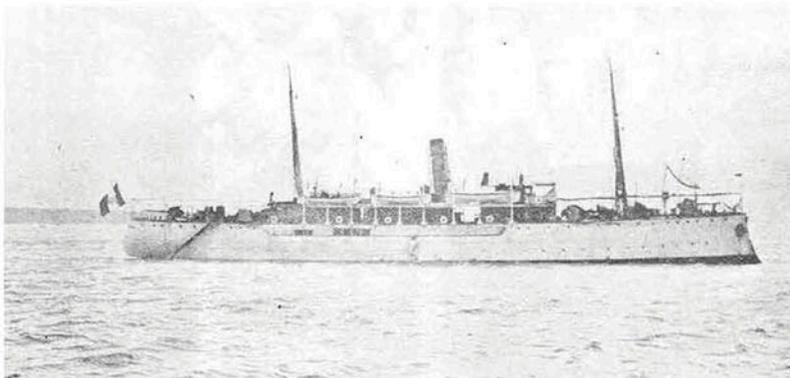
Esto fue lo que aconteció con el teniente Hilario Rodríguez Malpica y la tripulación del cañonero "Tampico". Venustiano Carranza, encabezando el movimiento constitucionalista, se había levantado en armas en contra del gobierno del general Victoriano Huerta, a causa del asesinato del Presidente de la República Don Francisco I. Madero y el vicepresidente José Ma. Pino Suárez y después de haber proclamado su rebeldía en el Plan de Guadalupe, en marzo de 1913 se lanzó a una campaña militar iniciada desde Sonora.

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 de su comandante, Teniente Mayor Manuel Castellanos y juró su adhesión al movimiento revolucionario. El Comandante



Cañonero Tampico.

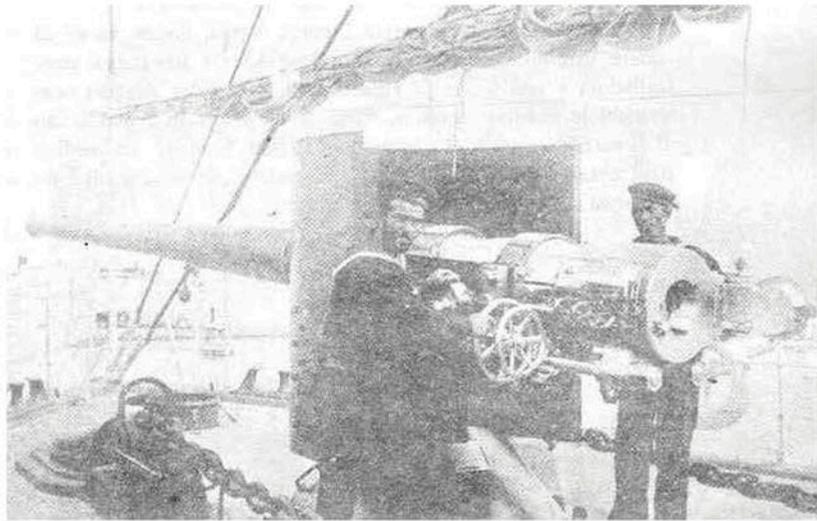
Teniendo conocimiento del



Cañonero "Guerrero"

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 órdenes de bloquearlo en Topolobampo y atacarlo si se presentara la oportunidad.

Ya en Topolobampo, el general Álvaro 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" al mando del Capitán Ignacio Arenas, a las cuatro y media de la tarde el "Tampico" abrió fuego. 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.



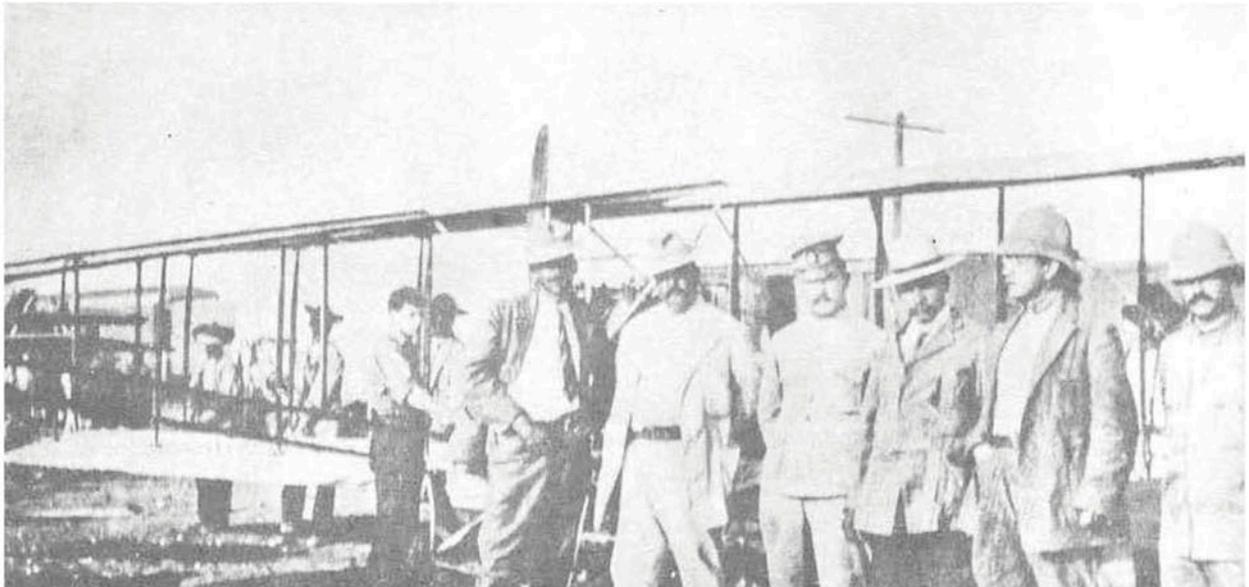
Capitán de Navío Ignacio Arenas, comandante del cañonero "Guerrero" y su artillería de 4"



Capitán Gustavo Salinas junto al biplano "Sonora" con el que llevó a cabo la primera acción aeronaval de la historia. Archivo Histórico de la Secretaría de la Defensa Nacional

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 2º teniente maquinista Teodoro Madariaga, se retiró con su buque a Mazatlán. Este es otro de los aspectos muy importantes de este combate, porque durante su desarrollo se llevó a cabo el primer bombardeo que una aeronave infringía a un buque en la historia militar a nivel mundial.

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 nacionalidades,



General Álvaro Obregón, estratega del Ejército Constitucionalista que empleó por primera vez un aeroplano para bombardear un barco

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 norteamericanos 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 Ignacio Arenas, recibió información de que la tripulación del "Tampico" había logrado poner a flote su barco y que habían recibido órdenes de dirigirse a Mazatlán transportando tropas del Batallón de "Irregulares de Sinaloa" por lo cual apresuró sus reparaciones y se hizo rápidamente a la mar con objeto de rematar el maltrecho barco.

El 14 de junio el "Tampico" se hizo a la mar, pero los daños sufridos en su vieja maquinaria lo hicieron 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 éste con su tripulación trataron de reparar la maquinaria antes de que el "Guerrero" les sorprendiera.

El 16 de Junio, en la madrugada, el "Guerrero" llegó a 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.



Fuerzas del Ejército Federal intentando derribar el avión en el que el Capitán Salinas y el Segundo Teniente Maquinista de la Armada bombardeaban al cañonero "Guerrero" en la costa de Topolobampo

Al ver como sus compañeros caían muertos, víctimas de un tiro mas 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 éste 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 que 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.

La orden que 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 en calidad de prisionero se aproximara al costado del "Guerrero", Rodríguez Malpica sacó su pistola y se pegó un tiro en el paladar.

La Segunda Intervención Norteamericana



*General Ignacio Morelos
Zaragoza*

fracasaron, de tal manera que sucedieron varios incidentes de carácter internacional que procuraban provocar un hecho lo suficientemente creíble que justificase la intervención directa de las fuerzas armadas norteamericanas en territorio mexicano. Finalmente el hecho esperado ocurrió 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 acorazado "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 Henry T. Mayo, comandante de la 4ª División de la Flota del Atlántico de los Estados Unidos, por cuya intervención se puso en inmediata libertad a los marinos

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. El General Alvaro 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 del General Victoriano Huerta, intentos que sistemáticamente



Marineros del "Dolphin" en Tampico

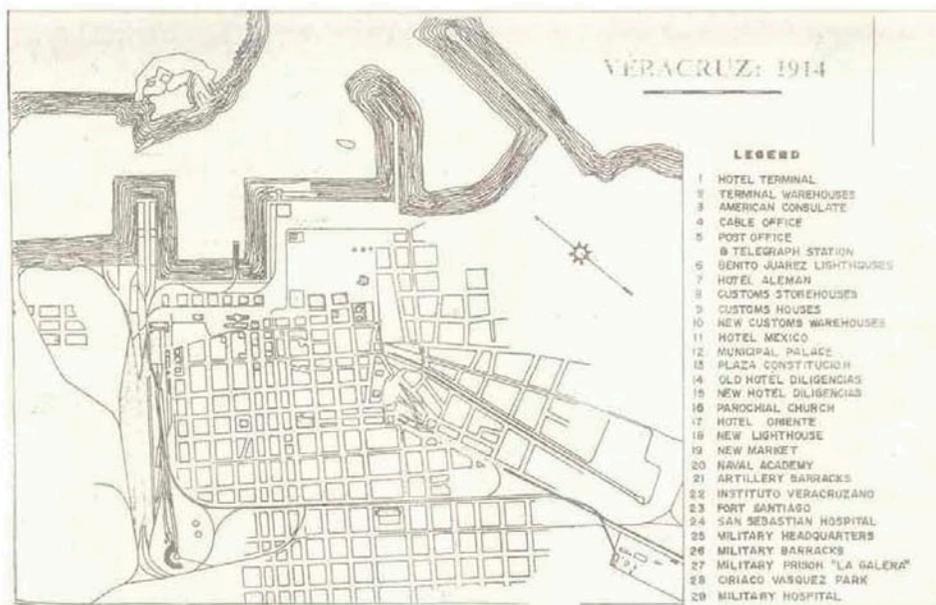
detenidos y se expresaron disculpas al comandante de la flota norteamericana, cuya presencia obedecía a los preparativos de la intervención mediante un bloqueo encubierto impuesto a los principales puertos mexicanos. Sin embargo horas más tarde recibió el general Ignacio Morelos Zaragoza, Jefe Militar de Tampico, una comunicación del Almirante Mayo en la que se exigía una amplia satisfacción e izar públicamente la bandera norteamericana en un lugar visible y saludarla con veintiún cañonazos, los cuales serian contestados por el acorazado "Connecticut". La decisión del comandante mexicano debería ser contestada en un término de 24 horas. El general Morelos Zaragoza se negó a satisfacer tal demanda, considerando fundamentalmente que las satisfacciones dadas en cuanto se produjo el incidente eran suficientes para dar por concluido el asunto.



Contralmirante Henry T.
Mayo

El comandante de la escuadra norteamericana 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 e hizo llegar al general Morelos Zaragoza todos los elementos que se consideraron útiles para una resistencia al que parecía ya inevitable ataque, llegando a solicitar, inclusive, a los oficiales del



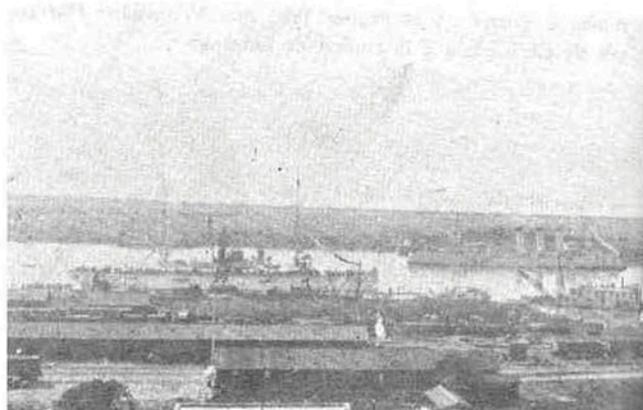
Mapa del puerto de Veracruz elaborado por los agentes de información del ejército norteamericano antes del desembarco previsto para ocupar la aduana

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 establecido, sorpresivamente para el pueblo tampiqueño, los acorazados que se hallaban fondeados frente a la barra zarparon, permaneciendo en sus proximidades

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, las cuales estaban necesariamente condenadas al fracaso.

De tiempo atrás se encontraban buques de la Armada de los Estados Unidos fondeados frente a nuestros principales puertos, pero a raíz de los sucesos de Tampico, el 13 de abril en Washington, se dictó la orden para que al día siguiente la flota del Atlántico al mando del Contralmirante Badger integrada con los acorazados "Arkansas" "New Hampshire" "South Carolina" "Vermouth" y "New Jersey" se trasladara desde Norfolk al puerto de Tampico, finalmente fue desviada a este último, al que arribó el 22 a las 02:00 hrs.



Escuadra norteamericana fondeada en el Río Pánuco

El mismo día 20 de abril se le ordenó a Mayo zarpar hacia Veracruz con su flota debido a que el 18 se tuvieron noticias de que el "Ypiranga", vapor mercante alemán que conducía armas desde el puerto de Hamburgo para el gobierno de Huerta, se dirigía a Veracruz. La orden emitida al Almirante Fletcher era impedir que dichas armas llegasen a México, apoderándose de la aduana. Mayo solicitó permanecer en las proximidades de Tampico para proteger las vidas de los norteamericanos redicados en dicho puerto, pero a solicitud de Fletcher envió al "Chester" y al "San Francisco". Esta fue la primera ocasión en la historia en que los pilotos navales fueron llamados para participar en una operación naval para cumplir tareas de observación.

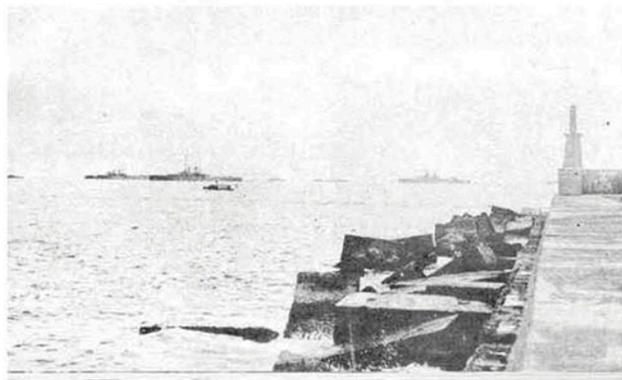
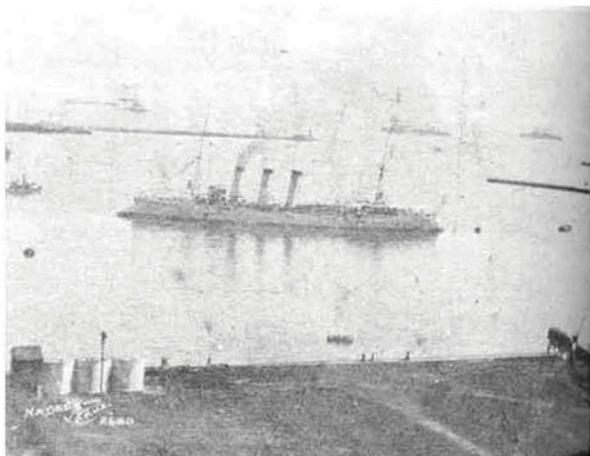


Contralmirante Frank F. Fletcher

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

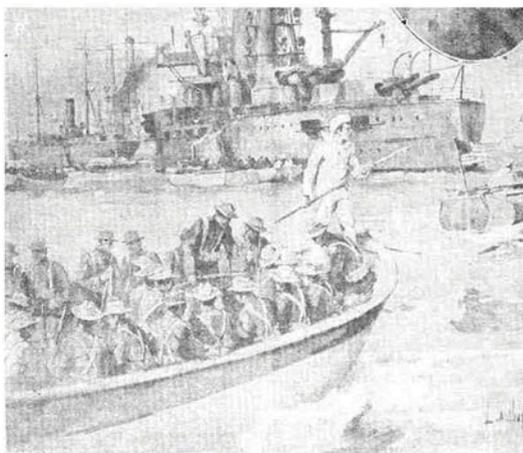
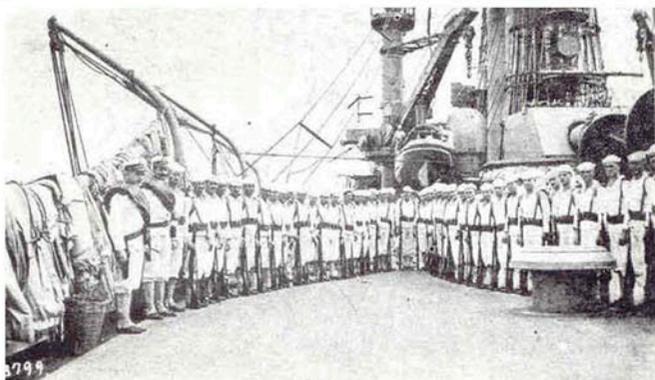
En Tampico estaban los Acorazados "Connecticut" y "Minnesota", cruceros "Chester" y "Desmoines", el cañonero "Dolphin"; el transporte "Hancock" llegó a Tampico el día 19 con el Primer regimiento de Infantería de Marina, En Veracruz se encontraban el los acorazados "Utah" "Florida", el cañonero "Praire" y buque proveedor de minas "San Francisco" que llegó hasta el día 21 a las 20:30 hrs.

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 pelearemos contra el pueblo mexicano". Agregó: "Se trata exclusivamente de un asunto entre este gobierno y una persona que se llama a sí mismo Presidente Provisional de México (Victoriano Huerta) cuyo derecho a llamarse así nunca hemos reconocido nosotros en ninguna forma".



Dos aspectos de la Flota norteamericana del Almirante Fletcher alistada para la invasión frente al puerto de Veracruz

El día 20 de abril imperaba en el puerto de Veracruz un ambiente de inquietud aun cuando muchas de las actividades comerciales y portuarias se desarrollaban con aparente



Dos aspectos del desembarco de las tropas norteamericanas de sus unidades

normalidad. Quien conoció anticipadamente los acontecimientos que estaban por desarrollarse, aun 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. Canada, cónsul de los Estados Unidos que, por instrucciones del Almirante Fletcher le informaba que las tropas de la escuadra iban a desembarcar para ocupar la aduana y que

solicitaba su ayuda a fin de evitar una destrucción innecesaria; Maas le dijo que esto era imposible.

Sin embargo, como a las 14:30 horas el General Maas se retiró del puerto y estableció su cuartel general en Tejería, dejando en la ciudad solamente una guarnición de cien hombres bajo el mando del teniente Coronel Albino Cerrillo, sin notificarle a él ni a las autoridades locales las intenciones del Almirante Fletcher ni el motivo de su evacuación.

El día 21, a las once horas y veinte minutos de la mañana, la población pudo advertir que del "Praire" descendían tropas con gran rapidez, ocupando once espaciosas lanchas, en las que se dirigieron al muelle "Porfirio Díaz" en la Compañía Terminal, donde desembarcaron. A su vez, el Director de la Escuela Naval Militar, Capitán de fragata Rafael Carrión, observó desde su oficina las maniobras en los buques norteamericanos. Momentos después llegó el profesor de 2º 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 a la comandancia militar para recibir órdenes, 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 Comodoro Manuel Azueta quien tuvo conocimiento



General Gustavo Mass



Comodoro Manuel Azueta. Asumió el mando de la defensa de la Escuela Naval

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 ordenes del comandante de la plaza. Poco después llegó el Capitán de navío Aurelio Aguilar y en seguida el teniente mayor Modesto Sáenz. El Comodoro Azueta, al llegar a la guardia de la escuela dirigióse a los Cadetes en voz alta diciendo "A LAS ARMAS MUCHACHOS, LA PATRIA ESTA EN PELIGRO", arenga que fue coreada con 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 entre el pueblo se 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 19º batallón que mandaba este último, se habían posesionado de algunos lugares estratégicos en la plaza de armas, en el faro "Benito Juárez" y otros más, desde donde ofrecerían resistencia al intruso.



Miembros del 19º batallón y civiles batiéndose con las tropas americanas

Al presentarse la fuerza invasora en la



Cadete Virgilio Uribe

esquina formada por las calles 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 dominaban y aunque de manera muy débil e intermitente, por falta de líderes, el fuego continuo incesante.

El General Maas, al retirarse de Veracruz, se llevó consigo no solo a los hombres que tanta falta hacían para defender el suelo patrio, sino también el material defensivo necesario. Sólo quedarían en el puerto las dotaciones necesarias para la guarnición de

cien hombres que allí dejó. Cerca de las doce del día comenzó el tiroteo con que los voluntarios y cincuenta hombres del 19º Batallón trataron de detener el avance de los invasores. 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, los invasores avanzaron hacia él, 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.



Tropas norteamericanas combatiendo frente a la aduana de Veracruz

Juárez", donde oponían resistencia algunos elementos del 19º Batallón. Otros puntos donde los defensores de Veracruz se parapetaron fueron el Palacio Municipal, 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,

Esto dio origen a que las ametralladoras de las lanchas, rompieran el fuego sobre la escuela y minutos después hiciera lo propio la artillería del "Praire", 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 "Praire" había iniciado desde momentos antes, su ataque de artillería en contra del faro "Benito



Teniente José Azueta

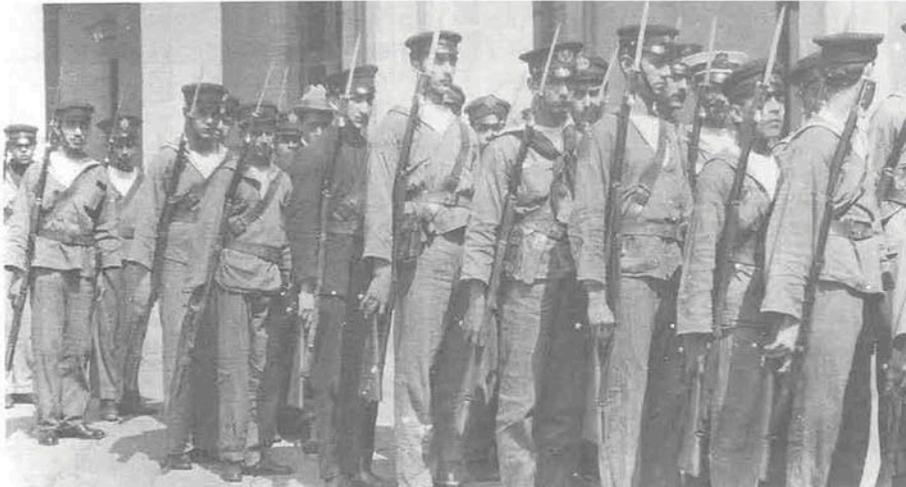
abandonó su primera posición internándola en el patio de la Estación Terminal, apuntando hacia la Aduana Marítima.

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

Al mismo tiempo se recibía fuego de fusil de las tropas que desembarcaban por el muelle fiscal; fueron estos disparos los que causaron la muerte del alumno Virgilio Uribe cuando una bala penetró en su frente en los precisos momentos en que, colocado junto al balcón de su dormitorio, 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 pronunciar palabra. La sangre de Uribe, bautizó de heroísmo los corredores de la escuela al ser llevado por sus compañeros, aun 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 fueron instaladas a espaldas de la escuela, en la esquina de la calle Esteban Morales dos piezas de artillería, mismas que fueron retiradas poco después, sin embargo al sitio llegó el Teniente de Artillería José Azueta, con una ametralladora, dispuesto a luchar junto a sus compañeros.

Los cañones del "Prearie" y del "Florida" continuaban haciendo fuego en contra de la escuela y de Veracruz. Cerca de las cinco de la tarde una fuerza del "Utah" avanzó sobre la Aduana acribillando el caserío comprendido entre los hoteles "México" y "Oriente", varios voluntarios trataban de detener su avance disparándole 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



Cadetes en el momento de evacuar las instalaciones de la Escuela Naval donde combatieron heroicamente

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 ofrecía 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 " Hotel Diligencias", " La Universal" y " El Águila de Oro". Esta fuerza fue sin duda la que causó mayor número de muertos entre los defensores.

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 Cos y Esteban Morales, haciendo funcionar su ametralladora con la que logró detener momentáneamente el avance de los americanos hacia la escuela, causándoles numerosas bajas. Más tarde, y juzgando que la posición en la que se encontraba, parapetado detrás de un arbotante de luz, no le permitía dominar su sector de fuego, cambió su posición trasladándose a la mitad de la calle pese a las advertencias de sus compañeros que observaban asombrados sus acciones desde los balcones de la escuela. Desde ese nuevo punto reanudó su combate. Momentos después fue herido en una pierna, por lo que, hincado junto a su arma continuó haciendo fuego hasta que recibió nueva herida en la otra pierna, que lo hizo caer. Al ser rescatado por su compañero de escuela Castañón, recibió una tercera herida en el brazo izquierdo.



Rumbo a la Ciudad de México a bordo del ferrocarril después de la retirada



Cadetes Navales en el Colegio Militar a su llegada a la Ciudad de México luego de su participación en la defensa de Veracruz

Los cadetes de la Escuela Naval, llevaban varias horas de lucha y sus municiones se agotaban rápidamente. Entonces se pensó en la evacuación del edificio, quedando en espera de la noche para poder efectuarla, pues no habría ya forma de ofrecer

resistencia, además de que esta sería suicida e inútil. Cerca de las siete de la noche se decidió la retirada, para lo cual se ordenó a los alumnos tomar sus espadines y sus fusiles distribuyéndose entre todos las municiones que quedaban. A las siete con quince minutos salieron a la calle por una de las ventanas del comedor que daba a las Atarazanas, habiendo dejado encendidas todas las luces.

La evacuación de la escuela se llevó a cabo en 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 se dirigieron a pie hacia la estación ferrocarrilera de los Cocos, cercana a Veracruz, donde se enteraron del fallecimiento de su compañero Virgilio Uribe, cuyo cuerpo fue conducido al hospital de San Sebastián para darle sepultura. También quedó en Veracruz el Teniente José Azueta, quien moribundo fue encamado en el Hospital Militar.



El Capitán de fragata Rafael Carrión, director de la Escuela Naval y su planta directiva

Desde los Cocos, los cadetes siguieron su marcha 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.

La lista de aquellos jóvenes y sus mentores, así como el personal administrativo y de servicios que alcanzaron la gloria de defender el honor de la nación nuevamente ultrajada y ofendida se transcribe tal cual fue informada en el parte de guerra:

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

Planta directiva, de instructores y administrativa:

Capitán de Fragata Director	Rafael Carrión.
Teniente Mayor Subdirector	Ángel Corzo.
Teniente Mayor jefe del Detall	Juan de Dios Bonilla.

Primer Teniente	David Coello.
Primer Teniente	Arturo E. Lapham.
Segundo Teniente	Antonio Gómez Maqueo.
Segundo Teniente	Manuel Espinoza.
Primer Maquinista de 1/ra	Ramón Maqueo.
Escribiente de 1/ra	Leopoldo H. Gil.
Escribiente de 1/ra	Irineo Alacio Pérez.
Aspirante de Segunda	Ángel Gutiérrez A.
Aspirante de Segunda	Gustavo T. Bravo.

Cuerpo de Alumnos:

Aspirantes de Tercera:

Esteban Minor	Leopoldo Rueda	Fernando Inzunza
Federico A. Luna	Adán Cuellar.	

Cabos de Alumnos:

Luis Pérez Ch.	David Fernández	Mario Riverón.
Diego Martínez Corona	Manuel Aguilar	Rafael V. del Mercado.
Heladio Illanes	Rafael Rábago	Rafael A. Delgado
Rodolfo Gutiérrez A		

Alumnos de Primera:

Benjamín León	Roberto Lurencio V	Mario Rodríguez Malpica.
Pedro Rendón	Roberto Sánchez	Juan Sánchez Terán.
Ignacio Fernández de C.	Carlos A. Menéndez	Luis Sevilla
Fernando Rojas	Virgilio Uribe	Guillermo Torres
José Servin	Salvador Vidal	German A. Quintana
Rodolfo Ángeles	Manuel C. Quintanilla	Manuel de la Sierra

Carlos Ibáñez	Alfredo C. Aguilera	Jorge Suárez
Luis Figueroa	Andrés Sánchez	Ricardo Ochoa Díaz
Estuardo Cuesta	Rafael Aguirre Victoria	Edmundo García
Eduardo Camacho	Roberto Orduña	Rafael Fentánez.
Carlos Castillo Bretón	Flavio E. Saucedo	Ángel Rosas
Ignacio Ríos	Enrique Rosas	Enrique Esparza
Maximiliano Remes	Medardo Blanco	Francisco Vázquez Reyna.
José Ríos	Rodrigo Schega	Luis Cuellar
Armando C. López	Luis Suárez	

Alumnos:

Guillermo Cano	Fernando Arenas	Fernando Poire
Ignacio Gózales	Tomas Ruiz	Fernando Sastré
Alfonso Gonzalez	Enrique Montalvo	Juan Castañon
Eduardo Colina	Julián Camacho	Rafael Fourzán
Eustolio Delgado	Enrique Hurtado	Procopio Ugaude V
Ramón Moya	Juan Valdivieso	Eduardo Salazar
Carlos Fernández	Fernando M. Escudero	Guillermo Oropeza
Francisco Jiménez	Miguel Herrera Celis	José Ahuja
Fernando Guadarrama	Ciro Orihuela Amado	Luciano Trias

Clases, Marinería y Servidumbre:

3/Er. Contramaestre	Joaquín Bauza	Cabo de Mar de 1/ra	León Cetina
Marinero de 1/ra	Felipe Sánchez	Marinero de 1/ra	José Romo
Marinero de 1/ra	Leonardo Sánchez	Marinero de 1/ra	Luis Landa
Marinero de 2/da	Alberto Landa	Marinero de 2/da	Gabino Orozco
Marinero Corneta	Porfirio Gonzalez	Marinero Tambor	Manuel Ramírez

Obrero de 1/ra	Federico Fernández	Despensero	Rafael Aguirre
Cocinero de 1/ra	Federico Fernández	Ayudante de Cocina	José Hernández
Criado de 1/ra	Samuel Sarmiento.	Criado de 1/ra	Roberto Fernández.
Criado de 1/ra	Aurelio Berlín	Criado de 2/a	Tirso Hernández.
Criado de 2/da	Ricardo Berlín	Criado de 2/a	Emilio Perez
Criado de 2/da	Dolores Patiño	Criado de 2/a	Darío Méndez
Criado de 2/da	Félix Puga	Practicante de 2/a	Luis Noya.
Pagador	Pablo Pasquel.		
Personal que se incorporó a la escuela.			
Comodoro	Manuel Azueta (Quien tomó el mando)		
Capitán de Navío	Aurelio Aguilar.		
Teniente Mayor	Modesto Sáenz.		
Despensero	Marcos Lezama.		



Monumento fúnebre dedicado a la memoria del Comodoro Manuel Azueta, el Teniente José Azueta y el Cadete Virgilio Uribe en el que descansan sus restos mortales, ubicado en el paseo del malecón del puerto de Veracruz

La Nacionalización de la Marina.



Venustiano Carranza

Una vez alcanzada la victoria, el movimiento constitucionalista convocó al pueblo a elecciones, por medio de las cuales Dn. 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 abundaran los casos de extranjeros que, a falta de nacionales ocupaban principalmente los cargos de Jefes de Máquinas, los cuales eran contratados en mejores condiciones pecuniarias que sus colegas mexicanos.

Cuando el Congreso Constituyente fue convocado en la ciudad de Querétaro en 1916 para redactar una nueva Ley Suprema, recibió del presidente de la república un proyecto de constitución basado en la Constitución Liberal de 1857, para que éste fuese discutido. Los acalorados debates de aquel congreso han quedado plasmados en sendas crónicas que revelan las diferencias de opinión y de criterio que distinguían a los grupos parlamentarios que no

escatimaron esfuerzos ni desvelos para expresar su profunda preocupación por las consecuencias que aquel documento tendría sobre el destino de la Nación. 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 y general de división Cándido 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".



General y diputado
Cándido Aguilar

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, está llamada a desarrollar grandes intereses marítimos y para vigilar efectivamente éstos es necesario fomentar la marina de guerra y la mercante"...* continúa 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 llegado el caso, luchando con heroísmo, la integridad y el decoro nacional. Por consiguiente es indispensable el requisito de 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 cargos de Capitán de puerto, y todos los servicios de practica y comandante de aeródromo, así como todas las funciones de agente aduanal en la república"*.

Al entrar en vigor la Constitución, se encontraban 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 órdenes 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 encontraban 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 Rafael Izaguirre y del "Oaxaca" al Capitán de altura Armando Ascorve, razón por la cual ahora se conmemora el hecho, celebrando 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.

CAPÍTULO V

LA ARMADA DE MEXICO EN LA POST-REVOLUCIÓN Y LA CREACIÓN 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, ésta fue prácticamente abandonada a su suerte y se le negaron recursos para mantener los pocos barcos que aun quedaban en servicio.

Siendo mas 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 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 las primeras unidades oficialmente reconocidas como tropas de Infantería de Marina y constituyen el pie 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 obtuvo el título de piloto aviador, posteriormente le siguieron los tenientes de corbeta Rafael Santibáñez y Lorenzo Egurrola y el guardiamarina Humberto Enríquez, dando principio en forma incipiente al cuerpo de hidroaviación, formando su pie veterano el 1/o. De Noviembre de 1929.



*Comodoro Carlos Castillo
Bretón*

La situación de los buques de superficie continuaban cuesta abajo, los jefes de la Armada presentaron estudios y proyectos de desarrollo a las altas autoridades de la Secretaria 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

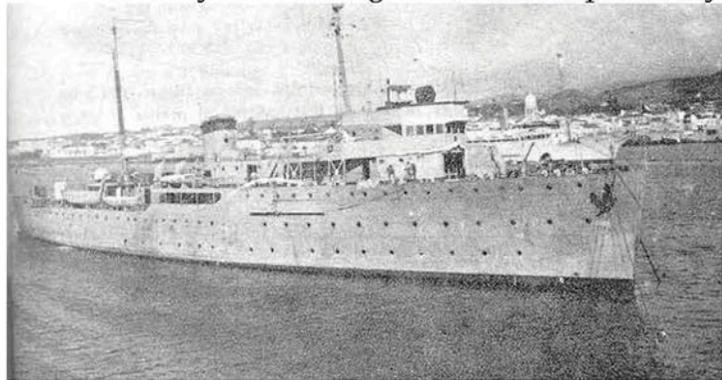
cañoneros "Querétaro", "Potosí" y "Guanajuato" y de 10 pequeños guardacostas de 120 toneladas y 25 nudos de velocidad, los cuales fueron entregados entre 1935 y 1936.



Cañonero Potosí en el muelle de los astilleros españoles en la etapa final de su construcción

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 perteneció a la marina de Guerra, siendo su primer jefe el Comodoro Ingeniero Mecánico Naval Roberto Gómez Maqueo.



Transporte de Guerra "Durango" en pruebas de mar

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 titular fue el prestigiado militar y político veracruzano general de división Heriberto Jara Corona.

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, junto con oficiales de la marina mercante, cubrieron también las plazas de Primeros y Segundos Oficiales, Maquinistas y Radio-operadores.



*Manuel Ávila Camacho, creó la
Secretaría de Marina*

El 4 de mayo de 1943, y también a causa de la amenaza de la segunda Guerra se creó el Primer Escuadrón Aeronaval y con él se formalizó la existencia del cuerpo de Aeronáutica Naval siendo sus integrantes el teniente de navío Rafael Santibáñez y los tenientes de fragata Alberto Cortés, Antonio García Carmona y José Maza Beltrán.

El 13 de mayo fue torpedeado el buque-tanque "Potrero de Llano" por submarinos alemanes y a causa de este hecho, México declaró la guerra a las potencias del Eje. Posteriormente fueron torpedeados sucesivamente los petroleros "Faja de Oro", "Tuxpan", "Las Choapas", "Oaxaca" y "Amatlán". La marina mexicana durante este conflicto bélico sufrió las bajas por muerte de 48 hombres, incluido el teniente de navío Gabriel Cruz Díaz, Capitán del "Potrero del Llano".

El 1/o. de octubre del año de 1943, fue creada la Escuela de Aviación Naval, siendo su primer director el teniente de navío Lorenzo Egurrola.

Gracias a la Ley de Préstamos 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 convoyes mercantes que transitaban por ellas.

Al término 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 Latinoamérica en cuanto al numero de unidades a flote y el quinto en relación al tonelaje de desplazamiento de sus unidades; la 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 ha observado avances acordes a la época actual, el 60% de las Unidades de Superficie tiene mas de 40 años de edad y su armamento es limitado; la organización, funcionamiento y equipamiento de las tropas de Infantería de marina aun no corresponden a su totalidad al papel táctico que este cuerpo desempeña en la guerra; la aviación Naval no cuenta todavía con las Unidades Aéreas apropiadas para cumplir con las misiones que teóricamente le correspondería desarrollar, tanto en



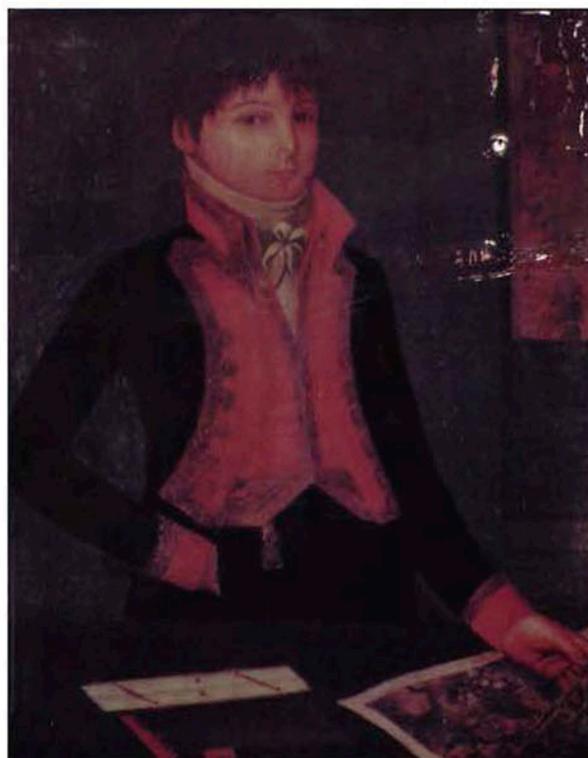
*General Heriberto Jara
Corona. primer Secretario de
Marina*

aspectos de defensa como de vigilancia, pero la historia de la Armada de México es aun breve, han transcurrido 174 años de su azaroso nacimiento y apenas 44 años de que comenzó a desarrollarse de manera ininterrumpida; lo que llegue a ser en el futuro dependerá de lo que cada uno de sus integrantes posea de conciencia histórica, cuya memoria sería el instrumento cognoscitivo que colocaría a institución en el contexto del proyecto nacional, en la medida de su circunstancia y poniendo en su desempeño toda la capacidad y todo su amor a la patria y a su Marina de Guerra.

CAPITULO VI

BIOGRAFIAS DE MARINOS MEXICANOS NOTABLES

Capitán de Fragata Pedro Sainz de Baranda y Borreyro.



Don Pedro Sainz de Baranda Borreyro, célebre marino originario de Campeche, nació un martes 13 de Marzo de 1787, siendo bautizado en la Iglesia Parroquial de Nuestra Señora de Campeche. Sus padres fueron Don Pedro Sainz de Baranda, natural de Alíñame, 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, novohispana originaria de Campeche.

Tradicionalmente, este puerto ha sido pródigo en gente de mar; de ahí que nuestro personaje desde su niñez tuviera inclinaciones marineras. De esta manera, a la edad de 11 años, ansioso de iniciar sus primeras prácticas, 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. Fue promovido como Alférez de

Fragata el 9 de noviembre de 1804, destinándosele 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 Cádiz, fue llamado para formar parte de la tripulación del buque "Santa Ana", al mando del Almirante Federico de Gravina, participando en la batalla de Trafalgar en el enfrentamiento contra el "Royal Sovereign" donde resultó herido, siendo de los pocos supervivientes de aquel buque que que prácticamente estalló durante el combate.

En tanto se restableció de sus lesiones se dio 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 embarcó en el "Príncipe de Austrias", pasando enseguida al apostadero de Cádiz donde recibió el mando de la "Cañonera 44". Tomó parte en diversos combates como el de la costa de Chipiona, regresando a América por licencia real.



Sable de abordaje que perteneció a don Pedro Sainz de Baranda.- Museo Naval de Veracruz

Al enterarse, Sainz de Baranda, de que España y Francia estaban en guerra, decidió alistarse nuevamente en la Real Armada de Barlovento, donde recibió del gobernador y Capitán general de la provincia de Yucatán, Don Benito Pérez Valdemar, el nombramiento de comandante del pailebote de guerra "Antenor", en el que se hace a la mar en 1808 desde Campeche con rumbo a la Habana, llevando pliegos oficiales y numerosos caudales, donde permaneció hasta el fin de la campaña entre los franceses y los rebeldes de Haití. Fue comisionado al pueblo de Guaricó para asistir a las conferencias del embajador con los nativos de Haití; al término de éstas regresó a Baracoa, después 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" fue nombrado Ayudante del Juzgado de la Matrícula de Yucatán, al suprimirse éste, se le destinó al 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 al detalle de las obras de fortificación de la Ciudad y Puerto de Campeche. De

tal forma se le otorgó el ascenso a Teniente en el Batallón de Veteranos de Castilla el 26 de julio de 1816, que le concedieron retroactividad al año de 1809.

Cuando en España se estableció la Constitución de 1820, fue electo diputado a las Cortes de la Monarquía, pero no asistió a ellas.

Al consumarse la Independencia de México el 27 de septiembre de 1821, Don Pedro Sainz de Baranda es electo diputado suplente a las Cortes Constituyentes de México, representando a una parte de los habitantes de Yucatán. En 1822 fue ascendido a Teniente de Fragata y en ese mismo año el gobierno del Emperador Agustín de Iturbide lo nombró Capitán Facultativo de la Capitanía de Artillería de Mérida, pero debido a que el grado de Teniente de Fragata fue suprimido, se le otorgó el despacho de Teniente Primero de la Artillería Imperial el 4 de Noviembre de 1822. Posteriormente, fue enviado a Veracruz al considerarse que sus servicios eran necesarios para llevar a cabo el bloqueo que se debía imponer a la fortaleza de San Juan de Ulúa, que aun se hallaba en poder de los españoles, habiendo tomado posesión del cargo de Comandante de Marina el 3 de diciembre de 1822.

Pedro Sainz de Baranda demostró su lealtad al gobierno imperial surgido de los tratados de Córdoba, 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 la monarquía. Ante este hecho de insurrección, Sainz de Baranda, contando con el apoyo de otros militares, promovió una contrarrevolución en el puerto de Alvarado y en los pueblos de la costa de Sotavento, logrando que sus habitantes volvieran a someterse a la autoridad del Imperio.

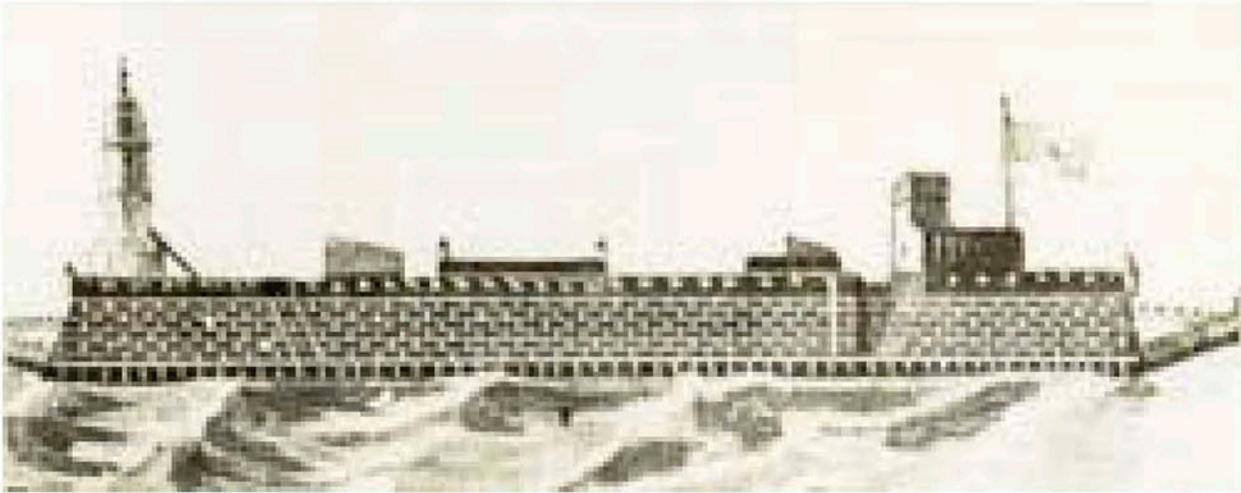
En reconocimiento a su patriótica acción, tanto militar como civil, el gobierno lo ascendió a Capitán de Fragata el 13 de enero de 1823. En ese mismo año y al mando de las balandras "Chalco" y "Chapala" estableció en Campeche un apostadero del que fue nombrado segundo comandante.

Después de la caída de Agustín de Iturbide, regresó a Veracruz a bordo del bergantín-goleta "Margarita", ya que, después del discurso del general José Joaquín de Herrera ante el congreso y haberse decidido disponer lo que fuese necesario para expulsar definitivamente a las tropas españolas que ocupaban el castillo de San Juan de Ulúa, su presencia era necesaria en el lugar de los hechos, porque Sainz de Baranda era el hombre indicado para cumplir con esa misión. Para ello, se hacía necesario aumentar el número de tripulaciones nacionales, de tal forma que Sainz de Baranda logró enviar a Alvarado 200 marineros y 100 soldados, cubriendo su pago con los fondos de derecho de tonelaje que se hallaba en el puerto de Campeche.

El 28 de Marzo de 1824, Sainz de Baranda al mando de las goletas "Tampico" y "Papaloapan" dio escolta a varias embarcaciones que trasladaban tropas expedicionarias a Campeche, regresando a Veracruz el 13 de abril para permanecer en ese puerto hasta

noviembre del año siguiente, cuando se llegó el día definitivo, a partir del cual, el Estado mexicano independiente, inició el ejercicio pleno de su soberanía.

Para llevar a cabo esta tarea, Sainz de Baranda fue nombrado Comandante General del Departamento de Marina en Veracruz el 27 de Julio de 1825, así, procedió a organizar y reforzar la escuadra mexicana que logró doblegar la voluntad del adversario, al impedir el arribo de la flota española, obligando a la guarnición del fuerte de San Juan de Ulúa a una completa rendición el 23 de Noviembre de aquel año, coronando con el



Bosquejo arquitectónico de la fortaleza de San Juan de Ulúa

éxito la propuesta del Secretario de Guerra y Marina y el mandato del Congreso de la Nación.

La Marina de Guerra Mexicana, selló con esa acción tan meritoria y esforzada, su acta de nacimiento íntimamente vinculado a la consumación de nuestra independencia, gracias al carácter, decisión y valentía de Pedro Sainz de Baranda; a quien se le debe reconocer la paternidad histórica de la Armada de México.

Luego de su destacada actuación en Veracruz Sainz de Baranda fue designado Capitán de puerto de Campeche y Comandante de Marina en el Estado de Yucatán.

Su vida, multifascética e ilustre, no solo está llena de uniformes, sables, cañones y pólvora, a su actuación militar, se agrega una destacada participación civil que engrandece su mexicanidad. Agobiado por las enfermedades, decidió abandonar la carrera naval, concediéndosele su baja del servicio con honores el 11 de febrero de 1826.

Regresó a Yucatán con el fin de retirarse a la vida privada, pero contrariamente a su voluntad fue nombrado jefe político y comandante militar de la Ciudad de Valladolid en 1830, cargo del que se separa dos años más tarde, estando resuelto a no aceptar ningún otro. Sin embargo, el 6 de noviembre de 1834 es nombrado Vicegobernador. El 3 de enero de 1835 por imposibilidad legal del gobernador electo, Sainz de Baranda pasó a

hacerse cargo del Poder Ejecutivo del Estado, siendo destituido de manera inexplicable por el Congreso local el 27 de agosto de ese mismo año.

A su retiro de la función pública en Valladolid en 1834, se dedicó, en beneficio de sus habitantes, a la industria textil creando una empresa para fabricar hilados y tejidos llamada "La Aurora de la Industria Yucateca". También es digno de mencionar que gracias a él se logró el establecimiento de una escuela lancasteriana para niños de la localidad y sus alrededores. También, por aquellos días fue designado prefecto del Distrito de Valladolid.

No se dispone del dato que ubique cronológicamente el matrimonio de Sainz de Baranda con doña Josefa de Quijano y Cosgaya, compañera de su vida con quien procreó seis hijos, que como él, también fueron ciudadanos ilustres. Se dice que era un hombre de carácter enérgico, de honradez intachable, de trato noble y generoso, de conversación fácil y amena, en la que hacía uso de la sátira inocente y del epigrama.

Pasó sus últimos días en la Ciudad de Mérida donde falleció el 16 de septiembre de 1845, fue sepultado al siguiente día en el Cementerio General de San Antonio Xcoholté. Posteriormente sus restos fueron trasladados a la catedral de Campeche.

El Capitán de Fragata Pedro Sainz de Baranda y Borreyro, a pesar de sus méritos y reconocimientos había recibido escasos homenajes. El 19 de febrero de 1826 se le otorgó la Patente de Mérito por sus servicios a la patria, tiempo después, el Congreso de Veracruz inscribió en su recinto y con letras de oro su nombre y mandó colocar en el Castillo de San Juan de Ulúa una placa alusiva a su capitulación.

Mediante el decreto presidencial del 13 de enero de 1987, sus restos mortales fueron depositados con honores plenos, en la Rotonda de los Hombres Ilustres del Panteón Civil de Dolores en la Ciudad de México.

03-13-87 DECRETO POR EL QUE SE DEBERÁ PROCEDER A LA
INHUMACIÓN DE LOS RESTOS MORTUORIOS DE PEDRO SÁINZ DE
BARANDA Y BORREYRO EN LA ROTONDA DE LOS HOMBRES
ILUSTRES, DEL PANTEÓN CIVIL DE DOLORES DE LA CAPITAL DE LA
REPÚBLICA.



Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.-
Presidencia de la República.

MIGUEL DE LA MADRID H., Presidente Constitucional de los Estados Unidos
Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

Que en ejercicio de la facultad que me confiere la fracción I del artículo 89 de la
Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y
CONSIDERANDO

*Que la Rotonda de los Hombres Ilustres, es el sitio histórico que México consagra para rendir
culto cívico permanente a los hombres y mujeres que participaron en la conformación de la
nacionalidad mexicana, durante las distintas etapas de nuestra historia.*

*Que en la lucha por la independencia, mexicanos de todas las regiones de la República, entre
las que se encuentra el actual Estado de Campeche, actuaron con valor y patriotismo para dar
nacimiento al México libre, que hoy disfrutamos.*

*Que a la Armada de México, se le debe el haber logrado la capitulación, el veintitrés de
noviembre de mil ochocientos veinticinco, del último reducto del imperio español en nuestro
país, localizado en el Fuerte de San Juan de Ulúa. Siendo el Capitán de Fragata, Don Pedro
Sáinz de Baranda quien con las fuerzas a su mando obtuvo dicho triunfo, consolidándose así
en forma definitiva la independencia del territorio nacional del dominio español.*

*Que Pedro Sáinz de Baranda, además de haber participado tan heroicamente en esta hazaña de
nuestra Independencia, ocupó importantes cargos, como el de Capitán del Puerto de Campeche
y Comandante de Marina en el Estado de Yucatán, Comandante General del Departamento de
Marina en Veracruz, Jefe Político y Comandante Militar en la Ciudad de Valladolid, Prefecto*

del Distrito de Valladolid, Vice-Gobernador y Gobernador del Estado de Yucatán.

Que en este año se conmemora el Bicentenario del Natalicio de Don Pedro Sáinz de Baranda, cuyas acciones en defensa de la soberanía nacional representan el valor, disciplina y lealtad a México de los miembros de la Armada, constituyendo un orgullo, no sólo para sus coterráneos del Estado de Campeche, sino para la Nación en su conjunto.

Que atendiendo a la solicitud del pueblo y gobierno del Estado de Campeche y a la de los miembros de la Armada de México, de inhumar los restos de Don Pedro Sáinz de Baranda en la Rotonda de los Hombres Ilustres, presentada al Ejecutivo a mi cargo, a través del Consejo Consultivo de la Rotonda de los Hombres Ilustres, he tenido a bien expedir el siguiente

DECRETO

ARTICULO PRIMERO.-De conformidad con las atribuciones del Consejo Consultivo de la Rotonda de los Hombres Ilustres, difúndase la obra histórica de Pedro Sáinz de Baranda y Borreyro.

ARTICULO SEGUNDO.-Procédase, con la debida solemnidad, a la inhumación de los restos de Pedro Sáinz de Baranda y Borreyro en la Rotonda de los Hombres Ilustres, del Panteón Civil de Dolores de la Capital de la República.

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en México, Distrito Federal, a los trece días del mes de marzo de mil novecientos ochenta y siete.- Miguel de la Madrid H.- Rúbrica.- El Secretario de Gobernación, Manuel Bartlett D.- Rúbrica.

Capitán de Fragata Tomás Marín Sabalza



Tomás Marín, "Patachín" como se le apodaba en el puerto de Alvarado, es reconocido por su destacada y controvertida carrera militar y por haber sido actor importante en hechos relevantes en la historia militar de nuestro país, como la lucha de independencia, la guerra de Texas, la primera intervención francesa conocida como Guerra de los Pasteles, la primera intervención norteamericana de 1846 a 1848, La Guerra de los Tres Años conocida igualmente como la Guerra de Reforma y en la segunda intervención francesa.

Tomás Francisco de Paula Marín Sabalza, nació en la Villa de Guadalupe Hidalgo cercana a la Ciudad de México en el año de 1805, fue hijo de Juan de Dios Marín Chávez, incansable luchador por la causa de la independencia y doña Trinidad Sabalza. Ingresó al ejército el 2 de mayo de 1821 a la edad de 16 años en la Séptima División Independiente bajo el mando del general Nicolás Bravo con la que participó en los sitios de Puebla y de la ciudad de México. Luego fue destacado como cadete al Escuadrón de Caballería de Orizaba en el que se identificó con el pronunciamiento de la República Federal que culminó con el destierro de Agustín de Iturbide.

El 12 de junio de 1824 ingresó al Colegio Militar en la fortaleza de San Carlos de Perote, habiendo jurado obediencia a la Contitución Política de los Estados Unidos Mexicanos el 31 de octubre de ese mismo año. El 29 de noviembre el Capitán de Navío Eugenio Cortés fue enviado al citado plantel por el General Juan Barragán a orden expresa del Presidente de la República para invitar a los alumnos que lo quisieran, a

incorporarse a una Escuela Náutica Militar que se establecería en Tlacotalpan y con ellos formar el pie veterano de la marina de guerra mexicana, debido a que el gobierno deseaba adquirir varias embarcaciones con las que podría bloquear eficazmente la fortaleza de San Juan de Ulúa e impedir que los españoles que la ocupaban pudiesen seguir recibiendo el apoyo que se les enviaba desde La Habana.

Varios cadetes se ofrecieron voluntariamente a prestar sus servicios en la marina, los cuales fueron examinados por el Capitán Cortés quien seleccionó a diez y ocho de ellos, quienes con fecha 24 de noviembre de 1824 causaron baja del Colegio Militar y alta en la Armada Nacional como Aspirantes de Segunda y Primera Clases, entre los que se encontraba Tomás Marín.

En los primeros días de enero de 1825, los aspirantes de marina partieron de Perote a Tlacotalpan en donde comenzó a funcionar la Escuela Náutica bajo la dirección del Capitán Miguel de Medina. El dos de octubre de ese mismo año, la escuela se reubicó en el puerto de Alvarado con el nombre de Colegio de Aspirantes de Marina, siendo su director el Primer Teniente de la Armada Francisco García. Para 1826, Tomás Marín y sus compañeros se embarcaron en el puerto de Acapulco en el navío "Congreso Mexicano" al mando de José María Tosta, para emprender el primer viaje de prácticas de alumnos de marina en la historia naval de México.

El 15 de julio de 1827 Marín terminó sus estudios y pasó al Departamento de Marina de Veracruz donde embarcó como segundo comandante en la goleta de guerra "Orizaba" para patrullar las costas de Yucatán hasta el 18 de junio de 1829. En este año, participó en la defensa del país cuando el general español Isidro Barradas intentó la recuperación de México para la corona apoyado por una escuadra bien pertrechada con navíos de gran porte y gran cantidad de piezas de artillería. Marín transportó pertrechos y tropas a Tuxpan y Tampico bajo las órdenes del general Antonio López de Santa Anna. Poco después se hizo cargo de la Mayoría del Departamento de Marina del Golfo, puesto que desempeñó hasta el 4 de noviembre de 1829 en que recibió el mando de la corbeta "Libertad". Poco después tomó el mando del navío "Congreso Mexicano" y el 2 de enero de 1830 asumió el mando de la goleta "Luciana" posteriormente el 3 de mayo de ese mismo año se hizo cargo nuevamente de la Mayoría del Departamento del que se hizo cargo totalmente cuando el comandante de la flotilla José María Espino marchó en comisión del servicio.

En agosto de 1832 tomó el mando del bergantín "General Santa Anna" y se dirigió al puerto de Nueva Orleans para traer de regreso al Presidente de la República Manuel Gómez Pedraza. El 22 de marzo de 1833 recibió el mando de la goleta "Moctezuma" con la que, después de cumplir varias tareas, zarpó a Campeche para bloquear el puerto de Sisal debido a la rebelión que se había suscitado en contra del gobierno de la república. En dicha campaña se batió contra la artillería del puerto y una cañonera yucateca hasta que sometió a los sublevados. El 3 de octubre regresó a Veracruz donde tomó una licencia por enfermedad regresando al servicio para tomar parte en la guerra contra el movimiento separatista de Texas.

En esta campaña asumió el mando de la escuadrilla encargada de hostilizar a las embarcaciones enemigas en el Golfo de México. El 17 de abril de 1837, teniendo bajo su mando los bergantines "Vencedor" y "Libertador" atacó y apresó a la goleta "Independence" conduciéndola a Veracruz. A propuesta suya y con la autorización del mando zarpó a Yucatán el 21 de abril a bordo del pailebot mercante "Margarita" con 40 hombres de la marina de guerra y el 7 de junio tomó por asalto al bergantín "Yucateco" que se hallaba fondeado al amparo de la fortaleza de Campeche con 70 hombres, conduciéndolo posteriormente al puerto de Veracruz.

Más tarde se organizó otra expedición al mando del General Juan Morales, correspondiéndole a Marín mandar la escuadrilla que escoltó a los transportes de tropas, para regresar un mes después con tres buques cautivos, el bergantín "Zempoalteca" la goleta "Libertad" y el pailebot "Independiente" capturados en Isla del Carmen los cuales fueron recuperados por haber sido apresados por las fuerzas rebeldes. En recompensa de sus servicios, el 7 de septiembre de 1837 fue nombrado Segundo Comandante del Departamento Marítimo de Veracruz, hasta el 1° de octubre en que pasó comisionado a la Ciudad de México hasta principios de 1838.

Ya rotas las relaciones diplomáticas con Francia, tuvo que ser comisionado a la brigada de artillería pues no se pudo incorporar a la defensa de Veracruz en contra del bombardeo de la flota francesa, ya que cayeron en manos enemigas las pocas embarcaciones que se habían adquirido en 1834. El 14 de octubre de 1838 se hizo cargo de la comandancia del campo militar de Pocitos y el 29 de enero de 1839 por orden del general Santa Anna fue nombrado Comisario de Extramuros de la Plaza de Veracruz en cuya comisión permaneció hasta que los franceses desocuparon la fortaleza de San Juan de Ulúa el 8 de abril. El 18 de abril se hizo cargo de la Comandancia de Marina de Veracruz, que entregó al Capitán de Navío Francisco de Paula López el 25 de abril para hacerse cargo de la Capitanía de Puerto. En el mes de julio se hizo cargo interinamente de la Comandancia de Marina hasta el 15 de diciembre, continuando con el cargo de Capitán de Puerto.

En julio de 1841, Marín viajó a los Estados Unidos para supervisar la construcción de dos goletas de guerra a cuya conclusión regresó a Veracruz el 14 de febrero de 1842. Ese mismo año se embarcó para Yucatán con el propósito de tomar el mando de la escuadra y el 17 de noviembre obtuvo su retiro, pero fue requerido para que asumiera el mando del buque de vapor "Guadalupe", con el que batió a la escuadra texana en Campeche el 16 de mayo de 1843, a la que obligó a refugiarse en el puerto con averías de consideración.

En julio de 1845 fue suspendido del servicio por haberse pronunciado en contra del gobierno de Tabasco, pero el 19 de enero de 1846 regresó sin ningún cargo o perjuicio en contra de su carrera asumiendo el mando del Departamento del Golfo.

La intervención norteamericana de 1847 dio a Marín la oportunidad de participar en la acción más distinguida de su carrera al batirse el 15 de octubre de 1846 contra la

escuadra del Almirante Conner, cuando se hallaba al mando del fortín de la barra de Alvarado combatiendo contra cinco buques de vela y tres vapores, los cuales a pesar del nutrido fuego que hicieron durante siete horas hubieron de retirarse con fuertes pérdidas.

Durante la Guerra de Reforma, Marín optó por unirse a los conservadores. En 1859 el General Miguel Miramón lo envió a La Habana a comprar tres naves, la "General Miramón", la "Marqués de La Habana" y la balandra "Concepción" para bloquear el puerto de Veracruz donde don Benito Juárez había establecido su gobierno. Los liberales tenían el remolcador "Wave", el vapor "Indianola", las lanchas cañoneras "Santa María", "Galeana", "Mina", "Hidalgo", "Bravo" y "Morelos" así como la artillería del fuerte de San Juan de Ulúa. Un barco norteamericano, el "Saratoga" al mando del Capitán Turner se hallaba listo para para prestar ayuda.

La flotilla de Marín fue avistada en Veracruz el 6 de marzo de 1860 y fue declarada pirata por no mostrar bandera; de inmediato salieron en su persecución el "Indianola" apoyado por el "Saratoga". En la madrugada del día 7 se inició el encuentro en Antón Lizardo. El "General Miramón" hizo blanco en el "Indianola" el "Wave" fue en su ayuda y el "General Miramón" en su huida encalló en un bajo, siendo abordado por los liberales. Mientras tanto el "Saratoga" atacó al "Marqués de La Habana" que hizo pabellón español y se rindió. La flotilla fue apresada y la tripulación conducida a Nueva Orleans donde el Tribunal de Presas absolvió a Marín. Después de esta derrota que destruyó los planes de Miramón, éste atacó sin éxito a Veracruz regresando a la Ciudad de México el 21 de marzo. Marín volvió al país y se incorporó nuevamente a la causa de los conservadores.

Una vez concluida la intervención francesa ante la victoria de las armas de la república y luego del fusilamiento de Maximiliano con los Generales Miguel Miramón y Tomás Mejía, al regreso de don Benito Juárez al poder, Marín fue desterrado. Tomás Marín murió un año después que don Benito Juárez en 1873. Cuando Porfirio Díaz llegó al poder, emitió un decreto por el que se reconocía los servicios prestados y los grados militares de quienes hayan militado en las filas conservadoras por lo que a Marín le fue reconocido *post mortem* el grado de General Brigadier.

Por los servicios prestados a la patria, Tomás Marín recibió cinco Cruces de Honor y una Medalla de Honor ganadas en su defensa, combatiendo contra los españoles, los franceses, contra la secesión de Texas y Yucatán. Si bien sus convicciones personales lo pusieron del lado de los conservadores en una guerra que fue el parteaguas del destino histórico de nuestro país, no se puede dejar de considerar que sus propias acciones pudieron ser motivadas por una búsqueda constante del bien de la patria, en tiempos y circunstancias en que los sentimientos de nacionalismo y patriotismo tenían otras connotaciones en la conciencia de los actores de la construcción de un país agobiado por las vicisitudes propias de una independencia recién adquirida y de un gran territorio recién perdido. Equivocado o no, es tal vez el único marino mexicano que sintió el sabor de la victoria en las bocas de los escasos cañones de las pocas y pequeñas embarcaciones

de las que se podían disponer en aquellos días. Siguiendo uno de los principios básicos del estudio de la historia que dice que para estudiar el pasado con objetividad no existen ni buenos ni malos, sólo existen antecedentes y consecuencias, consideremos que, tal vez pequeños, tal vez breves, tal vez de poca importancia fueron sus combates que no llegaron a ser batallas, pero a fin de cuentas es quien ha legado para la historia de la Armada de México, la escasa experiencia de combate en la mar registrada en nuestro acervo y que sus actos en defensa de la nación, superan generosamente el hecho de haberse comprometido con una causa equivocada por lo que fue juzgado y absuelto

Capitán de Navío Blas Godínez 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 Godínez y Doña Lorenza Brito. En aquella paradisíaca isla transcurrieron sus días de infancia; su juventud la pasó en México. Inclinado a trabajar en los barcos, prestó 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 conocimientos y la decisión de sus años mozos, solicitó ingresar a la Marina de Guerra como Segundo Teniente, lo que se le concede con fecha 11 de marzo de 1825.

El 25 de mayo del mismo año se embarca como Segundo Comandante de la goleta "Hermon" (también denominada "Hernán" y "Hermani"), un mes después causa alta en la goleta "Iguala" que operaba en el bloqueo de San Juan de Ulúa. En septiembre se incorporó al depósito de oficiales y posteriormente pasó al Departamento de Marina de Veracruz. El 31 de diciembre se le nombró comandante de la goleta de guerra "Luciana".

Estando atracado en Acapulco el navío "Congreso Mexicano", se designó 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 designó comandante del Depósito y un mes más tarde se le da el mando de la goleta "Veracruzano". Con fecha 12 de Enero de 1835 se le designa interinamente el cargo de Comandante del Departamento del Mar del Norte.

El 10 de enero de 1837 se le nombró comandante del bergantín "Vencedor", el que, en unión de otros buques de la escuadrilla, hizo dos meses de crucero en aguas de Texas, capturando algunas presas.

Con motivo de las dificultades diplomáticas entre México y Francia a causa de las reclamaciones que ciudadanos franceses radicados en nuestro país hicieron por supuestas violaciones a sus intereses, el 16 de Abril de 1838, pasaron a la fortaleza de San Juan de Ulúa las tripulaciones y guarniciones de los escasos buques de guerra nacional bajo el mando del general Antonio Gaona, en previsión de una posible invasión por parte de la escuadra gala que merodeaba en las inmediaciones de nuestras costas. Blas Godínez fue nombrado Capitán de puerto de la Isla del Carmen, pero en vista de la grave situación en que se hallaba Ulúa, solicitó seguir formando parte de su guarnición, lo cual le fue concedido, celebrando el gobierno dicha determinación. El 27 de noviembre a Godínez se le da el mando de la línea exterior de Ulúa, situándose en el baluarte San Miguel donde se batió heroicamente contra la escuadra francesa que atacaba a dicho fuerte. Herido de gravedad en este desigual encuentro, perdió la mano y la pierna izquierdas.

El 22 de septiembre de 1842 se hizo cargo de la Mayoría General del Departamento de Marina en Veracruz, cargo que desempeñó hasta febrero de 1843 al dársele el mando del bergantín "General Santa Ana".

En 1847, durante la primera invasión norteamericana al Puerto de Veracruz sin que fueran obstáculos sus mutilaciones, combate al enemigo, al mando del Baluarte Santiago; dando muestra una vez más de su entereza, gran valor y pundonor.

Entre los años 1850 y 1853 radicó en Orizaba, donde desempeñó el cargo de Administrador de Correos. Luego vivió en Huatusco y de allí se fue a radicar a la ciudad de Córdoba.

En abril de 1858 se le concedió la propiedad del empleo de Capitán de Navío y con esa jerarquía marchó a Tampico, donde se le nombró provisionalmente Comandante de Marina del Mar del Norte, mientras continuaba el estado de defección en Veracruz.

Este destacado jefe naval falleció en la Ciudad de Orizaba el 10 de mayo de 1879. Justo es rescatar del olvido a este eximio marino junto con todos aquellos que en algún momento de la historia de la patria asumieron la responsabilidad de su defensa, derramando generosamente su sangre y sirviendo con dignidad y gloria a la nación.

Capitán de Navío Sebastián José Holtzinger.



No se tienen datos sobre su origen y fecha de nacimiento, solamente se sabe que nació en Alemania en el año de 1821 y que a temprana edad llegó a radicar en el puerto de Veracruz, lugar donde elevó a la Secretaría de Guerra y Marina una solicitud de ingreso, que una vez aprobada, causó 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, a la goleta "Regenerador" y al mes siguiente transbordó a la goleta "Águila".

Las circunstancias que prevalecieron para que se le extendiera su nombramiento obedecieron a su preparación en práctica y conocimiento marítimos, así como en el dominio de los idiomas francés, alemán y el español.

Sustraído el Estado de Yucatán a la obediencia de su gobierno al de la república, adquirió en 1842 un buque de guerra, denominado "El Yucateco", bergantín armado de quince cañones y setenta hombres de tripulación. El Capitán de Fragata Tomas Marín, 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 fue aprobado. Con arreglo a las instrucciones que recibió del gobierno zarpó de Veracruz el 22 de junio a la una de la mañana en el pailebote mercante nacional

"Margarita" llevando a bordo al Teniente Sebastián 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, manteniéndose en espera de la ocasión para apoderarse de una canoa y dar con ella el abordaje a los buques armados que se hallaban en Campeche. El 7 de julio descubrieron al bergantín "El 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 bergantín. Súbitamente sus cuarenta hombres se lanzaron incontenibles al abordaje en una lucha mortal, cuyo final se definió a favor del Capitán Marín y los suyos. Con pocas bajas, sacó a "El Yucateco" de Campeche, supliendo la falta de velas con los toldos de popa y combés, sin que los disparos de las baterías de la fortaleza frustraran la operación.

Con este buque, que recibió después el nombre de "Mexicano", arribó a Veracruz el 11 de julio, al mando de Tomas Marín que conducía a los prisioneros hechos en el combate.

Por el mérito particular de la acción, el Ministerio de Guerra y Marina ascendió a Capitán de Navío a Tomas Marín y a Sebastián Holtzinger, en su primera acción de guerra se le otorgó el grado de Segundo Teniente Efectivo, como recompensa por la valentía demostrada como oficial subordinado.

Sebastián Holtzinger participó en todos los encuentros que tuvo la escuadra nacional contra las embarcaciones de Yucatán y combatió en las portaleras de tierra en Campeche protegiendo los desembarcos de las tropas 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 oscuridad reinante, pero al aproximarse debajo de las baterías de Campeche, capturaron a la goleta "Coruco Campechano" que estaba fondeada a 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 Marín que bloqueaba Yucatán, con las goletas "Guadalupe", "Regenerador" y "Moctezuma", en el encuentro contra la escuadra texano-yucateca, compuesta por el bergantín "Houston" y la goleta "Colorado", más nueve buques auxiliares de Yucatán.

A pesar de que estos buques se encontraban bajo la protección de las baterías del fuerte, después de un violento y prolongado cañoneo, 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 participa en la toma de San Juan Bautista, hoy Villahermosa, a las órdenes de Tomas Marín que comandaba la escuadrilla. El 21 de febrero de 1844 se le expide despacho de Primer Teniente.

1847 se perfilaba como un año catastrófico para nuestro país, desde que en 1836 se iniciaron los forcejeos militares y diplomáticos por la separación de Texas las alarmas de la intervención estaban encendidas pero, mientras las fuerzas navales norteamericanas tomaban los puertos de San Diego, San Francisco y Montrey en California e iniciaban demostraciones de fuerza en puertos mexicanos en el congreso discutían por cosas nimias y los gobiernos de los estados negaban recursos y contingentes a la república para contener la invasión. El Comodoro Conner de la Armada de los Estados Unidos había fracasado en sus intentos de apoderarse de Alvarado y de San Juan Bautista, pero sus unidades bloqueaban el puerto de Veracruz. Se resuelve entonces reunir las tropas de desembarco al mando del general Winfield Scott y previo reconocimiento de la costa movilizó sus 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 protegidos 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 mas de 13,000 hombres, en tanto que los defensores, solo 4,930. El estado de la plaza se hallaba deplorable, numerosas piezas de artillería estaban desmontadas, las fortificaciones deterioradas y escasos los recursos.

En los nueve o diez meses de bloqueo 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 la cuatro y media de la tarde, el enemigo rompió sus fuegos a los que contestó Ulúa y los baluartes "San Fernando" y "Santa Bárbara". El veiticuatro, la artillería de marina de los norteamericanos situada al sur del bastión "Santa Bárbara", disparó sobre éste, empezando a desmantelarlo y abrir brecha en la parte del muro unido a su semigola 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 Sebastián Holtzinger, al mando del baluarte "Santa Bárbara". El fuego de su batería solo se suspendía cuando faltaban municiones que personalmente iba a recoger a los demás baluartes. Como una bala enemiga rompiera la driza de la bandera haciéndola caer, Holtzinger subió al merlón para atarla otra vez, cuando un segundo proyectil lo arrancó y rodó dentro del baluarte, rápidamente se levanto el valeroso marino y prendió de nuevo la bandera en el asta, manteniéndola extendida el subteniente de la Guardia Nacional, que apenas contaba 16 años, Francisco A. Vélez -que años después llegó a General-. Aquel acto de tenacidad y valor no pasó desapercibido a la observación del adversario que respetó la decisión del comandante Holtzinger continuando con el combate.

El referido baluarte silenció repetidas veces las baterías enemigas desmontándoles algunas piezas, al grado de que el eficiente desempeño de Holtzinger fue elogiado pocos días después hasta por el mismo invasor. Los Oficiales de Scott preguntaban en Veracruz, si el baluarte Santa Bárbara estaba servido por artilleros extranjeros. Días después aparece en la lista de combatientes en la batalla de Cerro Gordo, en uno de los desesperados intentos de Santa Anna de detener el avance de los norteamericanos hacia la Ciudad de México.

El 25 de marzo a las 7:00 de la mañana, dos vapores y siete cañoneros se situaron en las proximidades de la playa de Hornos y empezaron a disparar sobre la plaza, pero los fuegos de ésta y de los de Ulúa los obligaron a cambiar de fondeadero dos horas después, quedando bastante averiado uno de los vapores. Los proyectiles caían por todas partes, los lienzos y bóvedas 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 Sebastián 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 Sebastián José Holtzinger, marino experimentado y audaz, que en el servicio naval siempre actuó con valor, dignidad y honor.

NOTA:- En el libro Apuntes para la Historia de la Marina Nacional escrito 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 Navío Sebastián Holtzinger.

La Dirección de Servicios Históricos de la Secretaria 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.

La vida de Sebastián José Holtzinger efímera y prácticamente anónima, dejó un lugar destacado en el acervo histórico de la Armada, como paradigma de las nuevas generaciones y epónimo de una clase de buques diseñados y construidos por nuestros ingenieros. Un callejón del puerto de Veracruz que desemboca al parque Ciriaco Vázquez lleva su nombre en recuerdo de su hazaña.

Brigadier de la Armada José María de la Vega González



Ilustre marino nacido el 19 de junio de 1856 en Teotitlán del Camino en el estado de Oaxaca, era descendiente de una prominente familia de fabricantes de la tradicional bebida de aguardiente de la región conocida como mezcal, Hijo de Don José de la Vega y Doña Teodora González Mesa.

Ingresó al Colegio Militar en diciembre de 1870, un año después ascendió a Subteniente Alumno y en diciembre de 1875 se recibió como Aspirante de Primera de la Armada embarcando en el vapor "Libertad". Al año siguiente fue ascendido a Subteniente de la Armada y destinado al Buque "Independencia"

En septiembre de 1879, Porfirio Díaz, Presidente de la República, teniendo en cuenta el celo, inteligencia y lealtad de De la Vega y atendiendo a la propuesta hecha por el Comandante General de Marina del Pacífico lo ascendió a Primer Teniente y se le nombró comandante del vapor "Demócrata".

A principios de 1880, ya era comandante del vapor "Independencia" y para el mes de abril, asume interinamente el mando de la Escuadrilla del Golfo por ausencia de su titular, Capitán de navío Ángel Ortiz Monasterio. Para entonces De la Vega ya aparece como Capitán de Corbeta. En mayo de 1881 por disposición presidencial asume el mando titular de dicha escuadrilla y en noviembre de ese año es designado Comandante General de Marina del Atlántico.

El 17 de noviembre de 1886 el Presidente de la República lo designa para ocupar el puesto más alto en la marina de aquellos días, Jefe del Departamento de Marina, en sustitución de Flaviano Paliza. Y atendiendo a sus méritos personales y servicios, se le confiere el grado de Capitán de Navío con antigüedad del 14 de marzo de 1885. El 16 de agosto del año siguiente, por orden presidencial se le extiende el despacho de General de Brigada, continuando al frente del Departamento.

Durante su gestión desempeña diversas comisiones en Estados Unidos y Europa y trata con acierto la utilización de la corbeta "Zaragoza" como escuela práctica para oficiales y del velero "Yucatán" como escuela de clases y marinería. El 19 de abril de 1897 presenta su iniciativa para la creación de una escuela naval en el puerto de Veracruz, misma que inició sus actividades el 1º de julio de ese mismo año.

Habiendo desempeñado su cometido como jefe de la marina con el éxito más brillante, se le da el mando de las Fuerzas Pacificadoras de Quintana Roo, en la campaña contra los mayas rebeldes. El General De la Vega fundó el puerto de Xcalak y el Campamento "General Vega" ; inició la construcción del Canal Zaragoza que permitiría el acceso a la Bahía de Chetumal sin tener que navegar por aguas beliceñas y; estableció el método que más tarde debería adoptarse en conflictos de esta naturaleza, la pacificación por medio de la atracción, que buscaba la asimilación de los indios a un entorno más moderno y civilizado, oponiéndose sistemáticamente a los modos brutales de arrasarse las poblaciones como la había venido practicando el general Ignacio A. Bravo.

De la Vega logró grandes éxitos, habiendo logrado la reducción del conflicto y la pacificación de las tribus confinadas al territorio de Quintana Roo del cual fue nombrado gobernador. Llamado a la capital,, fue nombrado comandante de la Zona Militar de Chihuahua, estado del cual fungió también como gobernador.

Al estallar la revolución en 1910 fue llamado por el gobierno central para hacerse cargo de las fuerzas federales a lo que se rehusó, lo cual provocó la ira del partido científico que no podía concebir que aquel hombre de 45 años pudiese haber escalado los más altos puestos de la marina y el ejército, cayendo en desgracia del presidente Porfirio Díaz.

Al triunfo de la revolución, el líder vencedor y Presidente de la República Don Francisco I. Madero, lo llamó al servicio nombrándolo Inspector General de Rurales, en cuyo cuerpo se agruparon todos los revolucionarios de aquella época y en donde el General De la Vega realizó una notable labor constructiva, obteniendo el afecto de sus subordinados. Tras su traición, Victoriano Huerta, antiguo subordinado suyo en Quintana Roo y su enemigo personal, pretendió convencerlo para que tomara el mando de las fuerzas infidentes. El General De la Vega se rehusó después de un agrio altercado en el que hubo amenazas de muerte por parte de Huerta y pidió, a los tres días de la aprehensión de madero, su retiro absoluto del ejército lo cual le fue concedido de inmediato.

No volvió a servir jamás en las fuerzas armadas y a los sesenta años dedicó su vida a estudiar en la Escuela de Medicina de México, la carrera de médico cirujano que terminó en tres años con todo éxito.

En 1917, el General De la Vega, cuyo grado había sido reconocido y ratificado por el gobierno de la revolución, falleció en la Ciudad de México el 28 de abril. El general Alvaro Obregón, a la sazón secretario de guerra y marina, ordenó que todos los gastos del sepelio, hecho con la mayor pompa, fueran por cuenta del gobierno; el Colegio Militar le hizo guardia de honor y una división del ejército lo acompañó hasta el el lugar en que fue sepultado en el Panteón Francés.

Comodoro Manuel Azueta Perillos



Este héroe de la nación nació el 24 de diciembre de 1862 en Pueblo Viejo, Ver., a orillas del viejo río Panuco. Hijo del coronel de la guardia Nacional Manuel F. Azueta y de doña Rosario Lina Perillos, a los 12 años quedó 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.

Azueta curso la carrera militar alcanzando el grado 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 aun 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 hacen 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 "Marín Molina" y las fragatas "Numancia", "Almanza" y "Asturias".



Buque Escuela "Yucatán"

guerra naval, siendo especialmente autorizado para ello por la corona Española, lo cual supuso una distinción excepcional, al igual que cuando la Reina María Cristina decidió bailar con el apuesto Oficial de la Marina Mexicana, en una fiesta celebrada en el Palacio Real.

En el Ferrol desposó con la Señorita Josefa Abad en 1887 y en 1888 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".

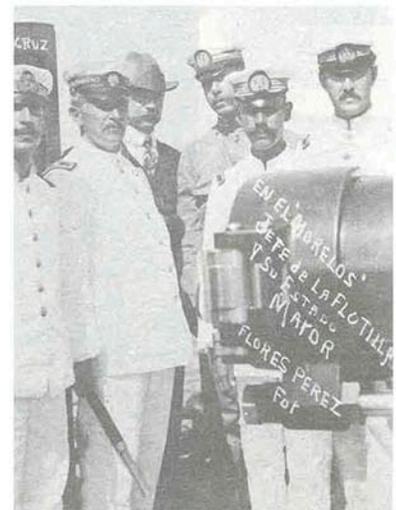
En 1894 recibió el mando de la Corbeta Escuela "Zaragoza" con el grado de Teniente Mayor y en 1898 fue ascendido a Capitán de Fragata. En 1899 marchó a Inglaterra a concretar la compra del velero "Yucatán" con el que regresó en calidad de Comandante y en 1900, supervisó en Nueva Orleans la construcción del Remolcador "Tulum" y los cañoneros "Veracruz" y "Tampico".

En 1901 recibió 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 fue herido y por el valor demostrado fue felicitado y condecorado por el Presidente de la República.

En 1904 fue nombrado Director de la Escuela Naval, substituyendo al Capitán de Navío Manuel E. Izaguirre quien fuera su primer Director desde 1º de Julio de 1897. Azueta recibió este nombramiento con enorme entusiasmo y a su desempeño se

Ejercitado ya en el conocimiento y manejo de navíos de distinto tipo, Azueta fue trasladado a la Escuela de Torpedos, donde su aplicación y escrupulosidad le hicieron acreedor a que se 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



Capitán Manuel Azueta a bordo del cañonero "Morelos" como comandante de flotilla

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 fue ascendido a Capitán de Navío y en 1906, enviado a los Estados Unidos para resolver las dificultades que se habían presentado en la construcción de los cañoneros "Tampico" y "Veracruz", fue invitado a visitar la Academia Naval de Annapolis.

En 1908 fue comisionado para recibir y traer el cañonero "General Guerrero" recientemente construido en Inglaterra, a bordo del cual fue 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 nicaragüense refugiado en un consulado extranjero, siendo vigilado de cerca por los marinos estadounidenses, llegó hasta Santos Celaya y lo condujo a su navío poniéndolo bajo la protección de la bandera mexicana, sin ser molestado por los barcos de la Armada Norteamericana que se concretaron a hacer 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, pero supo reconocer también cuando la voluntad del pueblo que es quien ejerce la soberanía del Estado, legitimó por los cauces 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 fue ascendido a Comodoro y en 1912 recibió la Cruz de Oficial de la Legión de Honor de Francia.

En ese año fue nombrado comandante de la Flotilla del Golfo con sede en Veracruz, donde fue puesto a prueba su sentido de lealtad, porque cuando el General Félix 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 21º Batallón.

Al sobrevivir 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 fue designado Comandante de la Armada en el Golfo y al desencadenarse los hechos del 21 de Abril en 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 celebre frase...

"A las armas muchachos, la patria esta en peligro"

Toda la escuela quedó de inmediato bajo su mando y su director, el Capitán de fragata Rafael Carrión, fue el primero en disciplinarse. Durante el combate vio caer herido a su hijo el teniente José Azueta, al que vio nacer 19 años antes, 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 incómodo porque una parte de las autoridades revolucionarias lo despreciaban, lo acusaban de haber defendido al Huertismo; y por la otra, el pueblo Veracruzano lo quería y admiraba, porque sabía la auténtica 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 había 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 22 de Diciembre de 1925 siendo enterrado en la misma tumba donde descansaban los restos de su hijo José.



Izq. Tumba y estatua del Comodoro Manuel Azueta en el hemiciclo ubicado en el paseo del malecón del puerto de Veracruz. Der. Detalle del conjunto escultórico con la frase "A las armas muchachos la patria está en peligro"

Almirante Othón Pompeyo Blanco Núñez de Cáceres

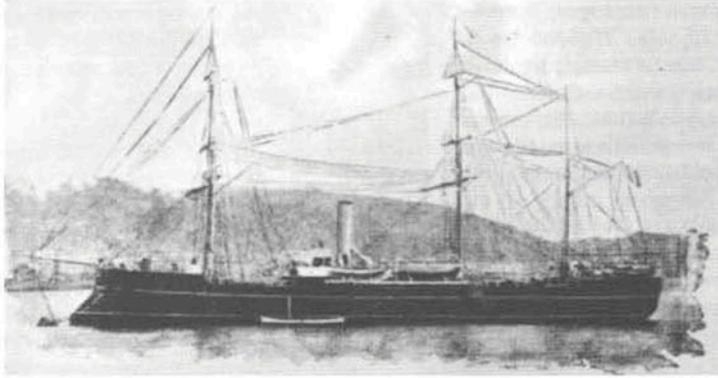


Nació en el pueblo de Padilla, en el estado de Tamaulipas el 7 de marzo de 1868; hijo de Don Francisco Blanco y Doña Juana Núñez de Cáceres. Efectuó sus estudios básicos en Ciudad Victoria, capital de su estado natal y en la Escuela Nacional Preparatoria en la Ciudad de México. Ingresó al Colegio Militar el 13 de febrero de 1885, poco antes de cumplir los diez y siete años, para estudiar la carrera de marino militar del que se graduó el 27 de noviembre de 1889 con el grado de Aspirante de Primera destinándosele al cañonero "Libertad" para llevar a cabo sus prácticas.



Cadete de marina en el Colegio Militar

El 30 de enero de 1890 fue enviado al puerto del Havre en Francia, para integrarse a la comisión inspectora y de estudios en el proceso de construcción de la corbeta "General Ignacio Zaragoza" donde se distinguió por disciplina y dedicación al trabajo, lo cual le valió para que el 27 de junio de 1892, el comandante de la nave lo recomendara para una mención honorífica y ascenso y el 14 de diciembre de 1893, ante el Capitán de Navío José Ma de la Vega, sustentó su examen profesional en la Ciudad de México obteniendo las mejores calificaciones, después de lo cual regreso al Havre para reintegrarse a su unidad recibiendo en ella su despacho de Subteniente de la Armada.



Corbeta y Buque Escuela "Zaragoza"

El 18 de junio de 1895 recibió la orden el jefe de Estado Mayor Presidencial, Comodoro Ángel Ortiz Monasterio para que, por encargo de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, desempeñara una comisión en la Bahía de Chetumal con objeto de establecer un fuerte e impedir el tráfico de armas con el que los ingleses de Belice surtían a los mayas rebeldes en lo que se conoció como la Guerra de Castas que ya llevaba cerca de treinta años sin que

ese movimiento rebelde pudiese ser controlado.

Entorpecidas como estaban las comunicaciones en el área para el transporte de los materiales, a causa del mismo movimiento rebelde, el subteniente Blanco propuso el establecimiento de una aduana flotante y móvil a bordo de un pontón, misma que fue aceptada con lo cual, se ordenó a la casa Zuvich de Nueva Orleans en Estados Unidos, la construcción del mismo a un costo de 10,000 dólares. El Pontón que recibió el nombre de "Chetumal" fue recibido en el puerto de Campeche y remolcado a la Bahía para instalar la aduana. Poco a poco y alrededor de ella se fue estableciendo la gente de la región, dando lugar a que aquella pequeña comunidad aun inestable, se fuese transformando en una villa llamada Payo Obispo y cuyos habitantes reconocen a Othón P. Blanco como su fundador.



Pontón "Chetumal"

Mientras se encontraba inspeccionando la construcción del pontón, fue ascendido a Segundo Teniente el 1° de julio de 1896 y se le expidió el nombramiento de Administrador-Comandante

Durante su estancia en el territorio de Quintana Roo, el Almirante Blanco participó activamente junto con Capitán José Ma de la Vega, en la pacificación de los mayas, sobre quienes podía ejercer la misma fascinación que éstos sentían por los ingleses con los que trataban, debido a su apariencia de

piel blanca, ojos claros y pelo castaño, por ello le apodaban "Chel" (rubio).

El 19 de octubre de 1901 fue promovido al grado de Teniente Mayor por méritos en campaña. La labor del Almirante Blanco en Payo Obispo, no solamente se limitó a la administración de la aduana y la vigilancia del tráfico de mercaderías, se dedicó igualmente a construir una escuela para fomentar en ella la educación de la niñez e izar en ella diariamente la bandera nacional. El 13 de enero de 1903, en la ciudad que fundó, contrajo matrimonio con Manuela Peyrefitte Gómez con quien procreó nueve hijos

El 24 de octubre de 1905, se incorporó al cañonero "Bravo" como segundo comandante y luego pasó al transporte "Progreso" con la misma categoría. El 1° de julio de 1907 fue designado comandante. El 21 de junio de 1908 regresó al "Bravo" ahora en calidad de comandante. En abril de 1909 ascendió a Capitán de Fragata y el 1° de septiembre del mismo año fue designado subdirector de la Escuela Naval donde impartió las cátedras de Fortificación Pasajera y Artillería Naval. El 11 de junio de 1910 regresó al cañonero "Bravo" para hacerse cargo de la comandancia y el 11 de septiembre de 1911 asumió el mando del cañonero "General Guerrero"

Ya en plena vorágine revolucionaria defendió el puerto de Mazatlán del 24 al 27 de mayo de 1912 de los ataques encabezados por Justo Tirado a quines rechazó y derrotó, lo que le valió su ascenso a Capitán de Navío el 3 de mayo de 1913 y la condecoración al Mérito Naval" el 17 de enero de 1914.

El 5 de marzo de 1914 fue designado Jefe del Departamento de Marina en la Secretaría de Guerra y Marina y el 22 de julio, en la misma fecha fue promovido Comodoro, a Contralmirante y a Vicealmirante. Al triunfo del movimiento Constitucionalista, pasó a disposición del Primer Jefe Don Venustiano Carranza, en virtud de los tratados de Teoloyucan y en febrero de 1920 fue designado presidente municipal de Ensenada en Baja California.



Recibiendo el mando de un buque

Cuando en 1921 solicitó su retiro por haber cumplido 30 años de servicios, la administración pública desconoció los años de servicio, ascensos y recompensas obtenidos durante el gobierno de Victoriano Huerta por lo que se le otorgó el retiro con menos de treinta años y solamente se le reconoció el grado de Capitán de Fragata. Durante su retiro obtuvo empleo en la Compañía Naviera del Pacífico dependiente de la Secretaría de Hacienda fungiendo como Capitán del vapor "Coahuila" como parte de la misión mexicana que, presidida por el general Treviño, asistió a las

celebraciones del centenario de la República del Brasil y al cambio de poder en Argentina.

El 15 de noviembre de 1923 reingresó al servicio activo con el grado de Contralmirante y el 1° de diciembre se le designó Comandante General de Marina del Golfo. El 15 de marzo de 1924 se le designó para impartir las cátedras de Geografía y Física del Mar. Además, a partir del mes de septiembre, presidió la comisión que estudiaría el proyecto de reglamento de la escuela naval para elevar la propuesta correspondiente ante las autoridades superiores.

El 30 de septiembre de 1924 fue designado Inspector General de la Armada en el litoral del Pacífico y fue miembro de la Comisión Permanente de Leyes y Reglamentos del Ejército y la Armada. El 1° de junio de 1929 ocupó por segunda vez el puesto de Jefe del Departamento de Marina y en diciembre de 1931 formó parte de la Comisión de Estudios y Dictamen del Fallo del Rey de Italia en el Litigio Entre México y Francia, en relación a la Isla de la Pasión o Clipperton.

El 1° de marzo de 1932 quedó a disposición de la Secretaría de Guerra y Marina, y el 1° de septiembre de 1934 fu asignado a la Oficina de Intendencia del Ejército y ocho meses después fue nombrado jefe de la Sección Segunda de la Inspección General del Ejército.

El 16 de noviembre de 1936, en la delegación del gobierno del entonces territorio de Quintana Roo, en Payo Obispo, el Almirante Blanco se reunió con el delegado Castillejos Burgos y vecinos del lugar para acumular todos los datos posibles y testimonios relativos a la fundación de la ciudad y formular así, un acta con la que se pudiera formalizar y documentar ese hecho histórico tan importante para el acervo de aquella región del país.

El 1° de enero de 1939 se le dio el nombramiento de Jefe de la Comisión Inspectoría de la Armada y el 4 de diciembre de 1940 ocupó el puesto de la Secretaría General del Departamento Autónomo de Marina. El 1° de enero de 1941 asumió el cargo de Subsecretario de Marina cuando con la misma fecha ésta fue creada bajo el mando del general Heriberto Jara Corona por decreto del presidente Manuel Avila Camacho. El 29 de diciembre de 1943 el Senado de la República ratificó al Othón P. Blanco en su jerarquía de Vicealmirante para posteriormente pasar a situación de retiro continuando en su cargo hasta el término de la administración de Ávila Camacho en que se apartó definitivamente de la vida oficial.

El 18 de octubre de 1959 el Almirante Othón P Blanco murió en la Ciudad de México en el Sanatorio Central de Marina, con la satisfacción de haber cumplido siempre con su deber y haber permanecido siempre fiel a sus principios. Sus restos descansan en el Panteón Francés de San Joaquín.

Capitán de Navío Hilario Rodríguez Malpica.



Nació en el puerto de Coatzacoalcos el 2 de noviembre de 1889; este valeroso marino vino al mundo para una vida breve en el día de los muertos, como si esta luctuosa coincidencia indicara que había de morir joven cuando 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 causó alta como cadete numerario en la Escuela Naval Militar y al terminar sus estudios en 1909 fue 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", ascendió a Subteniente de la Armada el 25 de noviembre de 1911.

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 22 de Marzo de 1912 en el Puerto de Acapulco. El 1° de agosto de 1913 fue promovido a Segundo Teniente y 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 el 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 Álvaro Obregón, Comandante del Cuerpo del Ejército del Noroeste.

Antes de emprender operaciones, Rodríguez Malpica 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 en manos del ejército federal y que además constituía un punto de paso obligado para el avance revolucionario hacia Guadalajara. Por consecuencia, el barco tenía que dar preferencia a hostigar a las fuerzas terrestres sobre su misión de atacar a los buques enemigos, que al conocer su patriótica postura en las filas de la Revolución, le 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 exigírsele grandes esfuerzos para navegar, particularmente al combatir.

En dos ocasiones se enfrentó con 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 de la tripulación y la amenaza de abandonar la lucha, pero Rodríguez Malpica con solo 24 años de edad y disciplinado en la Escuela Naval, obligó a la gente pistola en mano a continuar en sus puestos. Además de cumplir con el deber hasta el último momento de defender la justa causa del movimiento constitucionalista permaneció fiel a sus convicciones y a su sentido de legalidad aun a sabiendas que ello le ponía en una posición contraria a sus camaradas.

El "Tampico" continuaba haciendo mucha agua, el fuego de abordo hacia materialmente imposible el municionamiento y la maniobra de las pocas 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, saltando el último a una lancha, y dar a sus subordinados las órdenes postreras.

Solamente dio una orden, de ninguna manera, ninguno de sus hombres buscarían refugio en los buques norteamericanos que por aquellos días bloqueaban los puertos

nacionales, ellos eran el odiado enemigo que dos meses antes habían invadido Veracruz y destruido a la Escuela Naval. Cuando terminó de comunicar esta orden, desenfundó nuevamente su pistola y volteó su mirada hacia el "Tampico", que en esos momentos se hundía, apoyó al cañón en la bóveda palatina y se quitó la vida. El último homenaje lo recibió del General Álvaro Obregón, quien en su libro "8000 kilómetros en Campaña" escribió:

"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 hacer venerable su recuerdo".



Izq. Sepulcro en el que descansan los restos mortales del Capitán de Navío Hilario Rodríguez Malpica en el Panteón Civil N° 2 en Mazatlán. Der. Obelisco erigido a su memoria en el mismo panteón.

Teniente José Azueta Abad



José Azueta, héroe de la gesta del 21 de abril de 1914 en el puerto de Veracruz, quien 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. Fue hijo del Comodoro Manuel Azueta y de doña Josefa Abad; nació en el puerto de Acapulco, estado de Guerrero, el día 2 de mayo de 1895. Al ser trasladado su padre al puerto de Veracruz, la familia estableció ahí su residencia, donde José cursó su instrucción primaria en la escuela "José Miguel Macías", en la que se distinguió por su inteligente desempeño.

Contaba con 11 años de edad cuando su padre, entonces Capitán de Navío, fue designado Director de la Escuela Naval, por lo que su familia se mudó a la casa destinada al director de la escuela dentro del plantel. El convivir con los cadetes y tal vez la misma profesión de su padre, fueron la causa de su deseo de ser marino y en 1909, comenzó a asistir a clases como oyente.

Debido a su carácter fácil y amistoso, pronto hizo amistad con los alumnos y cada día se sintió más atraído hacia la vocación que había escogido, por lo que con fecha 1º de agosto de 1910, hizo llegar al Secretario de Guerra y Marina su solicitud de ingreso, contaba entonces con 15 años de edad. Todos los requisitos reglamentarios para lograr su

ingreso los cubrió satisfactoriamente, por lo que el 27 de agosto fue aceptado causando alta el 1° de septiembre del mismo año.

Un mes más tarde solicitó a la dirección de la escuela y a la Secretaría de Guerra y Marina se le concediera ser examinado en las materias correspondientes al primer año, en virtud de considerarse capacitado, ya que, en su calidad de alumno oyente, ya las había cursado. Aceptada su solicitud, sustentó los exámenes satisfactoriamente, pasando de inmediato a cursar el segundo año lectivo.

Su vida en la escuela fue inquieta, era un líder nato para inducir a sus compañeros a seguirle en las travesuras propias de los jóvenes que llevan una vida de internos y en ello Azueta siempre mostró un alto sentido de camaradería. A causa de ello, era castigado frecuentemente y además, los resultados de sus exámenes no fueron del todo satisfactorios.

Como parte de sus estudios navales, hizo su primer embarque a bordo del barco escuela "Yucatán" el 18 de julio de 1911 para llevar a cabo su primer viaje de prácticas que duró un mes.

Su arraigado sentido de compañerismo le hizo violar los reglamentos escolares el día 5 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 una nueva sanción.

El 16 de junio de 1912 se embarcó nuevamente para hacer su viaje de prácticas a bordo del cañonero "Morelos"; el 14 de julio del mismo año transbordó al cañonero "Bravo" para continuar su viaje de instrucción, el que terminó el 14 de agosto siguiente. Su tercera navegación de instrucción y práctica la efectuó a bordo del barco escuela entre el 16 de junio y el 31 de julio de 1913.

Durante la asonada llevada a cabo en Veracruz por el general del ejército federal Félix Díaz en contra del presidente Francisco I. Madero el 16 de octubre de 1912, el director de la escuela, Capitán de fragata, José Servín, decidió izar sobre el edificio la bandera de la Cruz Roja para hacer patente su neutralidad. Antes de llevar a cabo su propósito el Capitán Servín lo comunicó a los cadetes, quienes reaccionando en forma exaltada y por boca del cadete José Azueta, le solicitaron respetuosamente que se izara la bandera del plantel, que todos ellos estarían dispuestos a cumplir sin ambigüedades ni limitaciones con su deber y a combatir, si el caso lo requería, para defender a las instituciones legalmente constituidas. Sin disimular su sorpresa el Capitán Servín aceptó con simpatía la solicitud y con orgullo fue izada la bandera del plantel después de la exclamación unánime de ¡Viva la Escuela Naval!

En el año de 1913 Azueta reprobó algunas materias lo que, más que desmoralizarlo, le hizo sentirse avergonzado ante sus compañeros, por lo que con fecha 23 de Noviembre de 1913 solicitó a la Secretaria de Guerra y Marina su traslado al

ejército como oficial de artillería de la milicia permanente, solicitud que le fue contestada afirmativamente el 9 de diciembre del mismo año, fecha con que causó baja de la Escuela Naval Militar y alta en la Batería Fija de Veracruz, con despacho de Teniente Táctico de Artillería, cuya hoja de actuación fue conceptuada el 31 de Marzo de 1914, con la anotación de: "Este oficial es de buena capacidad y desempeña los servicios que se le encomienden con exactitud". Un mes más tarde, el Teniente de Artillería, hijo de la Escuela Naval, habría de asumir una conducta verdaderamente heroica que llevó a ocupar un lugar destacado en el panteón nacional y 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 hacerse 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 el servicio si se le concede lo que solicita".

La nota del director del plantel era favorable y parecía adelantarse a los acontecimientos que cinco meses habrían de inmortalizar su nombre. En efecto, el día 21 de Abril de 1914 el puerto fue víctima de la irrupción extranjera. El Teniente José Azueta disfrutaba de su día franco; es más, la batería a la que pertenecía recibió órdenes del general Mass, comandante militar de la plaza, de evacuar Veracruz, José Azueta, ignorante de tales disposiciones y al enterarse de los sucesos que se desenvolvían en los muelles veracruzanos, sin titubear se dirigió a la Escuela Naval porque 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, batería que no llegó a disparar y que fue inexplicablemente retirada. En el mismo lugar quedó una ametralladora que tomó Azueta que decidió quedarse a combatir junto a los que habían sido sus compañeros hacia 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 Pepe, como le llamaban, se batía fuera de la escuela con

una ametralladora que había sacado de las baterías, dirigiendo su fuego contra el enemigo que estaba posesionado de la Aduana y barría esa calle (Landeros y Coss) con el fuego de sus fusiles y ametralladoras. José Azueta operaba su máquina protegido por un poste del alumbrado público. Sus compañeros le lanzaban vítores desde los balcones, no sin dejar de advertirle del peligro que corría en 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 cambio su posición indicando que desde allí no podía hacer buenos blancos, por lo que se colocó a media calle, donde quedó completamente al descubierto; esta nueva posición la adoptó, pese a las protestas de sus compañeros, porque tal vez consideró que desde allí, ofrecía mayor resistencia al invasor de su patria. No pasaron muchos minutos antes de recibir la primera herida en su pierna, por lo que continuó haciendo fuego hincado, hasta que recibió nueva herida en la otra pierna, que lo hizo caer.

Abatido, Azueta sufrió fuertes hemorragias que le impidieron seguir la lucha. Inmediatamente el cadete Juan Castañon acudió a recogerlo para trasladarlo a un sitio protegido al tiempo de que Azueta recibía una tercera herida.

La acción de Azueta contribuyó indudablemente a detener al menos por un momento al invasor, causándole numerosas bajas.



Agonía de Azueta

Conducido al hospital de sangre 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 comandante de la flota estadounidense, Almirante Fletcher, que conocía de la viril actitud de héroe, envió a un cirujano a la casa de la familia de Azueta para que atendiera al herido. El doctor se presentó con la recomendación de ser el médico de cabecera de aquel héroe todavía adolescente. Azueta, inmediatamente que se dio cuenta de la presencia del galeno, haciendo un esfuerzo sobrehumano, se irguió en su lecho y ordenó con la frase "Que se larguen esos perros" que expresaba su contenida furia, 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 republica, el Teniente José Azueta fue ascendido al grado inmediato superior, expidiéndosele despacho de Capitán Segundo Táctico de Artillería, por méritos 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 fue concedida la condecoración Segunda Invasión Norteamericana, medalla de oro. Más tarde, el 1° de Mayo del mismo año, el presidente de la Republica dispuso se expidiera al

Capitán Segundo de Artillería José Azueta la Cruz 3ª Clase del Merito 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 verídico 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.



José Azueta falleció el día 10 de mayo a consecuencia de las heridas que recibió durante el combate. De este sensible fallecimiento, el cónsul de los Estados Unidos en Veracruz, William W. Canada, informó al Comodoro Manuel Azueta, padre del defensor de Veracruz, lo siguiente: "...Con

profundo dolor anuncio 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 se supremo dolor..." En ese mismo mensaje, el cónsul 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 se llevó a cabo el día 11 de mayo, al que asistieron según las crónicas de aquel día, más de diez mil personas pertenecientes a todas las clases sociales del puerto. Cuatro días después del deceso del héroe, por acuerdo presidencial,



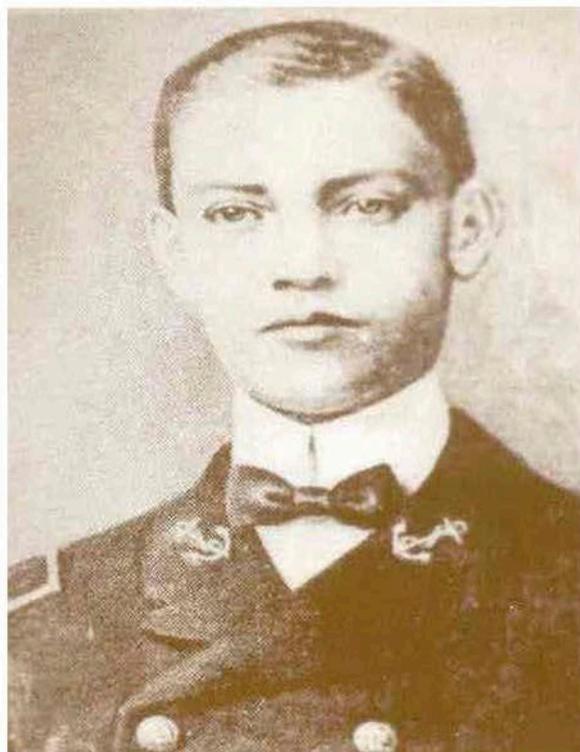
su nombre pasó a figurar en el Escalafón General del Ejército, entre los que han sucumbido en defensa de la patria.

Dos escenas de las honras fúnebres de José Azueta



Tumba y estatua del Teniente José Azueta en el hemiciclo ubicado en el paseo del malecón del puerto de Veracruz

Cadete Virgilio Uribe Robles.



La primera sangre de héroe que bañó al recinto de la Escuela Naval fue la del cadete Virgilio Uribe, joven que aun sin cumplir los 16 años de edad, sucumbió ante la metralla del enemigo al presentar tenaz defensa del suelo de su patria en contra del invasor extranjero.

Virgilio Uribe Robles, hijo de Élfego Uribe y de doña Soledad Robles, nació en la Ciudad de México, DF., el día 28 de mayo de 1898.

Sus primeros estudios los efectuó en la propia capital de la república en la Escuela Nacional Primaria Comercial "Doctor Mora", en donde ya había iniciado su preparación comercial con muy buen aprovechamiento y mejor conducta.

Su interés por las cosas del mar, su admiración a la milicia y su cariño a la patria le indujeron a solicitar, el día 25 de junio de 1912, su ingreso a la Escuela Naval Militar, para seguir la carrera de oficial de guerra de la Armada Nacional. Para llevar adelante tal propósito, contó con 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 el siguiente 1° 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 ingreso a la Naval contaba con 14 años de edad.

Habían transcurrido diecinueve meses de su ingreso cuando se presentaron los sucesos en que habría de ofrendar su vida en defensa de la dignidad nacional, combatiendo contra poderosas fuerzas extranjeras que mancillaban 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 marítima, se dispuso a ocupar el puesto que le asignaron en uno de los balcones del edificio escolar desde donde comenzó a hacer fuego contra el enemigo. 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 aun evitaron que desembarcaran una batería de ametralladoras en el malecón obligándoles a reembarcarse en su transporte.

La resistencia ofrecida por los cadetes dio origen a que para abatirla, los buques estadounidenses "Praire" y "Montana" desataran el fuego de sus baterías en contra del heroico plantel. Al mismo tiempo que recibía fuego de fusilería de las tropas que desembarcaban por el muelle fiscal. La lucha era desigual y sin embargo el enemigo pudo ser repelido en tanto los cadetes disponían de armas y municiones.

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 su 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 tomo inmediatamente en sus brazos y solicitó la ayuda urgente que requería el herido.

La sangre del héroe, que salía en abundancia, bautizó con gloria los corredores de la escuela al ser llevado por sus camaradas aun con vida, al dormitorio chico de la primera brigada, donde se le hizo la primera curación por el practicante Luis Moya. Continuó 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 aunada al continuo tiroteo al humo y al 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, mientras 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 fue evacuada casi a la misma hora en que



Estatua y tumba del Cadete Virgilio Uribe en el hemiciclo ubicado en el paseo del malecón del puerto de Veracruz.-En el cielo se advierte una formación de la Aviación Naval de la Armada de México

Virgilio Uribe expiraba. La columna de cadetes se hallaba apenas en la estación ferrocarrilera de los Cocos, en su marcha hacia Tejería, cuando fue alcanzada por el teniente coronel médico cirujano Marcelino D. Mendoza, quien informó al Comodoro Manuel Azueta que el joven alumno había fallecido y su cadáver remitido al Hospital de San Sebastián para que le dieran sepultura.

Virgilio Uribe recibió de la nación los homenajes póstumos a que se hizo merecedor por su actuación el 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 de la Armada, expresándose que secumbió combatiendo en defensa de la patria".

"2/o.- Que se le conceda la condecoración de oro a que se refiere el Artículo 1° del decreto numero 478, fecha de hoy, cuya condecoración, con el diploma respectivo, se entregaran a sus deudos por una comisión, que al efecto se nombrará.

"3/o.- Que se haga su retrato al óleo 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 sucumbido 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 los iconos de la Escuela Naval Militar que le otorgaron el título de Heróica y paradigmas no solamente para los integrantes de las nuevas generaciones de cadetes, sino para todos los jóvenes mexicanos.

Comodoro Carlos Castillo Bretón Barrero.



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 Argüelles. 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" graduándose 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 pailebote "Solarina". En septiembre de 1923 contrajo matrimonio con Elisa Segura Millán. Con motivo de la Revolución Delahuertista, ofreció sus servicios al Gobierno Federal y reingresó en enero de 1924.



*Cadete de la Escuela Naval en
1913*

Siendo Comandante del cañonero "Agua Prieta" dio salvamento al vapor "Creta" por lo que fue felicitado por la orden del día de la Secretaria de Guerra y Marina.

En Abril de 1926 ingresó como alumno a la Escuela Militar de Aplicación de Aeronáutica obteniendo su título de Piloto Aviador el 22 de Julio de 1927, así llegó a ser el primer oficial de la Armada en adquirir dicha especialidad.

En octubre de 1927 recibió mención honorífica por su participación en la defensa de la Ciudad de México durante la asonada de los generales Arnulfo R. Gómez y Francisco 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.



Castillo Bretón formó el pie veterano de la hidroaviación mexicana

En marzo de 1929, durante la campaña en contra de la Revolución Escobarista, sufre en Aguascalientes un accidente del que sale gravemente herido y a pesar de ello, sin darle importancia a su estado de salud continuó la campaña hasta que en Torreón recibió órdenes de regresar a la capital para atenderse y reorganizar la Escuela Militar de aviación. En noviembre de ese mismo año recibió la orden de que por acuerdo presidencial se formara el pie veterano del cuerpo de hidroaviación. En el

transcurso de este último año ascendió a Capitán de Fragata y a Capitán de Navío por méritos en campaña.

Por este tiempo ya era considerado como uno 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 hasta los 15,000 pies de altitud y junto con

Pablo Sidar participó en las pruebas del primer hidroavión fabricado en México, diseñado por el general e ingeniero Rafael Azcárate llamado el "Azcárate 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 bravos en los jaripeos.

A raíz de la muerte de los malogrados pilotos españoles, Barberán 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 escala México-España para la cual comenzó a prepararse afanosamente pero no contaba, para llevar a cabo el proyecto, con recursos económicos suficientes ni con el avión adecuado.

El 1° de abril de 1932, fue designado Director de la Escuela Naval Militar y simultáneamente comandante del acorazado "Anáhuac". En aquellos días la situación de la Escuela Naval era confusa, había sido clausurada luego de la sublevación del general Jesús M. Aguirre con la guarnición de Veracruz, por ello, en marzo de 1929 la Escuela Naval había sido una vez más suspendida en sus funciones y reanudadas en 1930. Cuando Castillo Bretón asume la dirección de la escuela,



Acorazado "Anáhuac"

la Dirección de Educación Militar recientemente creada, dispuso que su alumnado fuera integrado por subtenientes egresados del Colegio Militar y con un año como mínimo de servicio en filas. Siendo director de la escuela ascendió al grado de Comodoro.

El 1° de febrero de 1935 es designado por acuerdo presidencial Jefe del Departamento de Marina, el más alto cargo al que podía aspirar un oficial de la Armada en aquellos días. Durante su gestión se terminó en España la construcción del transporte de guerra "Durango", de los cañoneros "Querétaro", "Potosí" y "Guanajuato", así como de diez patrullas ligeras a las que clasificaron como guardacostas y numeradas del 1 al 20. Para el servicio de la marina de guerra y por decreto presidencial del 21 de mayo de 1935 se dividieron los litorales del país en zonas navales a cargo de jefes de la Armada, con un destacamento de infantería naval radicado en cada jefatura de zona, siendo los puertos elegidos Ciudad del Carmen y Veracruz en el Golfo de México y Puerto Cortés en la isla Santa Margarita de la bahía Magdalena y Acapulco en el litoral del océano Pacífico, estableciéndose asimismo jefaturas de servicios navales en otros puertos intermedios. Las zonas navales fueron dotadas con servicio de aprovisionamiento de combustibles, agua y lubricantes; edificios para alojamientos de jefes, oficiales y marinería; estaciones

de radio, atracaderos y fondeaderos adecuados y demás elementos necesarios para los diversos requerimientos de los buques de guerra.

Su decisión de llevar a cabo el vuelo México-España no había cambiado y el 20 de agosto se comenzó a obtener fondos por suscripción pública, lamentablemente el 19 de septiembre de 1936 murió en el Hospital Español en la Ciudad de México víctima del tifo a la edad de 39 años, dejando, según sus jefes, amigos y subordinados, un hueco en la Armada difícil de llenar.

BIBLIOGRAFÍA

- Alamán**, Lucas.- Historia de México.- Ed. Jus.- México.-1942
- Archibald**, Eduard.- The Wooden Fighting Ships in the Royal Navy.- Military Press.- U.S.A.- 1987
- Arronis**, Othón.- La Batalla Naval de San Juan de Ulúa.
- Bonilla**, Juan de Dios.- Apuntes para la Historia de la Marina Nacional.- México.- 1946
- Cárdenas de la Peña**, Enrique.- Historia Marítima de México. Guerra de Independencia 1810-1821.- México.- 1973
- Cárdenas de la Peña**, Enrique.- Semblanza Marítima de México independiente y Revolucionario.- Secretaría de Marina.- México.- 1970
- Cárdenas de la Peña**, Enrique.- Educación Naval en México.- Secretaría de Marina.
- Carrero Blanco**, Luis.- España y el Mar.- Instituto de Estudios Políticos.- España.- 1964
- Casasola**, Gustavo.- Anales Gráficos de la Historia Militar de México.- Secretaría de la Defensa Nacional.- México.- 1991
- Enciclopedia Collier's
- Enciclopedia de Historia Universal.- Ed. Uthea.
- Enciclopedia General del Mar.- Ed. Garriga.- España.- 1976
- Ferrere**, Claude.- Historie de la Marine Francaise.- Ed. Flamarion.- Francia.- 1931
- Fernández Navarrete**, Martín.- Disertación Sobre la Historia de la Náutica y las Matemáticas.- Imprenta de la Viuda de Calero.- España.- 1846
- Firavanzo**, Giuseppe.- History of Naval Tactical Thought
- Fuentes Mares**, Luis.- Poinset. Historia de Una Gran Intriga.- Ed. Océano.- México.- 1982

Fuller, J.F.C.- Batallas decisivas del Mundo Occidental.- Ed. Luis de Caralt.- España.- 1964

García Arrollo, Raziél.- La Heroica Escuela Naval y la Acción del 21 de Abril de 1914.- Asociación de la H. Escuela Naval Militar.- México.- 1961

Giemberardino, Oscar di.- (Traducción del Capitán de Fragata Luis M. Bravo Carrera y Teniente B. L. Campos Garnier).- México.- 1945

Gutiérrez Zamora, Renato.- Nuevo Aspecto del Incidente de Antón Lizardo.- México

Katz, Friederich.- La Guerra Secreta en México.. Ed. Era.- México.- 1983

Lacroix Desireé.- Historia de Napoleón.

Laurent Riviere, Henry.- La Marina Francesa en México.-

Lavalle Argudín, Mario.- Memorias de un Cadete Naval.- Secretaría de Marina.- México.- 1971

Lavalle Argudín, Mario.- Heróica Escuela Naval. Síntesis Histórica.- Secretaría de Marina, Servicios Históricos.- México.- 1980

López de Nava, Arturo.- Aportación para un ensayo Histórico de la Marina de Guerra Mexicana.- Escuela Naval Militar.- México.- 1934

Mancisidor, Francisco.- El Hombre y el Mar.- Secretaría de Marina.- 1952

Mancisidor, Francisco.- Historia de la Revolución Mexicana.

Manssur Ocaña, Justo.- La Revolución Permanente.- México

Martínez, José Luis.- Hernán Cortés.- Fondo de Cultura Económico.- México.- 1990

Mason, David.- Submarinos. La Amenaza Secreta.

Mattingly, Garret.- La Armada Invencible.

Melgarejo Vivanco José I.- La Boquilla de Piedras, El Puerto de la Insurgencia.- México.

Musacchio, Humberto.- Diccionario Enciclopédico de México.- Ed. Andrés León.- México.- 1989

Pasquel, Leonardo.- Manuel y José Azueta.- México

Pérez Reverte, Arturo.- La Carta Esférica.- Ed. Alfaguara.- México.- 2000

Preston, Anthony.- Aircraft Carriers

Renalt, Capes.- Nelson.

Reed, John.- La Guerra de Castas.

Revista de la Secretaría de Marina

Russell, Michael.- Iwo Jima

Sandoval Paullada, Álvaro.- Memorias.- Secretaría de Marina.- México.- 2002

Sariego del Castillo, J.L.- Historia de la Marina Española en la América Septentrional y Pacífico.- Ed. José L. Sariego del Castillo.- España.- 1975

Selecciones de Reader's Digest.- Gran Crónica de la Segunda Guerra Mundial.

Sobel, Dava.- Longitud.- Ed. Debate.- España.- 1997

USA National Archive.- Web Page.- Naval Historical Center.- Documents.

Toro, Alfonso.- Historia de México.

U.S.M.C.- Western Pacific Operations

West Jr., Richard S.- The Second Admiral. The Life of David Dixon Porter.