

Rodolfo SORIA-GALVARRO Derpich

**APUNTES DE HISTORIA NAVAL
TOMO II
HISTORIA NAVAL MUNDIAL**

**DE LA ANTIGÜEDAD HASTA LA I GUERRA MUN-
DIAL**





APUNTES DE HISTORIA NAVAL
 Autor: Contraalmirante Rodolfo **SORIA-GALVARRO** Derpich

Texto guía para el ramo "Historia Naval Aplicada"
 Impreso en la Escuela Naval Arturo Prat
 Valparaíso, Chile

2023

TEMARIO

CAPÍTULO 01 HISTORIA NAVAL MUNDIAL	1
PRIMERAS ACTIVIDADES EN EL MAR.....	1
Situación Histórica	1
El comercio marítimo	1
EGIPCIO. PRIMEROS ENFRENTAMIENTOS EN EL MAR.....	2
Cretenses y Fenicios	3
LA DOMINACIÓN GRIEGA DEL MEDITERRÁNEO.....	5
PRINCIPALES ENFRENTAMIENTOS EN LA ANTIGÜEDAD.....	6
Las guerras Médicas o Persas	7
Batalla de Salamina	7
Situación Previa	10
Preludio.....	12
Fuerzas	12
Conclusiones.	16
Comentarios.....	17
Batalla de Mícala	17
GUERRAS DEL PELOPONESO.....	18
LAS GUERRAS PÚNICAS Y EL SURGIMIENTO DE ROMA	20
PRIMERA GUERRA PÚNICA (264 A241 A.C.).....	21
Batalla de Ecnomo o Ecnomo.	21
Hechos posteriores.....	26
SEGUNDA GUERRA PÚNICA (218 A201 A.C.)	26
TERCERA GUERRA PÚNICA (150 A146 A.C.).....	28
GUERRAS CIVILES EN ROMA (100 A27 A.C.).....	28
Batalla de Accio.	28
EL IMPERIO MARÍTIMO BIZANTINO	33
FUEGO GRIEGO.....	33
COMERCIO MARÍTIMO EN LA ANTIGÜEDAD	34
COMPÁS MAGNÉTICO O BRÚJULA	35
CAPÍTULO 02 ACTIVIDAD NAVAL EN LA EDAD MEDIA.....	37
Situación Histórica	37
LOS VIKINGOS	37
Batalla naval de Svolder (agosto 1000).....	38
LAS CRUZADAS.....	40
GUERRA ENTRE GÉNOVA, BIZANCIO Y VENECIA.....	41
JAPÓN CONTRA EL IMPERIO MONGOL	43
INGLATERRA Y FRANCIA- GUERRA DE LOS CIENTO AÑOS (1337 - 1457).....	43
Batalla de Arnhem, 23 de septiembre de 1338.....	44
El Combate Naval de Sluis o de la Esclusa (24-junio -1340)	46
Batalla de La Rochelle, 1372.....	51
EL COMBATE NAVAL A FINES DEL SIGLO XVI.	55
Preparativos generales en cada unidad.	55
CAPÍTULO 03 EL IMPERIO MARÍTIMO DE ESPAÑA.....	59
Situación Histórica	59
DESCUBRIMIENTOS Y EXPLORACIONES MARÍTIMAS.....	59
España y los viajes de Colón.....	59
Los portugueses	60
Tratado de Tordesillas	61
ESPAÑA Y PORTUGAL EN EL NUEVO MUNDO:	62

Exploraciones inglesas y francesas.....	63
El Imperio Colonial Neerlandés	63
BATALLA DE LEPANTO (7 OCTUBRE 1571).....	64
LA “ARMADA ESPAÑOLA” (1588)	67
Batalla naval de Gravelinas 8 agosto 1588	69
COMERCIO DE ESCLAVOS	71
CAPÍTULO 04 LA GUERRA EN EL MAR ENTRE LOS SIGLOS XVII Y XVIII.	73
Situación Histórica	73
ACCIONES NAVALES EN ORIENTE.....	73
El Buque Tortuga.....	73
ACCIONES NAVALES EN OCCIDENTE.....	74
Guerra de los Treinta Años (1618–1648). Holanda y España.	74
Turcos y Venecianos.	75
Suecia - Holanda.	75
GUERRAS ENTRE INGLATERRA Y LOS PAÍSES BAJOS.....	75
Primera Guerra (1652 - 1653).....	76
Segunda Guerra (1665 - 1667).....	78
Tercera Guerra (1672 - 1673):.....	79
HOLANDA Y ESPAÑA CONTRA FRANCIA	79
GUERRA DE LOS SIETE AÑOS	80
GUERRA DE INDEPENDENCIA NORTEAMERICANA (1776-1783)	80
Batalla de la Bahía de Chesapeake (05-septiembre-1781).....	82
Batalla del Paso de los Santos (12 abril 1782).....	83
CAPÍTULO 05 REPÚBLICA FRANCESA Y LAS MONARQUÍAS EUROPEAS.....	87
Situación Histórica	87
ACCIONES NAVALES.....	88
Batalla del Glorioso 1° de junio (01 junio 1794).....	88
Batalla del Cabo San Vicente (13 febrero 1797).	89
Batalla de Camperdown. Una Victoria Improvisada	91
CAPÍTULO 06 EL IMPERIO MARÍTIMO DE GRAN BRETAÑA.	97
INTRODUCCIÓN	97
Batalla de Aboukir o del Nilo (1 agosto 1798)	97
Batalla de Copenhague (2 abril 1801)	100
Maniobra Estratégica de Napoleón de 1805	107
Batalla de Trafalgar.....	109
Anécdotas y tradiciones de la Batalla de Trafalgar:	118
Batalla de la isla de Aix 11 abril 1809.....	120
CAPÍTULO 07 DESDE GUERRA DE 1812 HASTA BATALLA DE NAVARINO.	127
GUERRA DE 1812 ENTRE ESTADOS UNIDOS Y GRAN BRETAÑA.	127
Batalla del Lago Erie. (10 septiembre 1813)	127
Acciones sobre Washington y Baltimore (24 agosto y 12 septiembre 1814)	129
Batalla del lago Champlain (11 septiembre 1814).....	130
Batalla de Nueva Orleans. (8 enero 1815)	131
BOMBARDEO DE ARGELIA (27 AGOSTO 1816).....	132
BATALLA DE NAVARINO (20 OCTUBRE 1827).....	133
CAPÍTULO 08 HECHOS DE GUERRA NAVALES ENTRE 1850 Y 1866.....	139
GUERRA DE CRIMEA (1853-1856).....	139
La batalla de Sinope. El fin de la era de la vela.....	139
La marina rusa	140
La armada otomana.....	141
Primeras escaramuzas	141
LA BATALLA DE SINOPE Y LA DESTRUCCIÓN DE LA ESCUADRA OTOMANA	141
Claves del triunfo ruso	143
Consecuencias	145

GUERRA DE SECESIÓN (1861-1865)	146
COMBATE DE HAMPTON ROADS (8 Y 9 MARZO 1862)	148
LA TOMA DE NEW ORLEANS (1 MAYO 1862)	154
CAMPAÑA DEL MISSISSIPPI	154
ATAQUE A MOBILE (5 AGOSTO 1864)	155
GUERRA DE INDEPENDENCIA DE ITALIA	156
BATALLA LISSA (20 JULIO 1866)	156
Introducción	156
Contexto histórico de la batalla naval de Lissa	157
Planes navales	157
Los comandantes	157
El bombardeo del puerto de San Jorge	158
Las flotas y planes de combate	159
Inicio del combate	160
El destino de los combatientes	164
Resultado de la guerra	166
AVANCE TECNOLÓGICO NAVAL A FINES DEL SIGLO XIX	166
DISEÑO DE BUQUES	166
ARTILLERÍA	167
EL TORPEDO AUTOMÓVIL	167
LA ELECTRICIDAD Y SU ROL NAVAL	168
EL PETRÓLEO Y SU PROYECCIÓN EN LA PROPULSIÓN NAVAL	168
CAPÍTULO 09 GUERRAS DEL TÉRMINO DEL SIGLO XIX	170
GUERRA DE LOS BALKANES (1877-1878)	170
LA GUERRA SINO JAPONESA	170
Batalla del río Yalú (17 septiembre 1894)	170
GUERRA HISPANO-NORTEAMERICANA (1898)	174
La Batalla de la Bahía de Manila o Cavite (1 mayo 1898)	174
Batalla naval de Santiago de Cuba	182
CAPÍTULO 10 GUERRA RUSO-JAPONESA	188
SITUACIÓN ENTRE JAPÓN Y RUSIA	188
GUERRA RUSO - JAPONESA	189
Ataque a Puerto Arturo	189
Batalla del mar Amarillo	190
Batalla de Tsushima (27 mayo 1905)	197
CAPÍTULO 11 1ª GUERRA MUNDIAL	204
SITUACIÓN HISTÓRICA	204
Resumen de Operaciones Navales	205
CAPÍTULO 12 OPERACIONES NAVALES DE 1914 A ENERO 1915	209
Situación Histórica	209
PRIMERAS OPERACIONES NAVALES	209
Ataque a las LCM francesas en el Mediterráneo	209
La Trampa de Heligoland Bight (1914)	210
Batalla de Coronel	215
Batalla de las Falklands	219
Corsarios de Superficie Alemanes	225
Batalla de Dogger Bank	226
CAPÍTULO 13 LA CAMPAÑA DE GALLIPOLI O DE LOS DARDANELOS	231
Situación Histórica	231
El ataque naval a los Dardanelos	234
Segunda Etapa del Plan Británico	245
Desembarco Anfibio Británico en Gallipoli	245
CAPÍTULO 14 BATALLA DE JUTLANDIA	249

SITUACIÓN HISTÓRICA	249
Plan de Batalla o Idea de Maniobra Alemán	249
Comentario	254
CAPÍTULO 15 LA GUERRA SUBMARINA Y ANTISUBMARINA	257
Actividades en 1914.....	257
Actividades en 1915.....	258
Actividades en 1916.....	259
Actividades en 1917	260
Actividad en 1918	261
TÉRMINO DE LA GUERRA.	261
La paz que trajo otra guerra.....	262
Hundimiento de la flota alemana en Scapa Flow	262
REFERENCIAS HISTORIA NAVAL UNIVERSAL. TOMOS II Y III	267
REFERENCIAS DE INTERNET, TOMO I	269
Antigüedad a la Primera Guerra Mundial. Tomo II	269

CAPÍTULO 01 HISTORIA NAVAL MUNDIAL

Primeras Actividades en el Mar.

Situación Histórica



La necesidad de comunicarse y establecer un intercambio comercial entre los nacientes pueblos del Mediterráneo y otros lugares desconocidos en la antigüedad, impulsó al hombre a crear, 10.000 años a.C., naves rudimentarias que materializaran este enlace en forma más expedita que la vía terrestre. Al mismo tiempo, el mar facilitó el desplazamiento de fuerzas militares que participaron en las guerras y conquistas territoriales de la época.



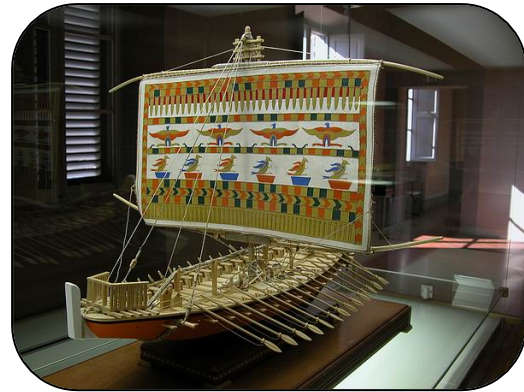
El comercio marítimo

Las primeras embarcaciones fueron simples, una especie de balsas, que sólo navegaban en los estuarios de los grandes ríos como el Éufrates y en el Nilo. Inicialmente su propulsión se lograba apoyando una vara en el fondo y después se comenzó a usar el remo y la vela. Cinco mil años antes

¹ <https://arqueoegipto.wikisaber.es/las-embarcaciones-su-papel-en-la-economia-egipcia/>

de Cristo se registra la existencia de naves con el casco de fondo plano en el Nilo transportando las piedras con que se construyeron las pirámides.

Una de las embarcaciones más antiguas que se conoce es la nave funeraria a remo que se encontró en la tumba del Faraón Cheops (3969 - 3908 a.C.). Tenía, aproximadamente, 40 metros de eslora y 9 metros de manga, aunque las que operaban realmente en esos años eran de tamaño menor. Estas embarcaciones tenían la proa y popa parecidas, de fondo plano y sin quilla lo que las hacía frágiles y no aptas para navegar con oleaje. Como timón se usaba un remo de pala ancha que se instalaba en una o ambas aletas, llamado bayona. Su eslora era de unos 22 metros y con desplazamiento de alrededor de 25 toneladas. Los buques mercantes usaban sólo velas y los de guerra llevaban vela para sus desplazamientos y remos para las maniobras en puerto y para combatir.



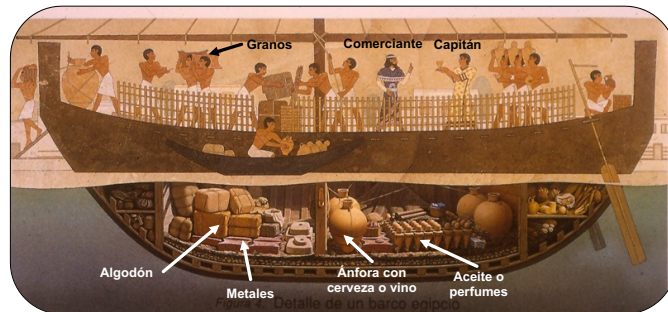
Nave funeraria de Cheops²

Hacia el año 3.000 a.C. los pueblos en las orillas de los grandes ríos y en la costa de mares interiores, especialmente el Mediterráneo, establecieron un incipiente comercio marítimo.

Egipcios. Primeros enfrentamientos en el mar³

El 2.500 a.C. egipcios y cretenses navegaban con cierta seguridad en las cercanías de costa en el Mediterráneo.

La navegación en el Nilo incentivó a los egipcios a perfeccionar sus naves y apoyados por los fenicios crearon escuadras con unidades propulsadas a vela y remo aptas para transportar soldados.



En 1.196 a.C. se da una de las batallas navales importantes de la antigüedad, Pelusio, en la que el Faraón Ramsés III salva a Egipto de una invasión de los pueblos de Asia Menor (libios, sirios, filisteos,), al destruir con su flota las naves de los “pueblos de la mar”. Algunos historiadores la consideran la primera batalla naval de la cual se tienen antecedentes concretos.



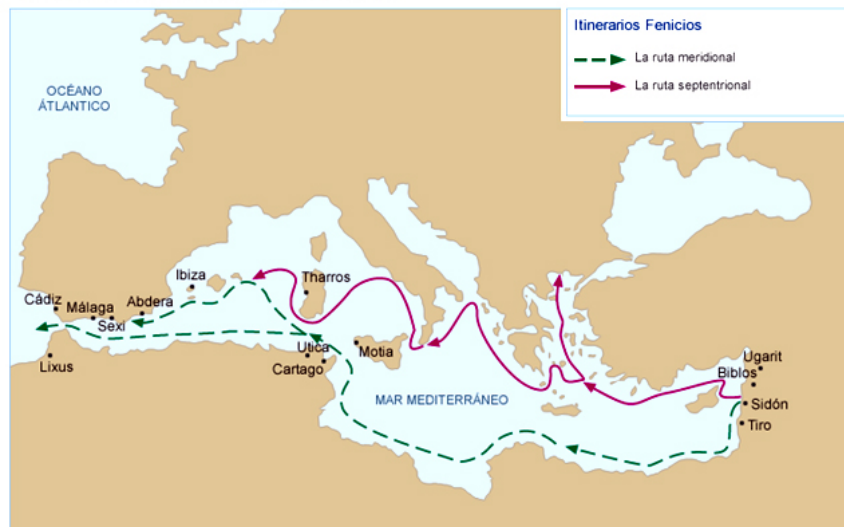
² http://www.egiptomania.com/asade/imagenes/navegacion_egipto026.jpg

³ Historia Marítima del Mundo. Contraalmirante Maurice de Brossard. Edimat libros. 1974.

⁴ <https://www.google.cl/maps/@38.8500418,26.2098569,4.17z>

Cretenses y Fenicios

Itinerarios Fenicios en el Mediterráneo



Los fenicios⁵

Creta necesitaba el comercio marítimo para sobrevivir y debió crear una fuerza naval capaz de defender sus intereses y además mantener su soberanía. El 2.300 a.C. era la potencia naval que dominaba el Egeo y la costa de Grecia asegurándose casi mil años de desarrollo en paz.

En 1.470 a.C. una gran explosión volcánica destruyó la isla de Thera, al norte de Creta produciéndose un maremoto (tsunami) de tal magnitud que junto con las cenizas de la erupción hicieron desaparecer su civilización de 15 siglos de antigüedad.



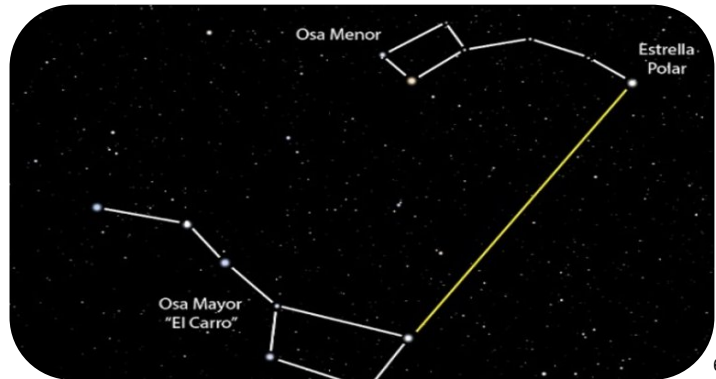
A partir del desastre de Creta, los fenicios fueron los mejores navegantes del mundo antiguo por espacio de diez siglos. Navegaron el Mediterráneo hacia 2.700 a.C. instalándose en el Mar Negro para explotar las minas de estaño y otros minerales del área. Posteriormente fueron expulsados de esos lugares y se expandieron por el Mediterráneo saliendo finalmente al Atlántico. Controlaron la

⁵ <http://www.nocierreslosojos.com/fenicios-marco-geografico-expansion/>

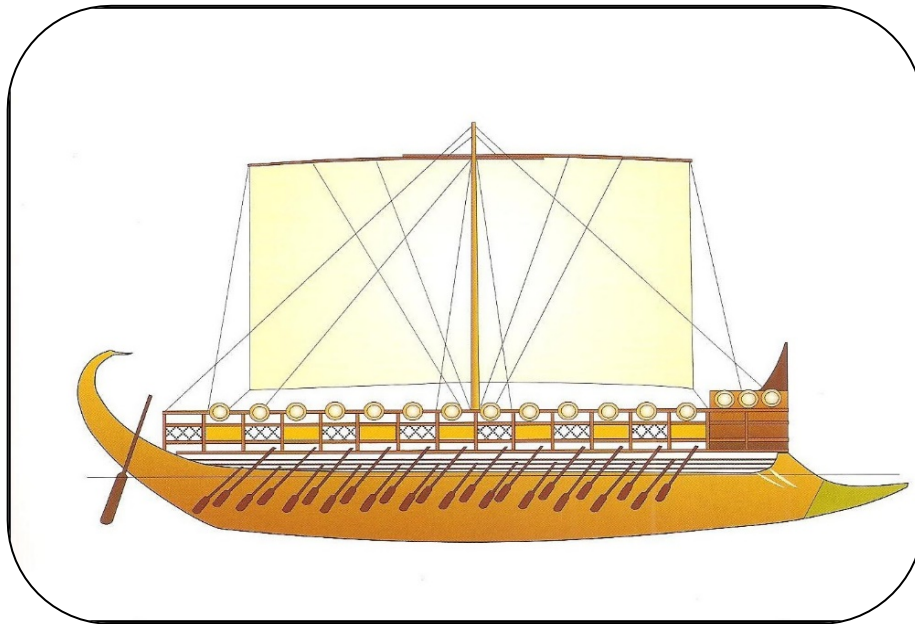
costa africana, descubrieron las Islas Canarias y llegaron hasta el sur de Inglaterra donde explotaron el estaño. Fundaron **Cartago** en 1.059 a.C.

Adelantos Fenicios

En general los navegantes se orientaban por la **estrella Polar y la Osa Mayor**, las que eran fáciles de distinguir, en especial la primera porque está fija en el Norte. Los fenicios aprendieron y mantuvieron en secreto que era más exacto usar la **Osa Menor y la estrella Polar** en sus travesías. Implantaron la quilla, que también mantuvieron en secreto.



Entre 1.000 a.C. y 250 a.C. impulsaron el comercio marítimo contribuyendo con sus navegaciones al mejor conocimiento de esta actividad. Las naves fenicias se basaron en la galera egipcia **agregándole un espolón**, creando así las galeras de combate (birremes, trirremes, etc.). Sus dimensiones eran aproximadamente 25 m de eslora y unas 30 toneladas de desplazamiento, características que aumentaron con el progreso. Con bases en Tiro y en Sidón, tuvieron preponderancia durante tres siglos en las actividades comerciales.



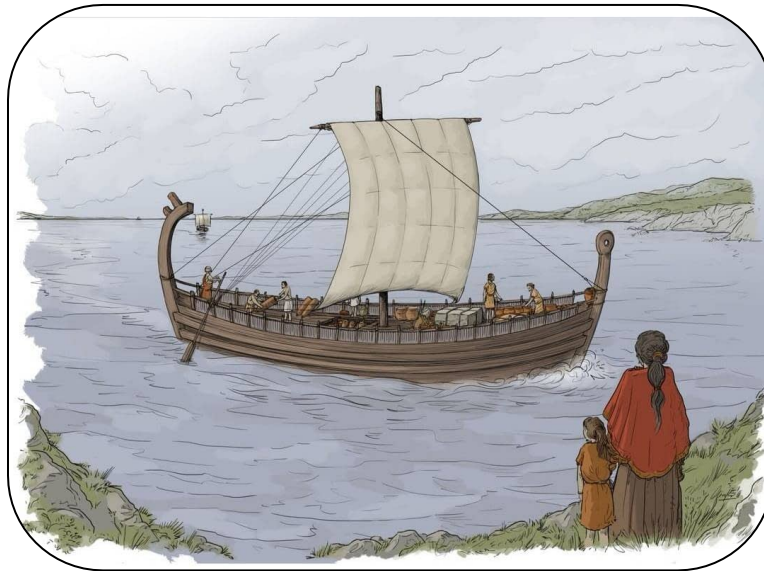
Birreme fenicia⁷

Los fenicios nunca se constituyeron en una nación, manteniéndose como un conjunto de ciudades-estado independientes sin comprender la necesidad de unirse para disuadir a sus enemigos. Así, fueron vencidos en el siglo VI a.C. por los babilonios, quedando sólo Tiro sin conquistar, ciudad que cayó en manos de Alejandro el Grande en el año 332 a.C.

Los fenicios fueron precursores e instructores de otras marinas. Fueron excelentes constructores navales y navegantes. Crearon un imperio económico, pero no la fuerza para defenderlo.

⁶ <https://www.turismodeestrellas.com/como-encontrar-la-estrella-polar-o-estrella-del-norte>

⁷ <http://historia-maritima.blogspot.com/2011/08/las-primeras-birremes.html>



Nave Fenicia

La dominación griega del Mediterráneo

Inicialmente los griegos tuvieron el dominio del Mar Egeo, pero paulatinamente fueron incorporándose al comercio marítimo compitiendo con los fenicios en todo el Mediterráneo. Tuvieron colonias en Italia, Sicilia, el sur de Francia, el norte de África y en el Mar Negro.



8

Mantuvieron un intenso comercio y al mismo tiempo disputaron la supremacía en el mar desarrollando buques poderosos a partir del modelo clásico de galera de la época. En general, el diseño de sus buques de guerra era de menor manga y con una eslora de unos 27 metros. Se piensa que llegaron a construir hasta quinquerremes en los que podía darse que un solo boga usara un remo de 18 metros. La dotación podía llegar a 220 hombres entre bogas y soldados.

Sus principales enemigos fueron Cartago, Persia y finalmente Roma. Rivalidades entre las ciudades-estados griegas terminaron con su poderío iniciado en el Siglo XII a.C. quedando Grecia finalmente bajo el control del Imperio Romano que respetó su importante acervo cultural (año 270 a.C.).

⁸ epilatlashis.blogspot.com.es

Cabe destacar la batalla naval de Alalia (537 a.C.), en que los griegos, ante la presión de los persas, intentaron establecerse en Córcega, debiendo combatir en el mar con cartagineses y etruscos para conseguir su propósito. Las fuerzas participantes fueron aproximadamente 120 buques.



Trirreme griego⁹

Medios y procedimientos de combate

Los procedimientos tácticos, empleados por las unidades de guerra, estaban destinados a destruir la nave enemiga mediante el espolón, produciendo al mismo tiempo un abordaje en el cual se pudiese definir el combate en un enfrentamiento cuerpo a cuerpo entre los soldados embarcados.

Previo al contacto entre los buques se utilizaba el lanzamiento de flechas, lanzas y otras armas de mano con el propósito de diezmar las fuerzas adversarias.

Inicialmente no se usaban formaciones tácticas en la aproximación al combate, produciéndose normalmente un choque frontal y desordenado entre las fuerzas.



Trirremes griegas¹⁰

Principales Enfrentamientos en la Antigüedad.

El desarrollo de los pueblos del Mediterráneo incrementó el comercio y el interés por controlar sus rutas. Al mismo tiempo, el poder adquirido por los persas y posteriormente por Cartago y

⁹ <https://historicodigital.com/el-trirreme-griego.html>

¹⁰ <https://metahistoria.com/novedades/el-poder-naval-de-grecia-en-el-s-v-a-c/>

Roma, entre otros, hizo que sus ambiciones hegemónicas produjeran conflictos bélicos en que se destacaron hechos navales, como un preámbulo de la importancia que el Control del Mar tendría en la Historia de la Humanidad.

Las guerras Médicas o Persas ¹¹

Cuando el nuevo Imperio Persa vio dificultada su expansión hacia Occidente por la oposición de las colonias griegas, se produjo la Primera Guerra Médica (490 a.C.) en la que Darío, Rey de Persia, envió a combatir contra los griegos una escuadra que fue destruida por una tormenta al llegar al Cabo Santos (Península de Athos), fracasando también su ejército en la campaña terrestre al no contar con el apoyo logístico que requería. Un año después Darío despachó otra expedición, transportada en 600 buques, que recaló en la Bahía de Maratón siendo derrotado nuevamente (489 a.C.).

La Segunda Guerra Médica (480 a.C.) se produjo 10 años más tarde cuando Jerjes, el sucesor de Darío, movilizó un gran ejército apoyado por una poderosa escuadra para protegerle el flanco.



12

Temiendo que una tormenta destruyera nuevamente los buques, el Rey Jerjes, ordenó hacer un canal a través de la península de Athos para asegurar la navegación en esa zona.

Durante el período de paz que precedió a la Segunda Guerra Médica, el ateniense Temístocles preparó una eficiente escuadra de trirremes que a pesar de ser más reducida que la de su adversario debía servir, mediante una maniobra estratégica, para neutralizarla e impedir el apoyo logístico de las tropas enemigas. El derrotar a los persas en el mar debería producir su retirada.

Batalla de Salamina ¹³

Resumen

La batalla de Salamina fue una batalla naval que se libró el 480 a. C., entre una alianza de ciudades-estado griegas bajo Temístocles y el Imperio persa bajo el rey Jerjes. Resultó en una victoria decisiva para los griegos superados en número. La batalla se libró en el estrecho entre el continente y Salamina, una isla en el golfo Sarónico cerca de Atenas, y marcó el punto culminante de la segunda invasión persa de Grecia.

¹¹ Los griegos sabían que su enemigo era el Imperio Persa, pero nombraron a estos conflictos como las **guerras médicas**, o sea, las **guerras** contra los medos.

¹² https://es.wikipedia.org/wiki/Primera_guerra_m%C3%A9dica

¹³ Salamis 480 BC the Naval Campaign That Saved Greece by William Shepherd, Peter Dennis. <https://book4you.org/?signAll=1&ts=0047>

Para bloquear el avance persa, una pequeña fuerza de griegos bloqueó el paso de las Termópilas, mientras que una armada aliada dominada por los atenienses se enfrentaba a la flota persa en el cercano estrecho de Artemisio. En la Batalla de las Termópilas la retaguardia de la fuerza griega fue aniquilada, mientras que en la Batalla de Artemisio los griegos sufrieron grandes pérdidas y se retiraron después de la pérdida en las Termópilas. Esto permitió a los persas conquistar Fócida, Beocia, Ática y Eubea. Los aliados se prepararon para defender el istmo de Corinto mientras la flota se retiraba a la cercana isla de Salamina.

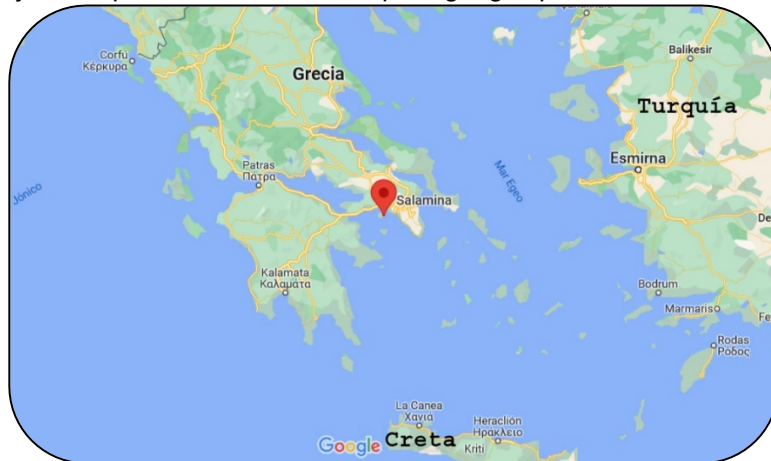


Batalla de las Termópilas



Aunque superados en gran medida en número, el ateniense Temístocles persuadió a los griegos para que llevaran a la flota persa a la batalla nuevamente, con la esperanza de que una victoria evitaría las operaciones navales contra el Peloponeso. El rey persa Jerjes también estaba ansioso por una batalla decisiva. Como resultado del subterfugio por parte de Temístocles (que incluía un mensaje enviado directamente a Jerjes haciéndole saber que gran parte de la flota griega estaba fondeada en Salamina), la armada persa llegó al Estrecho de Salamina y bloqueó ambas entradas.

Después de perder la batalla en el angosto estrecho de Salamina, Jerjes se retiró a Asia con gran parte de su ejército, dejando a Mardonio para completar la conquista de Grecia. Al año siguiente, el ejército persa fue derrotado decisivamente en la Batalla de Platea y la armada persa en la Batalla de Mycale. Los persas no hicieron más intentos de conquistar el continente griego. Estas batallas de Salamina y Platea marcan así un punto de inflexión en el curso de las guerras greco-persas en su conjunto; a partir de entonces, las polis griegas pasarían a la ofensiva.



Se produjo así la Batalla Naval de Salamina (480 a.C.): Temístocles necesitaba compensar la diferencia de fuerzas que se producía entre los 600 buques del adversario y los 380 propios, por

¹⁴ <https://www.um.es/cepoat/radio/tag/300/>

¹⁵ <https://www.google.com.mx/maps/place/Salamina/@37.9442995,23.028223,6.63z/data=!4m5!3m4!1s0x14a1b690ba94c8c3:0x2f2fb39cafbba753!8m2!3d37.9290786!4d23.5133267?hl=es-419>

lo que planificó una Maniobra Estratégica escogiendo para esperar a su enemigo un lugar al que atraería a la flota de Jerjes y en el que no había espacio geográfico suficiente para los buques persas y sus aliados que eran más grandes y necesitaban área de maniobra para combatir eficazmente: un sector de canales denominado Salamina. La fuerza de Temístocles estaba compuesta de 60.000 hombres, la mitad de la de su adversario.

Una vez arribado al área en que se produciría el combate, Jerjes bloqueó, con las 200 naves egipcias que lo apoyaban, el extremo oeste¹⁶ del canal que era una vía de escape de los griegos; y la del acceso este con buques jonios y fenicios, quedando con el grueso de su fuerza en esta posición en espera de iniciar el combate.

Fecha	26 o 27 de septiembre de 480 a. C		
Resultado	Victoria Griega		
Cambios territoriales	Ejército persa obligado a retirarse de Ática, incluida la ciudad de Atenas		
Beligerantes			
Ciudades-estado griegas	Imperio Aqueménida (Persa)		
Comandantes			
- Euribíades - Temístocles	- Jerjes I de Persia - Tetramnestos - Artemisa I de Caria - Aquemenes - Ariabignes † - Damasitimos †		
Fuerzas			
371–378 buques	~900 – 1207 buques 600 – 800 buques 400 – 700 buques		
Bajas			
40 buques	200 – 300? buques		

Los persas comprendían que no les era favorable ingresar a la estrecha bahía a combatir con los griegos. Sin embargo, los griegos habían hecho llegar al rey persa – a través de un falso traidor - la información que los griegos estaban divididos.

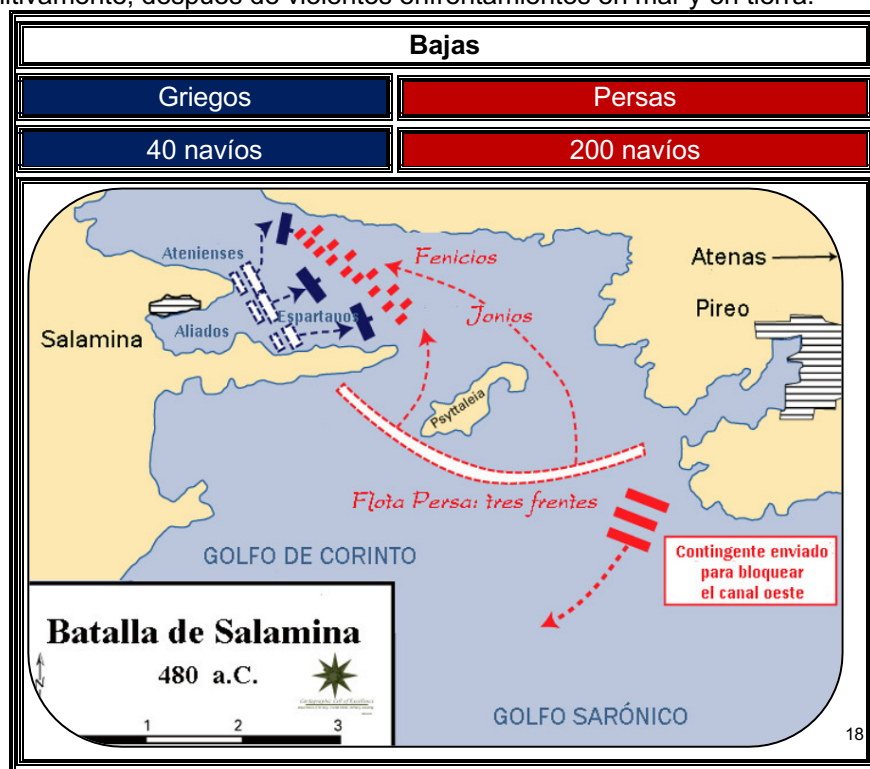
Esto se vería “*confirmado*”, cuando después de transcurrido algunos días, vieron, al amanecer del 23 de septiembre, a las unidades corintias, aliadas de los griegos, que escapaban hacia la salida Oeste. Esta simulada huida indujo a los persas a ingresar a aguas restringidas e iniciar un combate que consideraban ganado por la superioridad numérica que tenían.

- Pero la preparación de los griegos y su conocimiento de las condiciones del campo táctico, permitieron que al finalizar el día hubiesen destruido 200 buques enemigos, perdiendo sólo 40 de los propios.
- Ante esta situación Jerjes ordenó el retiro de sus fuerzas para asegurar el apoyo logístico indispensable para su ejército que dependía de sus Líneas de Comunicaciones Marítimas.
- Un año después dicho ejército, que permaneció en territorio griego, fue derrotado en la Batalla de Platea y la flota persa dispersada en la Batalla de Micala o Mycale (479 a.C.).

Sin la supremacía en el mar Egeo no les fue posible a los persas desarrollar operaciones terrestres, pudiendo los griegos consolidar su poderío marítimo en el Mediterráneo. La batalla de

¹⁶ En este texto se empleará la palabra oeste, en vez de oeste, por ser el término usual de la Armada de Chile,

Salamina marcó el término de la expansión persa hacia el oeste, aunque sólo en 449 a.C. se les derrotó definitivamente, después de violentos enfrentamientos en mar y en tierra.¹⁷



Situación Previa

Las ciudades-estado griegas de Atenas y Eretria habían apoyado la fallida revuelta jónica contra el imperio persa de Darío I en 499-494 a. C., dirigida por el sátrapa de Mileto, Aristágoras. El Imperio Persa era todavía relativamente joven y propenso a las revueltas entre sus pueblos súbditos. Además, Darío era un usurpador y había pasado un tiempo considerable extinguiendo revueltas contra su gobierno.[8] La revuelta jónica amenazó la integridad de su imperio y, por lo tanto, Darío juró castigar a los involucrados (especialmente a los que aún no formaban parte del imperio). Darío también vio la oportunidad de expandir su imperio en el discolto mundo de la antigua Grecia. Una expedición preliminar bajo el mando de Mardonio, en el 492 a. C., para asegurar los accesos terrestres a Grecia terminó con la conquista de Tracia y obligó a Macedonia a convertirse en un reino cliente de Persia.



¹⁷ The Battle of Salamis by Barry Strauss. <https://book4you.org/?signAll=1&ts=0047>

¹⁸ <https://www.flickr.com/photos/mailema/6151121010>

En 491 a. C., Darío envió emisarios a todas las ciudades-estado griegas, pidiendo un regalo de 'tierra y agua' como muestra de sumisión. Habiendo tenido una demostración de su poder el año anterior, la mayoría de las ciudades griegas cumplieron. Sin embargo, en Atenas los embajadores fueron juzgados y luego ejecutados; en Esparta, simplemente fueron arrojados a un pozo. Esto significaba que Esparta también ahora también estaba en guerra con Persia.

Darío formó así un grupo de tareas anfibia al mando de Datis y Artaphernes en 490 a. C., que atacó Naxos, antes de recibir la sumisión de las otras islas Cícladas. Luego, el grupo de tareas se trasladó a Eretria, que sitió y destruyó. Finalmente, atacó Atenas, desembarcando en la bahía de Maratón, donde se encontró con un ejército ateniense muy inferior. En la subsiguiente Batalla de Maratón, los atenienses obtuvieron una notable victoria, que resultó en la retirada del ejército persa a Asia.

Por lo tanto, Darío comenzó a levantar un enorme ejército nuevo con el que pretendía subyugar por completo a Grecia; sin embargo, en el 486 a. C., sus súbditos egipcios se rebelaron, poniendo indefinidamente cualquier expedición griega.

Darío murió entonces mientras se preparaba para marchar sobre Egipto, y el trono de Persia pasó a su hijo Jerjes I. Jerjes aplastó la revuelta egipcia y rápidamente reinició los preparativos para la invasión de Grecia. Dado que se trataba de una invasión a gran escala, requirió planificación, almacenamiento y reclutamiento a largo plazo. Jerjes decidió que se construiría un puente sobre el Helesponto (estrecho de los Dardanelos) para permitir que su ejército cruzara



El Helesponto

a Europa, y que se cavara un canal a través del istmo del monte Athos (alrededor de cuyo promontorio, una flota persa había sido destruida en el 492 a. C.). A principios del 480 a. C., los preparativos estaban completos y el ejército que Jerjes había reunido en Sardis marchó hacia Europa, cruzando el Helesponto en dos puentes de pontones.

Los atenienses también se habían estado preparando para la guerra con los persas desde mediados de la década de 480 a. C., y en el 482 a. C. se tomó la decisión, bajo la dirección del ateniense Temístocles, de construir una enorme flota de trirremes que sería necesaria para luchar contra los persas. Sin embargo, los atenienses no tenían la mano de obra para luchar en tierra y mar; y, por lo tanto, la guerra requeriría una alianza de ciudades-estado griegas. En el 481 a. C., Jerjes envió embajadores por toda Grecia pidiendo tierra y agua, pero omitió deliberadamente a Atenas y Esparta. Por lo tanto, el apoyo comenzó a unirse en torno a estos dos estados líderes. Un congreso de ciudades-estado se reunió en Corinto a fines del otoño de 481 a. C. y se formó una alianza confederada de ciudades-estado griegas. Tenía el poder de enviar emisarios solicitando asistencia y enviar tropas de los estados miembros a puntos defensivos después de una consulta conjunta. Esto fue notable para el mundo griego inconexo, especialmente porque muchas de las ciudades-estado presentes todavía estaban técnicamente en guerra entre sí.

Inicialmente, el 'congreso' acordó defender el estrecho Valle de Tempe, en las fronteras de Tesalia, y así bloquear el avance de Jerjes. Sin embargo, Alejandro I de Macedonia les advirtió que el valle podía pasarse por alto a través del paso por el pueblo de Sarantaporo, y que el ejército de Jerjes era abrumador, por lo que los griegos se retiraron. Poco después recibieron la noticia de que Jerjes había cruzado el Helesponto. Por lo tanto, los aliados adoptaron una segunda estrategia. La ruta hacia el sur de Grecia (Beocia, Ática y el Peloponeso) requeriría que el ejército de Jerjes pasara a través del estrecho paso de las Termópilas. Esto podría ser fácilmente bloqueado por los hoplitas griegos, a pesar de la abrumadora cantidad de persas. Además, para evitar que los persas eludieran las Termópilas por mar, las marinas ateniense y aliadas podían bloquear el estrecho de Artemisio. Esta doble estrategia fue adoptada por el congreso. Sin embargo, las ciudades del Peloponeso hicieron planes alternativos para defender el istmo de Corinto en caso de que llegara a él, mientras que las mujeres y los niños de Atenas habían sido evacuados en masa a la ciudad del Peloponeso de Troezen.

Es famoso que el ejército griego, mucho más pequeño, mantuvo el paso de las Termópilas contra los persas durante tres días antes de ser flanqueado por un camino de montaña. Gran parte del ejército griego se retiró, antes de que los espartanos y tespios que habían continuado bloqueando el paso fueran rodeados y asesinados. La batalla simultánea de Artemisio llegó a un punto muerto; sin embargo, cuando les llegó la noticia de las Termópilas, la flota aliada también se retiró, ya que mantener el estrecho de Artemisio era ahora un punto discutible.

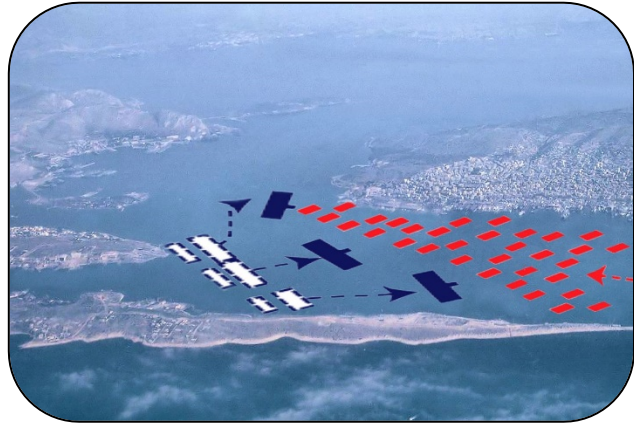
Preludio

La flota aliada ahora navegó de Artemisio a Salamina para ayudar con la evacuación final de Atenas. En la ruta, Temístocles dejó inscripciones dirigidas a las tripulaciones griegas jónicas de la flota persa en todos los manantiales de agua en los que pudieran detenerse, pidiéndoles que desertaran a la causa aliada. Siguiendo a las Termópilas, el ejército persa procedió a incendiar y saquear las ciudades que no se habían rendido, Platea y Tespias, antes de marchar sobre la evacuada ciudad de Atenas. Los aliados (en su mayoría peloponesios) se prepararon para defender el istmo de Corinto, demoliendo el único camino que lo atravesaba y construyendo un muro a través de él.

Sin embargo, esta estrategia era defectuosa, a menos que los aliados pudieran evitar que la flota persa transportara tropas a través del golfo Saronico. En un consejo de guerra, el comandante naval corintio Adimanto argumentó que la flota debería reunirse frente a la costa del istmo para lograr tal bloqueo. Temístocles argumentó a favor de una estrategia ofensiva, destinada a destruir decisivamente la superioridad naval de los persas, señalando que "la batalla en condiciones cerradas funciona a nuestro favor". Finalmente ganó y la marina aliada permaneció frente a la costa de Salamina.

Fuerzas

Flota griega



Orden de batalla. La flota aqueménida (en rojo) entró desde el este (derecha) y se enfrentó a la flota griega (en azul) dentro de los límites del estrecho.



Flota de trirremes basada en la réplica de tamaño completo de Olympia

Heródoto informa que había 378 trirremes en la flota aliada. Sin embargo, existen versiones que mencionan diferentes cantidades de unidades.

La flota estaba bajo el mando de Temístocles, pero nominalmente dirigida por el noble espartano Eurybíades, como se había acordado en el congreso del 481 a. C. Aunque Temístocles había tratado de reclamar el liderazgo de la flota, las otras ciudades estado se opusieron, por lo que a Esparta (que no tenía tradición naval) se le dio el mando de la flota como compromiso.

1. Unidades Griegas

Ciudad	Cantidad	Ciudad	Cantidad	Ciudad	Cantidad
Atenas	180	Corinto	40	Egina	30
Calcis	20	Mégara	20	Esparta	16
Syción	15	Epidauro	10	Erétria	7
Ambracia	7	Troezen	5	Naxos	4
Leucas	3	Hermione[60]	3	Estira	2
Cythnus	1	Ceos	2	Melos	2
Sifno	(1)	Serifos	(1)	Crotona	1
Total	371 or 378				

Flota aqueménida o persa

Según Heródoto, la flota persa contaba inicialmente con 1.207 trirremes. Sin embargo, según sus cálculos, perdieron aproximadamente 1/3 de los buques en una tormenta frente a la costa de Magnesia, 200 más en una tormenta frente a la costa de Eubea, y al menos 50 debido a la acción aliada en la batalla. de Artemisio. Heródoto afirma que estas pérdidas fueron reemplazadas en su totalidad, pero solo menciona 120 buques griegos de Tracia e islas cercanas como refuerzos, aunque las cifras de la época son muy inexactas.

Heródoto da una lista precisa de los buques de las diversas naciones que componían la flota aqueménida:

Ciudad	Cantidad	Ciudad	Cantidad	Ciudad	Cantidad
Fenicia	180	Egipto	40	Chipre	30
Cilicia	20	Jonia	20	Frigia helespontina	16
Eolia	15	Licia	10	Panfalia	7
Ambracia	7	Troezen	5	Naxos	4
Panfalia	3	Doria	3	Cícladas	
Total	1207				

El número 1.207 aparece muy temprano en el registro histórico (472 a. C.), y los griegos parecen haber creído genuinamente que se enfrentaban a esa cantidad de buques. Algunos historiadores modernos aceptan 1.207 como el tamaño de la flota persa inicial. Sin embargo, muy pocos parecen aceptar que había tantos buques en Salamina: la mayoría creen que deben haber sido unos 600 a 800.

Consideraciones estratégicas y tácticas

La estrategia general persa para la invasión del 480 a. C. fue abrumar a los griegos con una fuerza de invasión masiva y completar la conquista de Grecia en una sola temporada de campaña. Por el contrario, los griegos buscaron hacer el mejor uso de sus números defendiendo lugares restringidos y manteniendo a los persas en el campo el mayor tiempo posible. Jerjes obviamente no había anticipado tal resistencia, o habría llegado antes en la temporada de campaña. Ahora el tiempo era esencial para los persas: la enorme fuerza invasora no podía ser apoyada indefinidamente, ni probablemente Jerjes deseaba estar al margen de su imperio durante tanto tiempo.

Las Termópilas había demostrado que un asalto frontal contra una posición griega bien defendida era inútil; con los aliados ahora atrincherados en el estrecho istmo, había pocas posibilidades de conquistar el resto de Grecia por tierra. Sin embargo, como también lo demostraron las Termópilas, si los griegos pudieran ser flanqueados, su menor número de tropas podría ser destruida.

Tal flanqueo del Istmo de Corinto requirió el uso de la armada persa y, por lo tanto, la destrucción de la armada aliada. Por lo tanto, si Xerxes pudiera destruir la marina aliada, estaría en una posición fuerte para obligar a los griegos a rendirse; esta parecía la única esperanza de concluir la

campaña en esa temporada. Por el contrario, evitando la destrucción, o como esperaba Temístocles, paralizando la flota persa, los griegos podrían frustrar la invasión de manera efectiva.

Sin embargo, estratégicamente no era necesario que los persas pelearan esta batalla en Salamina. La reina Artemisia de Caria sugirió que pelear en el mar era un riesgo innecesario, recomendando en cambio:

La flota persa era lo suficientemente grande como para contener a la marina aliada en el estrecho de Salamina y enviar buques para desembarcar tropas en el Peloponeso, sin embargo, ambos bandos estaban dispuestos a arriesgarlo todo en una batalla naval, con la esperanza de alterar decisivamente el curso de la guerra.

Los persas tenían una ventaja táctica significativa, superaban en número a los aliados y también tenían "mejores naves de vela". La mayoría de los buques atenienses eran de nueva construcción, pero contaba con tripulaciones sin experiencia.

Las tácticas navales más comunes en el área del Mediterráneo eran las embestidas (los trirremes estaban equipados con un ariete en la proa) o el abordaje por parte de infantes de marina (que esencialmente convertían una batalla naval en una terrestre).

Los persas preferían una batalla en mar abierto, donde podían utilizar mejor su superioridad en la navegación y el número. Para los griegos, la única esperanza realista de una victoria decisiva era atraer a los persas a un área restringida, donde su cantidad contaría poco. La batalla en Artemisio había visto intentos de negar la ventaja persa en número, pero en última instancia, los aliados se dieron cuenta de que necesitaban un canal aún más restringido para derrotar a los persas. Por lo tanto, al remar hacia el Estrecho de Salamina para atacar a los griegos, los persas estaban haciendo el juego a los aliados. Parece probable que los persas no hubieran intentado esto a menos que hubieran confiado en el colapso de la armada aliada y, por lo tanto, el subterfugio de Temístocles parece haber jugado un papel clave para inclinar la balanza a favor de los griegos. Salamina fue, para los persas, una batalla innecesaria y un error estratégico.

La batalla

Plan

En la flota aliada, los atenienses estaban a la izquierda, y a la derecha los espartanos; los demás contingentes estaban en el centro. La flota se formó en dos filas, ya que el estrecho era demasiado estrecho para una sola línea de buques. Se dice que los griegos habrían enviado un falso traidor para destacarle a Jerjes la desunión griega e incluso la voluntad de algunos de retirarse de la batalla.

La flota persa fue enviada para bloquear la salida del Estrecho la noche anterior a la batalla y luego se habría formado en tres filas de buques; con la poderosa flota fenicia en el flanco derecho junto al monte Aigaleo, el contingente jónico en el flanco izquierdo y los demás contingentes en el centro.



Fase inicial

Independientemente de la hora a la que entraron en el estrecho, los persas no se movieron para atacar a los aliados hasta el amanecer. Los Aliados habrían podido pasar la noche preparándose para la batalla, y después de un discurso de Temístocles, los infantes de marina abordaron y los buques zarparon.

Cuando comenzó la batalla, los corintios izaron sus velas y comenzaron a navegar alejándose de la batalla, hacia el norte por el estrecho. Se dice que esto fue un señuelo enviado para reconocer la salida norte del estrecho, en caso de que la llegada del destacamento egipcio que los rodeaba fuera inminente. Otra posibilidad (no exclusiva de la primera) es que la partida de los corintios hizo creer a los persas que la flota aliada se estaba desintegrando y por ello los persas iniciaron su ingreso al estrecho. De todos modos, si es que alguna vez se fueron, los corintios pronto regresaron a la batalla.



Al acercarse a la flota aliada en los abarrotados Estrechos, los persas parecen haberse desorganizado y apretado en las aguas estrechas. Además, se habría hecho evidente que, lejos de desintegrarse, la flota griega estaba alineada, lista para atacarlos. Sin embargo, en lugar de atacar de inmediato, los Aliados inicialmente parecieron retroceder como si tuvieran miedo. Sin embargo, mientras los aliados estaban retrocediendo, un buque se lanzó hacia adelante para embestir al persa más cercano. Los atenienses afirmarían que era el buque del ateniense Ameinias de Pallene; los eginetanos lo reclamarían como uno de los suyos. Toda la línea griega hizo lo mismo y se dirigió directamente a la desordenada línea de batalla persa.

Detalles

Los detalles del resto de la batalla son generalmente incompletos y ninguno de los involucrados habría tenido una vista de todo el campo de batalla. Los trirremes generalmente estaban armados con un gran ariete (espolón) en la parte delantera, con el que era posible hundir a un enemigo, o al menos inhabilitarlo cortando las palas de los remos en una banda. Si la embestida inicial no tenía éxito, los infantes de marina abordaban al enemigo y se producía algo similar a una batalla terrestre. Ambos bandos tenían infantes de marina para esta eventualidad; los griegos con hoplitas totalmente armados; los persas probablemente con una infantería menos armada.

Al otro lado del campo de batalla, cuando los griegos hicieron retroceder a la primera línea persa, se enredaron en el avance de la segunda y tercera línea de sus propios buques. A la izquierda griega, el almirante persa Ariabignes (hermano de Jerjes) murió al principio de la batalla; desorganizados y sin líder, los escuadrones fenicios fueron empujados contra la costa, muchas naves encallaron. En el centro, una cuña de griegos atravesó las líneas persas, dividiendo la flota en dos. Según Plutarco, Ariabignes fue asesinado por Ameinias y Socles de Pallene. Cuando Ariabignes intentó subir a bordo de su buque, lo golpearon con sus lanzas y lo arrojaron al mar.

Heródoto cuenta que Artemisia, la reina de Halicarnaso y comandante del contingente cario, se vio perseguida por el buque de Ameinias de Pallene. En su deseo de escapar, atacó y embistió a otro buque persa, convenciendo así al capitán ateniense



Muerte del almirante persa Ariabignes (hermano de Jerjes) al principio de la batalla

de que era un aliado; En consecuencia, Ameinias abandonó la persecución. Sin embargo, Jerjes pensó que había atacado con éxito un aliado, y al ver el pobre desempeño de sus otros comandantes comentó que "Mis hombres se han convertido en mujeres y mis mujeres en hombres". El buque amigo hundido era de Calindio y el rey de los calindios, Damasithymos estaba a bordo. No sobrevivió ningún tripulante.

La flota persa comenzó a retirarse hacia Phalerum, pero según Heródoto, los eginetanos les tendieron una emboscada cuando intentaban salir del Estrecho. Los buques persas restantes regresaron al puerto de Phalerum y al refugio del ejército persa. El general ateniense Aristides llevó un destacamento a Psyttaleia para masacrar la guarnición que Jerjes había dejado allí.

Heródoto no menciona las bajas persas exactas. Sin embargo, escribe que, al año siguiente, la flota persa contaba con 300 trirremes. Según Heródoto, los persas sufrieron muchas más bajas que los griegos porque la mayoría de los persas no sabían nadar.



Jerjes, sentado en el monte Aigaleo en su trono, fue testigo de la carnicería. Algunos comandantes fenicios naufragados intentaron culpar a los jonios de cobardía antes del final de la batalla. Jerjes, de mal humor, y habiendo presenciado cómo una nave jónica capturaba una de Eginetano, hizo decapitar a los fenicios por calumniar a "hombres más nobles". Según Diodoro, Jerjes "dio muerte a los fenicios que fueron los principales responsables de iniciar la huida, y amenazó con castigar a los demás con el castigo que merecían", lo que provocó que los fenicios navegaran hacia Asia cuando caía la noche.

Conclusiones.

Inmediatamente después de Salamina, Jerjes intentó construir un puente de pontones o una calzada a través del estrecho, para usar su ejército para atacar a los atenienses; sin embargo, con la flota griega ahora patrullando con confianza el estrecho, esto resultó inútil.

Jerjes, temiendo que los griegos pudieran atacar los puentes que cruzan el Helesponto y atrapar a su ejército en Europa, resolvió hacerlo, llevándose consigo la mayor parte del ejército. Mardonio seleccionó personalmente a las tropas que iban a permanecer con él en Grecia, tomando las unidades de élite de infantería y caballería, para completar la conquista de Grecia. Sin embargo, todas las fuerzas persas abandonaron Ática y Mardonio pasó el invierno en Beocia y Tesalia; los atenienses pudieron así regresar a su ciudad quemada para pasar el invierno.

Al año siguiente, 479 a. C., Mardonio recuperó Atenas y dirigió la segunda destrucción aqueménida (persa) de Atenas (el ejército aliado todavía prefería proteger el istmo). Sin embargo, los aliados, bajo el liderazgo espartano, finalmente acordaron intentar forzar a Mardonio a la batalla y marcharon sobre Ática. Mardonio se retiró a Beocia para atraer a los griegos a terreno abierto y los dos bandos finalmente se encontraron cerca de la ciudad de Platea (que había sido arrasada el año anterior). Allí, en la Batalla de Platea, el ejército griego obtuvo una victoria decisiva, destruyendo gran parte del ejército persa y poniendo fin a la invasión de Grecia; mientras que en la batalla casi simultánea de Mycale, la flota aliada destruyó gran parte de la flota persa restante.

Significado

La batalla de Salamina marcó el punto de inflexión en las guerras greco-persas. Después de Salamina, el Peloponeso y, por extensión, Grecia como entidad, estaban a salvo de la conquista; y los persas sufrieron un duro golpe en su prestigio y moral (así como graves pérdidas materiales). En las siguientes batallas de Platea y Mycale, se eliminó la amenaza de conquista y los Aliados pudieron pasar a la contraofensiva. La victoria griega permitió que Macedonia se levantara contra el dominio persa; y durante los próximos 30 años, Tracia, las islas Egeas y finalmente Jonia saldrían del control

persa por los Aliados, o por el sucesor dominado por Atenas, la Liga de Delos. Salamina inició un giro decisivo en el equilibrio de poder hacia los griegos, que culminaría en una eventual victoria griega, reduciendo severamente el poder persa en el Egeo.

Militarmente, es difícil sacar muchas lecciones de Salamina, debido a la incertidumbre sobre lo que realmente sucedió. Una vez más, los aliados eligieron bien su terreno para negar la ventaja numérica a los persas, pero esta vez (a diferencia de las Termópilas) tuvieron que confiar en que los persas lanzaran un ataque innecesario para que su posición contara. Dado que provocó ese ataque, quizás la lección militar más importante se encuentre en el uso del engaño por parte de Temístocles para lograr la respuesta deseada del enemigo.

Comentarios

La batalla de Salamina es la primera batalla naval de la que existe un relato histórico.

La ganan los griegos al usar el engaño para llevar a los persas hacia una situación táctica desfavorable.

Batalla de Micala

La **batalla de Micala** fue una de las grandes batallas que pusieron fin a la segunda invasión persa de Grecia durante las guerras Médicas. Tuvo lugar hacia finales de agosto del año 479 a. C. en la costa de Jonia junto al pie del monte Micala, muy cerca de la isla de Samos.

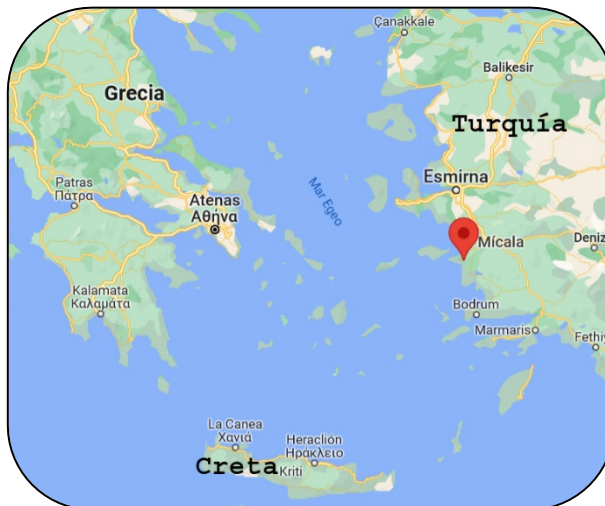
Después de la batalla de Salamina, Jerjes tuvo que retirarse y dejó en Grecia a su general Mardonio al frente del ejército con el que intentaría someter al año siguiente a los griegos.

En el verano del 479 a.C. los griegos reunieron un enorme ejército y marcharon a enfrentar a los persas de Mardonio en la batalla de Platea. Al mismo tiempo, una flota aliada helena navegó hasta Samos, donde fondeaba lo que quedaba de la desmoralizada flota persa. Los asiáticos trataron de evitar la confrontación y vararon sus barcos en las faldas del monte Micala, tras lo que se reunieron con un grupo del ejército persa y construyeron un campamento rodeado por una empalizada.

El comandante de los griegos, el rey espartano Leotíquidas II, decidió atacar de todos modos con la totalidad de sus hombres, marinos incluidos.

Aunque los persas ofrecieron una estoica resistencia, los poderosos hoplitas griegos se mostraron nuevamente superiores en combate y consiguieron derrotarlos. Los persas huyeron a su campamento, pero allí desertó el contingente de griegos jónicos, circunstancia que facilitó el asalto y toma de la empalizada por parte de los helenos, que masacraron en su interior a muchos persas. Los buques medos fueron capturados y quemados, lo que, sumado a la derrota de Mardonio en Platea, puso fin definitivo a la invasión persa de Grecia. Tras Platea y Micala los aliados helenos pudieron tomar la iniciativa en la guerra contra el imperio persa, marcando así una nueva fase en las guerras Médicas.

Beligerantes	
Polis griegas	 Imperio aqueménida
Comandantes	
• Leotíquidas II • Jantipo • Perilao †	• Artaites • <u>Itanires</u> • Mardonios † • Tigranes †
Fuerzas en combate	
• ~40 000 hombres • 110-250 buques	• ~60 000 hombres • 300 buques



Aunque Micala fue una batalla decisiva en todos los aspectos, no goza de la misma fama que la victoria ateniense en Maratón o la derrota griega en las Termópilas.

Cuando los persas supieron que la flota griega se acercaba, zarparon desde Samos en dirección a la costa jónica, lo hicieron tras decidir en consejo que no serían capaces de vencer a los aliados en una batalla naval. Ordenaron a los buques fenicios que se marcharan y entonces desembarcaron cerca del monte Micala, donde Jerjes había dejado un ejército al mando de Tigranes con la finalidad de proteger Jonia. Los persas vararon sus buques, construyeron una empalizada de madera cerca de la costa y se prepararon para defenderla.

La flota persa tendría uno 300 buques. Los griegos también habrían tenido una cantidad similar. Los persas habrían contado con menos de 100.000 hombres para defender su campamento y sus naves, mientras los griegos habrían tenido entre 22.000 y 58.000 hombres.

Desde un punto de vista estratégico, la batalla no era necesaria para ninguno de los bandos, pues el principal teatro estratégico era la propia Grecia continental. Aunque destruir la armada del enemigo daba una clara ventaja a cualquiera de los contendientes, intentarlo suponía arriesgar la flota propia. Las acciones tanto de persas como de griegos reflejaron más su situación anímica que cualquier consideración estratégica. Los persas, viendo que no tenían casi nada que ganar en la batalla, desmoralizados y divididos con la disidencia dentro de sus filas, trataron de evitar la confrontación naval. Por el contrario, los aliados griegos, que estuvieron en principio nerviosos por el inminente combate contra los medos trataron de aprovechar su ventaja moral una vez que supieron de la delicada situación de la flota persa.

Tácticamente la flota asiática debería haber tenido ventaja en el mar, pues la parte ateniense de la flota griega era todavía, a pesar de sus esfuerzos en las batallas de Artemisio y Salamina, novata en asuntos marinos. Sin embargo, ya sea por su desmoralización o porque estaban de hecho en inferioridad numérica, los persas buscaron cierta ventaja táctica uniéndose a los efectivos terrestres bajo mando de Tigranes y fortificando su posición. A pesar de todo, cuando los aliados desembarcaron para combatir en tierra, los persas desaprovecharon su buena situación saliendo de su empalizada para combatirlos a campo abierto.



Monte Micala, isla de Lade, Samos y Mileto.

Además, como las batallas de Maratón y las Termópilas habían demostrado, la superioridad numérica no era suficiente contra los fuertemente acorazados hoplitas. Así, una vez comenzado el combate, fueron los griegos los que se hicieron con el mando táctico.

Consecuencias

Los griegos derrotaron ampliamente a los persas en tierra y destruyeron la flota persa, que estaba casi inmovilizada y al llegar al campamento persa lo saquearon y quemaron sus buques.

Con las victorias en Platea y Micala se terminó la Segunda Guerra Médica y aunque los griegos creyeron que seguirían futuros ataques persas, con el tiempo les quedó claro que eso no iba a suceder y que el interés del imperio Aqueménida por invadir Grecia había disminuido.

Guerras del Peloponeso

La guerra del Peloponeso (431 AC. - 404 AC.) fue un conflicto que enfrentó a las ciudades formadas por la Liga de Delos (encabezada por Atenas) y la Liga del Peloponeso (encabezada por Esparta).

Tradicionalmente, se ha dividido la guerra en tres fases.

- **1ª Fase. Llamada la guerra arquidámica**, Esparta lanzó repetidas invasiones sobre el Ática, mientras que Atenas aprovechaba su supremacía naval para atacar las costas del

Peloponeso y trataba de sofocar cualquier signo de malestar dentro de su Imperio. Concluye en 421 AC.

- **2ª Fase.** El tratado fue roto por nuevos combates en el Peloponeso lo que llevó a la nueva fase. En 415 AC, Atenas envió una fuerza expedicionaria para atacar a varios aliados de Esparta. La expedición ateniense, que se prolongó del 415 al 413 AC, terminó en un desastre, con la destrucción de gran parte del ejército y la reducción a la esclavitud de miles de soldados atenienses y aliados. En Sicilia los atenienses fueron completamente derrotados. La caballería siracusana los atacó sin piedad, matando o esclavizando a quienes quedaban de la poderosa flota ateniense.



Ruta de la flota ateniense a Sicilia 415 AC

- **3ª Fase y Final.** Esparta, con la nueva ayuda de Persia y los sátrapas (gobernadores regionales) de Asia Menor, apoyó rebeliones en estados bajo el dominio de Atenas en el mar Egeo y en Jonia, con lo cual debilitó a la Liga de Delos y, finalmente, privó a Atenas de su supremacía marítima. La destrucción de la flota ateniense en Egospótamos puso fin a la guerra y Atenas se rindió al año siguiente.

Conclusión

La guerra del Peloponeso cambió el mapa de Grecia. Atenas, la principal ciudad antes de la guerra, fue reducida a un estado de sometimiento, mientras Esparta se establecía como el mayor poder de Grecia. El costo económico de la guerra se sintió en toda Grecia; la pobreza se extendió por el Peloponeso, mientras que Atenas se encontró a sí misma completamente devastada y jamás pudo recuperar su antigua prosperidad.

La guerra también acarreó cambios más sutiles dentro de la sociedad griega; el conflicto entre la democracia ateniense y la oligarquía espartana, cada una de las cuales apoyaba a facciones políticas amigas dentro de otras ciudades estado, hizo de las guerras civiles algo común en el mundo griego.

Mientras tanto, las guerras entre ciudades, que originariamente eran una forma de conflicto limitado y formal, se convirtieron en luchas sin cuartel entre ciudades estado que incluían atrocidades a gran escala. La guerra del Peloponeso, que destruyó tabúes religiosos y culturales, devastó extensos territorios y destruyó ciudades enteras, marcando el dramático final del dorado siglo V AC de Grecia.

Finalmente, en 404 a.C., después de 27 años de guerra, Atenas se rindió y quedó sometida a Esparta, situación que se prolongó por una década hasta que Atenas logró obtener nuevamente su independencia.

La Guerra del Peloponeso

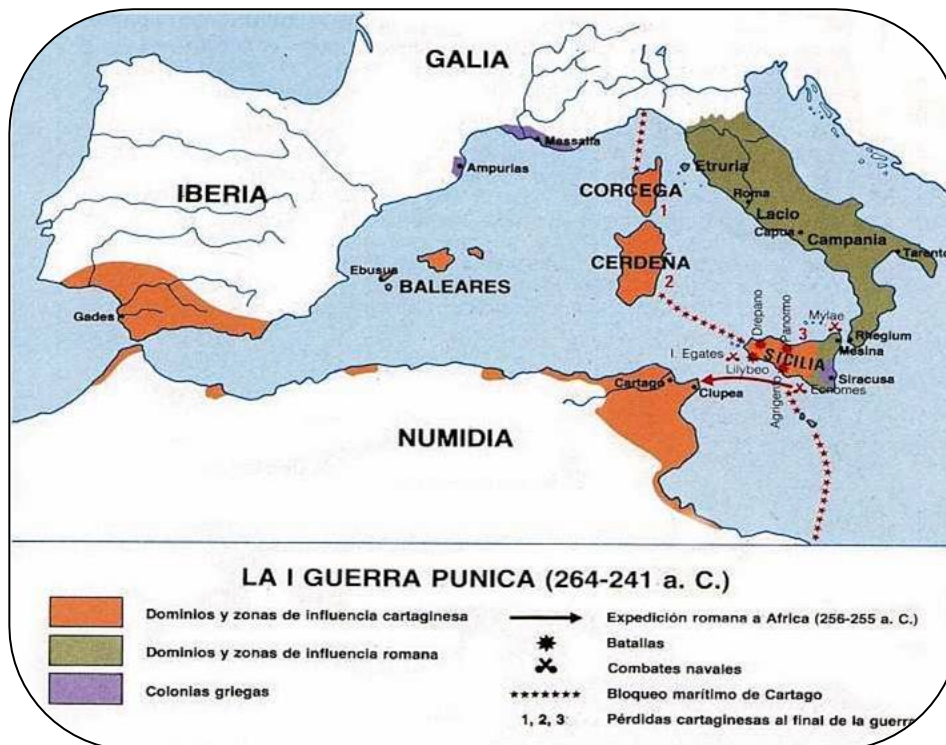
La Guerra del Peloponeso se extendió desde el 431 a.C. hasta el 404 a.C., y enfrentó a las ciudades de Atenas y Esparta. Esta última venció a Atenas, lo que trajo como consecuencia la decadencia de la Antigua Grecia.

- Atenas y aliados
- Estados griegos neutrales
- Esparta y aliados



19

Las guerras Púnicas y el surgimiento de Roma



20

Cartago, fundada por los fenicios en el Siglo IX a.C., dominó el Mediterráneo conquistando y creando colonias (Siglo VI a.C.). Grandes navegantes, los cartagineses llegaron a Inglaterra, el Báltico y las Islas Canarias, junto con los fenicios; y su celo por los conocimientos que tenían era tan grande que daban muerte a los extranjeros que los siguieran.

¹⁹ <http://viajerodelahistoria.com/2016/09/atenas-vs-esparta-lucha-grecia-guerra-del-peloponeso/>

²⁰ <https://sites.oxy.edu/guillenf/espanol302/recursos/mapas/Guerras%20P%C3%BAnicas.html>

Mientras tanto Roma, fundada en 754 a.C., llegó a dominar prácticamente a toda Italia, pero su poder naval fue casi nulo hasta el año 260 a.C. Al expandirse quiso conquistar Sicilia que también ambicionaba Cartago, siendo éste el punto de origen de las Guerras Púnicas.

Las Guerras Púnicas fueron tres, entre 264 y 146 a.C., y determinantes para los intereses de Roma y Cartago en el dominio del Mediterráneo.



Ciudad de Cartago, por Rocío Espín²¹

Primera Guerra Púnica (264 a241 a.C.)

Sicilia fue conquistada por los romanos, pero los cartagineses saquearon las costas de Italia.

Batalla de Ecnomus o Ecnomo. ²²

Los romanos estaban conscientes de su inferioridad e inexperiencia naval incluso antes de la Primera Guerra Púnica 264-241 AC, por lo que introdujeron un dispositivo de abordaje para hacer más efectivas sus tácticas de lucha.

El corvus se compone de un puente de madera de 1,2 por 10,9 m con una punta de metal en la parte inferior del extremo. Un sistema de poleas deja caer la púa sobre la cubierta del enemigo, uniéndolo a los legionarios romanos cruzando corriendo con lo que obtuvieron sus primeras victorias en el mar, culminando con la batalla de Ecnomus (256 a.C.) en que la armada de Cartago fue derrotada. El corvus convierte así el dominio romano en tierra en la guerra naval.



²¹ <https://blogcatedranaval.com/category/batallas-navales/>

²² The Punic Wars by Nigel Bagnall <https://book4you.org/?signAll=1&ts=0047>

La batalla de Ecnomo se considera la más grande la historia naval mundial por la cantidad de buques y personal involucrado, aunque los registros de la época pueden ser algo exagerados. Sin embargo, los romanos fueron derrotados posteriormente en África cuando sitiaban Cartago.



*Batalla de Ecnomo*²³

Durante los años siguientes Roma perdió gran parte de su flota en tempestades y enfrentamientos con los cartagineses, pero en el año 241 AC, habiendo alistado una gran flota, obtuvo la victoria decisiva a raíz de la cual se firmó la paz, desfavorable para Cartago y en que Sicilia pasó a poder de Roma.²⁴

La batalla del Cabo Ecnomo se libró en el año 256 a.C. entre las armadas romana y cartaginesa frente al cabo Ecnomo (hoy llamado Poggio di Sant'Ángelo, Sicilia). Tomando por base el número de buques y las tripulaciones empleadas, esta batalla fue la mayor batalla naval de la Antigüedad y, según opiniones, la mayor de la Historia.

Preludio

Después de la conquista de Agrigento por la República romana, ésta decidió construir una flota capaz de amenazar la supremacía cartaginesa en el mar Mediterráneo. La desventaja inicial romana en la experiencia en la guerra naval se veía compensada por el uso del corvus para el abordaje.

Beligerantes	
República cartaginesa	República romana
Comandantes	
➤ Amílcar	➤ Hannón el Grande
➤ Lucio Manlio Vulsón Longo	➤ Marco Atilio Régulo
Fuerzas	
➤ Flota cartaginesa: 350 navíos (posiblemente 200-250)	➤ Flota romana: 330 navíos (posiblemente 250)
➤ Tripulación: 147.000-150.000	➤ Tripulación: 139.000-140.000

Roma construyó una gran flota, de unas doscientas naves, que permitiese cruzar el Mediterráneo con seguridad, y los dos cónsules de ese año, Marco Atilio Régulo y Lucio Manlio Vulsón Longo, fueron elegidos para dirigirla.

Los cartagineses no estaban dispuestos a permitir que esta amenaza se tornase en realidad, y enviaron una flota de envergadura similar para interceptar a los romanos. Al mando de su flota iban los generales Hannón el Grande y Amílcar, el vencedor de la batalla de Drépano (distinto de Amílcar Barca).

²³ <https://historiaeweb.com/2020/03/26/batallas-navales-de-la-primera-guerra-punica/>

²⁴ Imperial Roman Naval Forces, by Raffaele D'Amato, Graham Sumner. <https://book4you.org/?sig-nAll=1&ts=0047>

La táctica preferente de los Cartagineses, dada su experiencia marinera, era espolonear al enemigo, mientras que los romanos buscaron llevar el combate terrestre al mar, privilegiando el abordaje usando el "corvus".

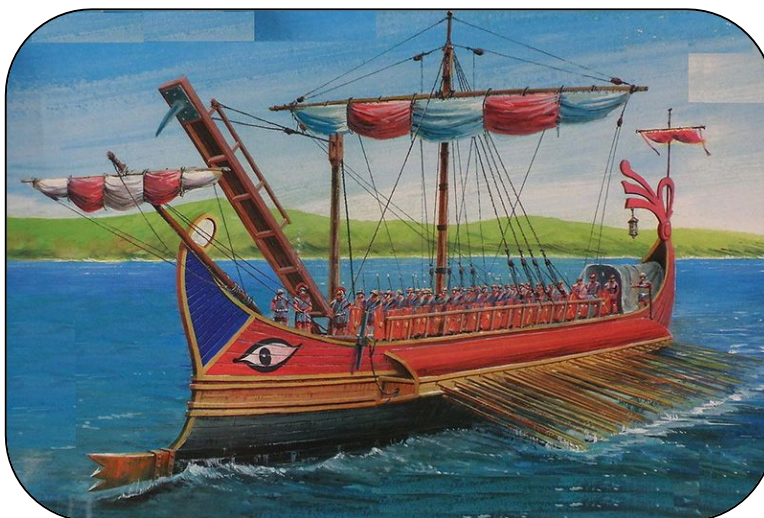


1ª Guerra Púnica²⁵

Batalla

Para entonces, las tácticas navales de la República romana habían mejorado mucho. Su flota avanzó a lo largo de la costa de Sicilia en formación de batalla, con las naves militares desplegadas en tres escuadrones.

Los escuadrones I y II estaban directamente controlados por cada uno de los dos cónsules, y marcaban el ritmo de la marcha colocados en forma de cuña. El grupo de naves de transporte se situaba justo detrás de ellos y el tercer escuadrón cubría la retaguardia, añadiendo mayor protección a la formación.



Corvus Romano

La flota de Cartago, al mando de Amílcar y Hannón el Grande, fue desplegada completa para interceptar la flota romana que transportaba las tropas de los dos cónsules. Ambas flotas se encontraron en la costa sur de Sicilia, a la altura del cabo Ecnomo. La formación de batalla cartaginesa inicial era la tradicional formación en línea, con Amílcar en el centro y los dos flancos ligeramente adelantados. Al mando del flanco derecho estaba Amílcar.

Los romanos se despliegan en 4 escuadrones en una masa compacta con una formación en cuña. 2 escuadrones forman la cuña líder, Regulus mandando la izquierda, Manlius la derecha. Un

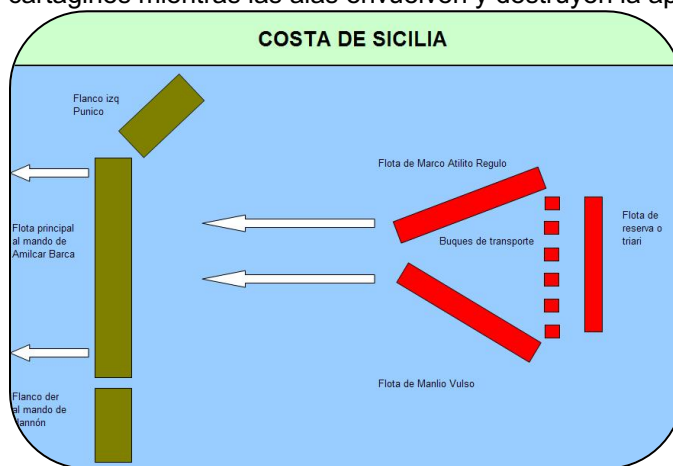
²⁵ https://es.wikipedia.org/wiki/Guerras_p%C3%BAnicas

tercer escuadrón remolca los transportes detrás de la cuña, seguido por el escuadrón veterano de triarii²⁶ más atrás. Los cónsules romanos planean aplastar cualquier flota enemiga y avanzar hacia el norte de África.



Trirreme cartaginesa²⁷

Amílcar despliega su flota en tres grupos; domina el centro mientras empuja dos columnas a su izquierda y derecha más allá de la línea romana. Amílcar coloca el ala derecha debajo de Hannón y le entrega los buques más rápidos y ágiles. Amílcar planea atraer a la flota romana para que se enfrente al centro cartaginés mientras las alas envuelven y destruyen la apretada masa romana.



Disposición de fuerzas en Ecnomus²⁸

Al avistar la flota cartaginesa, los cónsules romanos hacen exactamente lo que quiere Amílcar: apresurarse a atacar. Amílcar hace girar los buques en su centro para llevar al romano a la trampa mientras sus alas navegan más allá de la formación de cuña principal romana.

Sin embargo, el escuadrón romano que remolca los transportes no es capaz de seguir el ritmo de los escuadrones de los cónsules romanos, lo que también reduce la velocidad del escuadrón

²⁶ Triarii (singular: Triarius o triarios) era uno de los elementos de las primeras legiones militares romanas de la República romana temprana (509 a. C. - 107 a. C.). Eran los hombres más viejos y ricos del ejército y podían permitirse equipos de alta calidad. Llevaban armaduras de metal pesado y portaban grandes escudos, siendo su posición habitual la tercera línea de batalla. Estaban equipados con lanzas y eran considerados soldados de élite entre la legión. <https://en.wikipedia.org/wiki/Triarii>

²⁷ <https://arrecaballo.es/edad-antigua/cartago-y-las-guerras-punicas/el-ejercito-cartagines-o-punico/#>

²⁸ <http://ancientuniversalis.blogspot.com/2010/05/la-batalla-del-cabo-ecnomus-256a-c.html>

triarii detrás de él; el resultado es una brecha significativa entre los escuadrones de cabeza y retaguardia. Los escuadrones de retaguardia romanos giran a derecha e izquierda para intentar formar una línea de batalla.

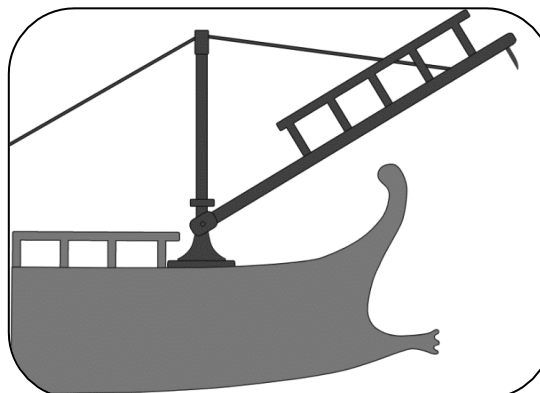
Amílcar ordena al centro cartaginés que se dé la vuelta y se enfrente a los escuadrones romanos que los persiguen mientras las alas cartaginesas se abalanzan sobre sus objetivos previstos, aunque más atrás de lo previsto. El tercer escuadrón romano suelta los transportes a remolque y maniobra para golpear el flanco izquierdo del ala izquierda cartaginesa. Los transportes regresan a la base, aunque algunos quedan atados con el escuadrón triarii; esto trastorna parte del escuadrón triarii mientras que la otra parte ataca al ala derecha cartaginesa en desventaja.



Uso del Corvus en batalla de Ecnomus

El centro cartaginés se está desempeñando mal contra el corvus romano, un ingenioso dispositivo de abordaje, pero hasta ahora mantiene su posición. Mientras tanto, el ala derecha romana retrocede hábilmente contra la línea de costa, protegiendo sus flancos y retaguardia de los más ágiles buques cartagineses y disuadiéndolos con una fachada de corvi; esto crea un estancamiento en este sector.

El escuadrón romano de triarii de la izquierda finalmente se desenreda de los transportes, pero está siendo superado y sufriendo pérdidas ante la fuerte ala derecha cartaginesa bajo Hanno.



Corvus romano²⁹

El centro cartaginés se quiebra y huye contra las tácticas de agarre y abordaje romanas. El escuadrón de Manlius asegura los muchos buques capturados mientras Regulus se da la vuelta para golpear el ala derecha cartaginesa en la retaguardia y salvar al escuadrón triarii en apuros. Mientras tanto, la batalla cerca de la costa sigue en un punto muerto con los buques cartagineses que no están dispuestos a enfrentarse plenamente a los corvi romanos.

Golpeado en la retaguardia por Regulus, el ala derecha cartaginesa bajo Hanno se rompe y huye. Regulus luego lleva a su escuadrón para golpear el ala izquierda cartaginesa en la parte trasera. Habiendo asegurado los premios, Manlius se une a Regulus para rodear el ala izquierda cartaginesa, que posteriormente se rinde.

Bajas	
República cartaginesa	República romana
➤ 65 buques capturados	➤ 24 navíos hundidos
➤ 30 navíos hundidos	

Comentario

La batalla la ganan los romanos porque, pese a no ser tan buenos marinos como los Cartagineses, supieron llevar el combate terrestre al mar.

²⁹ https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_del_cabo_Ecnomo

Los cartagineses favorecían el espolonazo, mientras los romanos usaban el abordaje aprovechando su invento del Corvus o pasarela giratoria que permitía pasar rápidamente de un buque a otro.

Los cartagineses tendieron una trampa o engaño a los romanos, pero no resultó, ya que, si bien alejó y separó la vanguardia del cuerpo principal, los encuentros buque a buques fueron favorables a los romanos.

Hechos posteriores

Tras la batalla, los romanos tomaron tierra en Sicilia para llevar a cabo las reparaciones y para que las tripulaciones pudiesen descansar. Las proas de los buques capturados a los cartagineses fueron enviadas a Roma para adornar las rostra del foro romano, de acuerdo con la tradición que se había iniciado tras la batalla de Milas. No mucho más tarde, el ejército romano tomó tierra en Cartago y comenzó la operación punitiva contra su enemigo, liderada por Marco Atilio Régulo. Las siguientes batallas de la Primera Guerra Púnica se librarían, por tanto, en tierras cartaginesas, con victorias en ambas partes.

Marco Atilio Régulo sería derrotado por el espartano Jantipo, al mando del ejército cartaginés, en la batalla de los Llanos del Bagradas.³⁰

Segunda Guerra Púnica (218 a201 a.C.)



2ª Guerra Púnica. Aníbal y sus elefantes atacan Roma³¹

La **segunda guerra púnica** fue el segundo gran enfrentamiento militar entre las dos potencias que entonces dominaban el Mediterráneo occidental: Roma y Cartago. La contienda se suele datar del año 218 a. C., fecha de la declaración de guerra de Roma tras la destrucción de Sagunto, hasta el 201 a. C. en el que Aníbal y Escipión el Africano acordaron las condiciones de la rendición de Cartago. Durante la segunda guerra púnica destacan las batallas de Cannas y Zama.³²

³⁰ https://es.wikipedia.org/wiki/Segunda_guerra_p%C3%BAnica

³¹ <https://conceptodefinicion.de/guerras-punicas/>

³² https://es.wikipedia.org/wiki/Segunda_guerra_p%C3%BAnica

Esta guerra no tuvo connotación marítima. Roma venció nuevamente e impuso términos muy duros para firmar la paz que le pidió Cartago (renuncia a España, Islas de Italia y África, entrega de sus elefantes y naves de guerra excepto 10 galeras, no podían hacer ninguna guerra sin permiso de Roma, etc.).

Roma trataba de desestabilizar el incipiente imperio colonial cartaginés en Iberia debilitando su complejo y poco consistente sistema de alianzas, utilizando para ello a Sagunto y cuando la actitud beligerante de esta ciudad respecto a los aliados de los cartagineses suscitó una amenaza de estos, la declaró su aliada y posteriormente a su destrucción (que no evitó ni intentó evitar) declaró la guerra a Cartago.

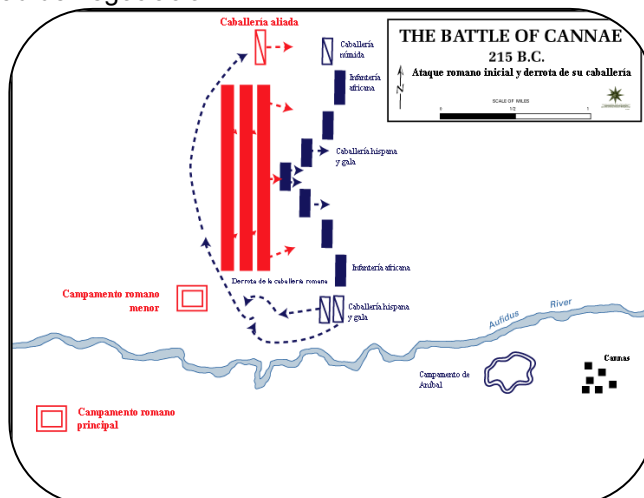


2ª Guerra Púnica

Mientras que los cartagineses argumentaban que Sagunto fue declarada aliada de Roma a posteriori de la firma del tratado en que se habían marcado las zonas de influencia cartaginesa y romana en la península ibérica. La frontera se había fijado en el río Ebro y Sagunto por tanto era una excusa perfecta para declarar una guerra dada la obvia incapacidad de defender este como aliado, según el tratado. No había posibilidad de negociación.



Aníbal Barca



Batalla de Cannae o Canás³³

Más o menos burda, la maniobra fue efectiva, y desencadenó la segunda guerra contra el único enemigo que los romanos temían. Más grandes, más ricos, mejores dominadores del entorno

marítimo, los cartagineses veían y mostraban la Roma de la época como un villorrio vulgar, fuente de un único tipo de cultura, la militarista. Pero Roma estaba ya comenzando a ser otra cosa: el origen de un imperio.

Se ha dicho que, coincidiendo con otros casos, la segunda guerra púnica fue más la guerra entre un hombre y un Estado que entre dos imperios, como se ha presentado habitualmente. Aníbal y su familia, sin apenas apoyo de su ciudad, mantuvieron la guerra durante más de 20 años gracias a una sutil e inteligente maniobra estratégica: Trasladar el centro de operaciones a los campos de Italia, de forma que la devastación originada fuese en detrimento de los que habían iniciado la contienda.

El cartaginés Aníbal Barca efectuó una expedición desde España a Italia cruzando los Alpes y llevando elefantes como animales de batalla. Aníbal atacó ciudades itálicas, pero no pudo conquistar Roma. Pese a lograr grandes victorias sobre los romanos, como en la batalla de Cannas, finalmente tuvo que abandonar la península y Sicilia para volver a Cartago

Tercera Guerra Púnica (150 a146 a.C.)

Fue provocada por Roma al ver la importancia que iba adquiriendo nuevamente Cartago. A su término Cartago fue destruida totalmente y los sobrevivientes vendidos como esclavos.

Es interesante destacar que durante el desarrollo de estas guerras se utilizaron en los combates navales diferentes tipos de formaciones para aproximarse al enemigo y combatir, utilizando la maniobrabilidad táctica de las naves propulsadas a remo de la época y fundamentalmente la habilidad de los mandos para usar sus medios sacando ventaja de las circunstancias que se presentaran o ellos mismos produjeran.

Guerras civiles en Roma (100 a27 a.C.)

Después de años de enfrentamientos internos se produjo la toma del poder por Julio César en 48 a.C. quien fue asesinado por Brutus y Casius en 44 a.C. A consecuencia de lo anterior se formó un triunvirato con Octavio, hijo de César; Marco Antonio y Lépido. Finalmente, el mundo romano se dividió entre Marco Antonio que quedó con el Oriente y Octavio, con Roma y el Occidente.

Marco Antonio se unió a Cleopatra (36 a.C.) para combatir a Octavio, pero éste lo venció en la Batalla de Actium (Accio) en el Golfo de Ambrocia, Grecia (31 a.C.).

Batalla de Accio.³⁴

La batalla de Accio se produjo el 2 de septiembre del año 31 a.C., entre las flotas de Cayo Julio César Octaviano, dirigidas por Agripa, y la de Marco Antonio y su aliada Cleopatra, frente al golfo de Ambracia y el promontorio de Accio. La batalla se saldó con la victoria absoluta de Octaviano y la retirada de Marco Antonio y Cleopatra.

La escuadra de Marco Antonio estaba formada por 230 poderosos trirremes, de movimientos pesados y su tripulación carente de experiencia marinera ya que había sido reclutada principalmente entre labradores. Las naves de Octavio eran ligeras y tripuladas por marinos experimentados.

Octavio -conocido después como Cesar Augusto, el primer emperador romano- dividió su fuerza de 400 buques en dos grupos haciéndose cargo de uno. Obligó a Marco Antonio a presentarle combate y utilizando hábilmente la maniobrabilidad y rapidez de sus buques navegó a lo largo de las poderosas, pero lentas unidades enemigas quebrándoles sus remos para dejarlas inmovilizadas antes de abordarlas. Asimismo, hizo uso de antorchas incendiarias para destruir a las naves adversarias más poderosas.

Antecedentes

En el año 44 a. C., el asesinato del dictador Julio César desató una sucesión casi ininterrumpida de guerras civiles en el mundo romano. Hacia el año 32 a. C. esas guerras se redujeron a un enfrentamiento entre dos poderosos aristócratas romanos y sus seguidores. El heredero de César, Cayo Julio César Octavio (conocido para los historiadores modernos como Octavio) se enfrentó al que fue mano derecha de César, Marco Antonio (o Antonio). Octavio, asentado en Italia, dominaba la mitad occidental del Imperio romano. Antonio controlaba gran parte de la mitad oriental del Imperio

³⁴ http://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_Actium

con la ayuda de su aliada y esposa, Cleopatra VII, cabeza del reino helenístico de Egipto. La confrontación decisiva entre Octavio y Marco Antonio se produjo en el año 31 a. C., en la costa occidental de Grecia.



Accio Grecia

Lograr la superioridad naval resultaba esencial para ambas partes en esta campaña. Sin ella, a Octavio le resultaría imposible llevar suministros y refuerzos desde Italia o protagonizar una invasión decisiva de Egipto. Antonio, por su parte, necesitaba romper las vías de comunicación de Octavio y cruzar el Adriático para invadir Italia, sin dejar de mantener sus propios lazos con Egipto y las provincias orientales.

El grueso del ejército de Antonio se encontraba en Patras, en el golfo de Corinto, con guarniciones en puntos estratégicos rodeando el Peloponeso y escuadrones navales dispersados por las islas próximas. Su flota se hallaba atracada en Actium, en la entrada de la desembocadura del golfo de Ambracia (una gran bahía cerrada por un canal muy estrecho, de menos de 1500 metros de anchura).

A principios de la primavera del año 31 AC., Octavio logró establecer su ejército en el promontorio septentrional de este canal mientras su flota, hábilmente comandada por Marco Vipsanio Agripa, derrotó a los escuadrones de Antonio en las islas y cortó gradualmente las rutas de suministro hacia Actium. Antonio y Cleopatra desplazaron su ejército al promontorio septentrional en un intento de obligar a Octavio a entrar en una batalla decisiva mientras su flota permanecía en Actium.

Aquí, las condiciones insalubres y pantanosas, la falta de suministros y la moral menguante favorecieron la falta de entusiasmo entre sus comandantes y las desertiones en masa por parte de los remeros de los buques de guerra.

A mediados del verano, la situación era desesperada. El almirante principal de Antonio, Cayo Sosio, intentó escapar por mar mientras Antonio dejaba a la mitad de su ejército tierra adentro, esperando ahuyentar a Octavio de la zona en disputa; probablemente, tenía la intención de unirse a Sosio en la costa oriental de Grecia. Sosio derrotó al escuadrón de naves que bloqueaban la entrada al golfo, pero Agripa condujo allí al resto de la flota y obligó a Sosio a retroceder.

Las noticias de esta derrota llevaron a Antonio a regresar a su campamento, donde se desató un debate en torno a la cuestión de si se abandonaba la flota y se dirigían al norte, a Macedonia, donde todavía se encontrarían aliados, o se guarnecía el mayor número posible de buques de guerra con los mejores soldados y se intentaba otro ataque por mar. Si esta última opción salía bien, Antonio podría poner rumbo a Egipto y, tal vez, reunir otro ejército. Antonio no era un comandante naval experimentado, pero los argumentos a favor de una batalla naval, defendidos también por Cleopatra,

eran sólidos. Aunque consiguiera alejarse con el ejército íntegro, abandonando la flota también se separaba de las legiones que todavía le eran leales en Siria y Cirenaica.

Preparativos para la batalla

Beligerantes	
Cayo Julio César Octaviano	Marco Antonio Egipto ptolemaico
Comandantes	
• Marco Vipsanio Agripa • Lucio Arruncio • Marco Lurio • Tito Estatilio Tauro	• Marco Antonio • Cleopatra VII • Lucio Gelio Publícola • Cayo Sosio
Fuerzas	
➤ 400 navíos ➤ 80.000 hombres	➤ 500 navíos ➤ 120.000 hombres

El 2 de septiembre, Antonio quemó los buques sobrantes, en su mayoría de transporte de tropas, para impedir que Octavio los utilizase. A continuación, embarcó a sus mejores soldados en los buques de guerra restantes. Resulta imposible establecer la fuerza exacta de cada flota, pero la de Antonio era muy inferior en número. Octavio contaba con más de 400 buques, mientras que la flota efectiva de Antonio privada de buques amarrados en la costa y las islas y reducida todavía más por las enfermedades y la desertión, se situaba en torno a las 230 embarcaciones.

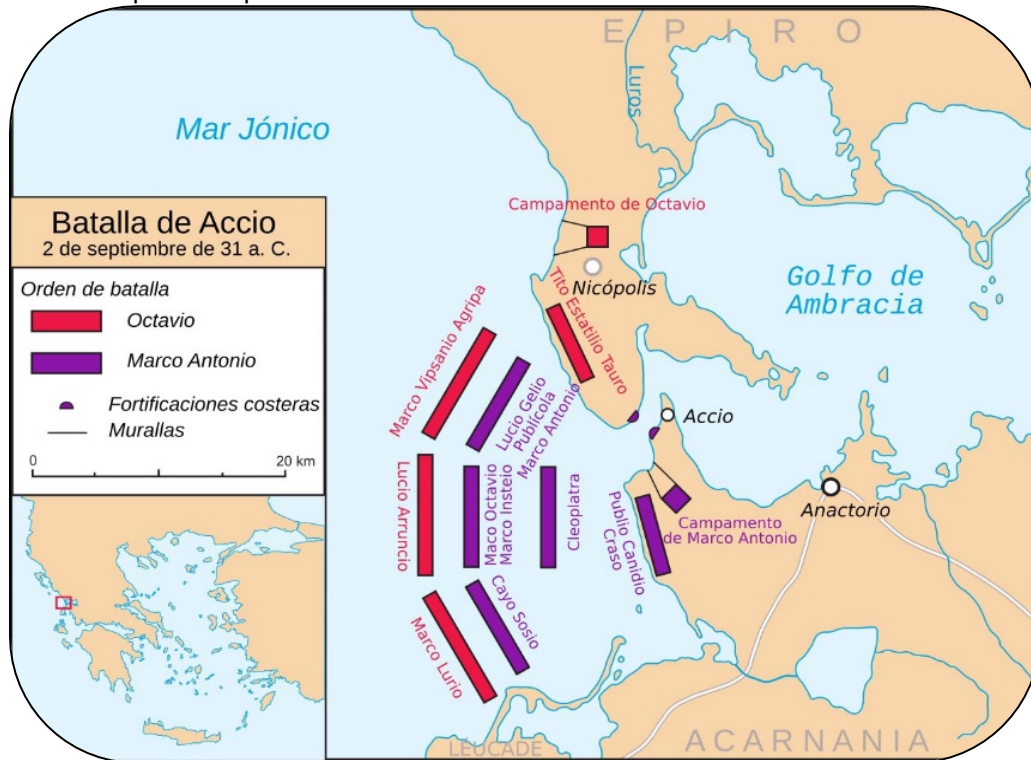


Batalla de Accio o Actium³⁵

Los buques de guerra antiguos se desplazaban gracias a la acción de remeros sentados en hasta tres niveles. Las clasificaciones aplicadas a estos buques varían de dos a dieciséis, y no se refieren al número de hombres que accionaban cada remo, sino al número total de remeros de cada grupo vertical. De ahí que un «cinco» tuviese remos en sólo tres niveles, pero en los dos niveles superiores los remos fuesen accionados por dos hombres mientras que el nivel más bajo contaba con un hombre por cada remo.

³⁵ <https://arrecaballo.es/edad-antigua/guerras-civiles-romanas/cuarta-guerra-civil-romana-39-31-ac-octavio-contra-marco-antonio/#>

Los buques de la flota de Octavio abarcaban desde trirremes (clasificados como «tres»), con aproximadamente 200 soldados y remeros, hasta «sextos», que podrían llevar más de 500 hombres. Estaban equipados con espolones en la proa, aunque la principal táctica consistía en acercarse a la embarcación enemiga y atacarla con armas arrojadas (incluidas pequeñas catapultas) para después luchar cuerpo a cuerpo e intentar subir a bordo.



*Disposición de fuerzas. Batalla de Accio*³⁶

Antonio disponía de embarcaciones similares, más algunas naves más grandes (auténticas fortalezas flotantes con torres para arqueros en la proa y la popa y con cientos de soldados en sus espaciosas cubiertas). Eran buques con velas, una práctica nada habitual en las batallas marítimas antiguas. El plan de Antonio consistía en hacerse a la mar y, en cuanto sus buques tuviesen viento favorable, poner rumbo al sur, rodeando el Peloponeso, hasta Egipto. Además de los buques de guerra, Antonio disponía de numerosas embarcaciones comerciales, que apenas transportaban tropas y carecían de espolones o catapultas, pero que transportaban los cofres con tesoros de los botines de guerra de Antonio y Cleopatra. Resultaba vital que estos buques se alejasen. El escuadrón de buques de guerra asignados para escoltarlos incluía el propio buque insignia de Cleopatra.

La batalla

El objetivo de Octavio consistía en bloquear la salida del golfo de Ambracia con una doble fila de buques de guerra. Marco Agripa comandaba el flanco izquierdo de su flota, Lucio Arruncio el centro y el propio Octavio iba en el flanco derecho con una pequeña embarcación liburna.

Con el fin de aumentar las posibilidades de atravesar las líneas enemigas, Antonio ordenó a los buques del flanco derecho y del izquierdo (al mando de Lucio Gelio Publicola y Cayo Sosio, respectivamente) que intentasen alejarse del centro, obligando al enemigo a moverse con ellos y alejándose así del centro de sus propias líneas. De este modo, se produjo un hueco a través del cual pudo pasar el escuadrón de Cleopatra con los buques mercantes aprovisionados.

En el flanco izquierdo de la flota de Octavio, los buques de Agripa derrotaron a Publicola y pusieron rumbo a Antonio y al tercer escuadrón. El propio buque insignia de Antonio quedó atrapado con otros buques en la lucha que se desató en el flanco derecho, de manera que tuvo que pasar a otro buque más pequeño y seguir al escuadrón de Cleopatra.

³⁶ https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_Accio

Le persiguieron algunas de las embarcaciones más ligeras y rápidas de Octavio. Cuando le dieron alcance, Antonio ya había pasado al buque insignia de Cleopatra y los perseguidores tuvieron que alejarse. Consiguió salvar aproximadamente 70 buques de guerra.

Bajas	
Octavio	Marco Antonio
➤ 35 buques hundidos ➤ 2500-2700 muertos	➤ Según Plutarco: 5000 muertos ➤ Según Paulo Orosio: 12 000 muertos y 6000 heridos (1.000 murieron más tarde) ➤ Según William Murray: 330-350 buques hundidos o capturados

Después de la batalla

Octavio erigió en su campamento un enorme monumento a la victoria adornado con espolones de buques enemigos capturados. Además, en aquel mismo lugar fundó una ciudad que bautizó con el nombre de Nikópolis (ciudad de la victoria).

Poetas contemporáneos como Virgilio y Horacio señalaron la batalla de Actium como el principio de una edad dorada para Roma.

No fue tanto la derrota naval como el abandono de su ejército lo que representó el final para Antonio y Cleopatra y para sus posibilidades de derrotar a Octavio.

Aunque el ejército comenzó una retirada hacia el norte, desde Actium en dirección a Macedonia, bajo el mando de Publio Canidio Craso, tan pronto como las fuerzas de Octavio dieron con él, las legiones veteranas negociaron un cambio de bando.

Su sentido de la lealtad hacia Antonio no era lo suficientemente intenso como para hacerles ignorar la catastrófica realidad de la situación.

Octavio persiguió a la pareja de destino funesto hasta Alejandría. Antonio y Cleopatra prefirieron suicidarse antes que someterse al nuevo gobernante del mundo romano. Octavio regresó a Roma, se hizo llamar César Augusto e inauguró la línea de emperadores romanos que se prolongaría a lo largo de más de mil años.



Cleopatra huyendo en la batalla de Accio³⁷

Comentario

La batalla se pierde por el abandono del área de los líderes de la rebelión.

Durante el combate, Marco Antonio y Cleopatra huyeron, ante lo cual sus comandantes se rindieron.

³⁷ <https://www.pinterest.cl/pin/565272190704869055/>

El imperio marítimo Bizantino

Por 200 años después del colapso del Imperio Romano de Occidente, el nuevo Imperio del Este con su capital Bizancio (rebautizada Constantinopla en 330) mantuvo vigentes las tradiciones y cultura romana. Luego, entre 610 y 641 evolucionó hacia la civilización y lengua griegas.

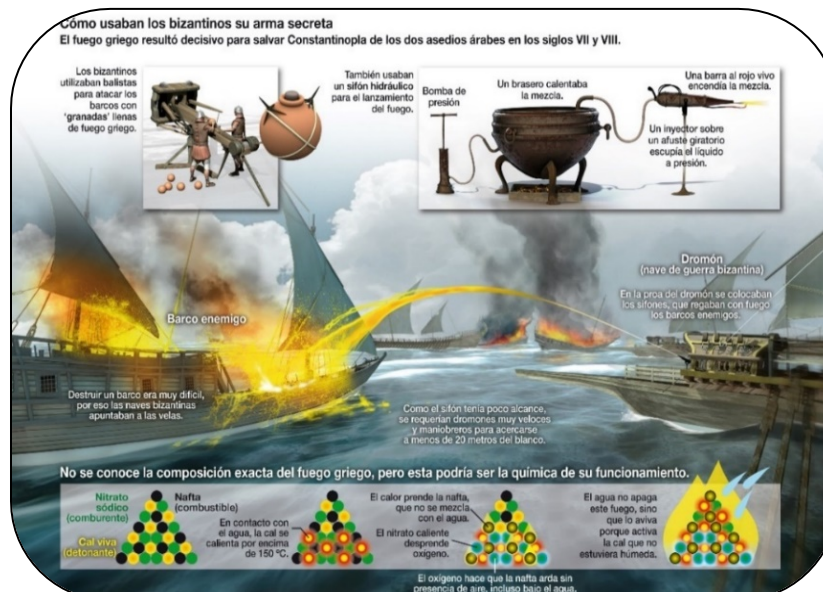
El Imperio enfrentó ataques persas, árabes y búlgaros. Constantinopla fue sitiada dos veces por los árabes, en 647-8 y 717-8.

En 655 el Gobernador de Siria efectuó un ataque marítimo sobre Constantinopla derrotando en Lycia a la escuadra bizantina, pero sin graves consecuencias debido a la muerte del Califa sirio, lo que suspendió su acción ofensiva. Esto dio tiempo a los bizantinos para organizar y ejecutar la construcción de una poderosa escuadra.



38

Fuego Griego.



Fuente: ManuelCanalesCrispin233 / Wikimedia Commons³⁹

³⁸ <https://nauciti.files.wordpress.com/2020/04/imperio-bizantino.png?w=555&h=387&crop=1>

³⁹ <https://culturacientifica.com/2016/11/08/fuego-griego/>

Esta nueva armada contó con el “*fuego griego*”, inventado por el sirio Callinicus, consistente en una mezcla incendiaria en base posiblemente a componentes como el petróleo, azufre y otros que se lanzaba en recipientes de arcilla o se bombeaba a través de un tubo, como un precursor del lanzallamas. La característica importante es que no podía extinguirse con agua, lo que lo hacía muy efectivo al iniciar el incendio de una nave.

Esta arma fue decisiva cuando el Califa reinició los ataques contra Constantinopla en 673, destacando el triunfo de la flota bizantina sobre la árabe en Cyzicus, en el Mar de Mármara. Las victorias bizantinas se repitieron en los años siguientes hasta 718, obteniendo la Armada Imperial una excelente reputación a pesar de no haber destruido el poder naval árabe. Estos atacaron Cerdeña y Sicilia, cayendo posteriormente Creta.

A principios del Siglo X los árabes usaban también el “fuego griego” perdiéndose la condición de arma secreta que favorecía a los bizantinos. Los árabes extendieron su control sobre el sur del Mediterráneo; pero el auge del poderío naval de Venecia frenó tal avance ayudando a mantener el comercio imperial.

El Imperio Bizantino de Oriente duró hasta 1453. Constantinopla fue finalmente conquistada por los turcos musulmanes.

Comercio marítimo en la antigüedad

Aunque Asia Occidental permaneció desconocida para los pueblos del Cercano Oriente hasta el Siglo VI a.C., se produjeron algunos contactos económicos y culturales con anterioridad. En el Siglo II quedó establecido el comercio entre el este y el oeste.

A lo menos 120 buques mercantes griegos mantenían un lucrativo comercio entre el Mar Rojo y la India, mientras que buques árabes comerciaban a lo largo de la costa noroeste de la India, el golfo Pérsico, los puertos de Arabia y la costa de Etiopía y Somalia.

En el siglo III las rutas terrestres fueron afectadas por la acción de los bárbaros, desarrollándose en mayor medida el tráfico marítimo.



Rutas de comercio en la antigüedad

Para cruzar el Mar Árabe hacia la India se usaban los vientos del monzón y en invierno, al invertirse la dirección de los vientos, era posible navegar en sentido opuesto.

El auge de estas Líneas de Comunicaciones Marítimas se mantuvo hasta las conquistas árabes de fines del Siglo VI.

Compás Magnético o Brújula



Antigua brújula china



Brújula mas desarrollada

La primera información sobre compases magnéticos que se tiene corresponde al que se usaba en la China aproximadamente desde el año 235. Este indicaba siempre el sur y se utilizaba sólo en tierra. Fue conocido por los marinos del Mediterráneo alrededor de 1270.

Referencias Principales

- . Carlos A. Aguirre Vio. Historia Naval Mundial, Ediciones de la Universidad Marítima de Chile. 1997. Tomo I. Capítulos II al VI, IX y XI.
- E.B. Potter & Chester W. Nimitz. „Sea Power “, A Naval History, Prentice Hall, Inc. 1960
- Salamis 480 BC, the naval campaign that saved Greece. William Shepherd. 2010 Osprey Publishing Ltd
- The Punic Wars 264-146 BC.2002 by Osprey Publishing Ltd.
- ❖ Historia Marítima del Mundo. Contraalmirante Maurice de Brossard. Edimat libros. 1974.

Enlaces de Interés

- Salamina: https://www.youtube.com/watch?v=hej54_HgSTQ
- Salamina: <https://www.youtube.com/watch?v=7uhoDZtA9PQ>
- Salamina: <https://www.youtube.com/watch?v=UICUFGBJNMQ>
- Ecnomus: <https://www.youtube.com/watch?v=N6INfyJgYLY>
- Ecnomus: <https://www.youtube.com/watch?v=jpGMSzgd8eg>
- Ecnomus: <https://www.youtube.com/watch?v=VOc8muR2eq8>
- Ecnomus: <https://www.youtube.com/watch?v=sRnEt1DmPgW>
- Accio: <https://www.youtube.com/watch?v=Q5KhUhN8geo>
- Accio: <https://www.youtube.com/watch?v=gJCztiUpmgg>
- Fuego Griego: https://www.youtube.com/watch?v=ZnHCw2in9DU&ab_channel=QuidamGraecus

CAPÍTULO 02 ACTIVIDAD NAVAL EN LA EDAD MEDIA.

Contenido: Los Vikingos (Batalla naval de la isla Svolder). Las Cruzadas. Campañas entre Génova y Venecia. Japón y el Imperio Mongol. Guerra de los Cien Años.

Situación Histórica

Considerando que la Edad Media transcurre entre el siglo V y mediados del siglo XV (caída de Constantinopla en poder de los turcos liderados por Mohamed II, el 29 de mayo de 1453), se destacan en este Capítulo aquellas actividades de la guerra en el mar que facilitan comprender el cambio producido durante dicho período en los medios y procedimientos de combate.

Este período tuvo pocas acciones navales de importancia por la falta de recursos existentes y por estar en evolución las nuevas nacionalidades que definirían el escenario del mundo occidental. Apareció en escena el Mar del Norte con los anglos y los sajones que, navegándolo, llegaron a Bretaña en los años 448 y 547.

Los Vikingos



Viajes Vikingos ⁴⁰

Las razas del norte de Europa o escandinavos eran excelentes marinos. Tenían buques pequeños, de líneas finas y con menor calado, lo que los hacía más veloces. Su eslora era de unos 24 metros y su manga de 5 metros. Normalmente de un mástil con vela cuadra y chazas para bogas. Se gobernaba con un grueso remo ubicado en una de las aletas.

Usaban sus naves como medio para transportar guerreros que combatían cuerpo a cuerpo una vez que se abordaba al enemigo. Esta táctica era coincidente con las operaciones marítimas del Mediterráneo.

Los vikingos, nombre dado a los piratas normandos, habitaban en las comarcas de Escandinavia e invadieron territorios del occidente, oriente y sur de Europa. Descubrieron Islandia, se estima que en el año 1000 recalaron en las costas de Norteamérica, fundaron el reino de las Dos Sicilias y el ducado de Normandía; en 1066 conquistaron a Inglaterra.

Pese a que conquistaron territorios en Gran Bretaña, Francia, Italia Rusia, Ucrania y otros lugares de Europa, sus pueblos y reinos luego se fundieron con las culturas locales y no perduraron en el tiempo de manera autónoma, aun cuando muchas zonas mantienen el sello de la cultura vikinga.

⁴⁰ <https://www.geografiainfinita.com/2018/12/las-principales-rutas-de-los-vikingos/>

Batalla naval de Svolder (agosto 1000)

En esta batalla, la más importante de las que enfrentó a los normandos, luchó el Rey Olaf I de Noruega (cristiano) contra Erick Javrl y sus aliados daneses, suecos y normandos paganos.



Gran parte de la flota del Rey Olaf fue sobornada por el enemigo y desertó en el momento del combate. Olaf declinó huir y decidió enfrentar a su enemigo con las once naves que le fueron fieles. Una a una, fueron destruidas hasta que el Rey quedó solo en su “Gran Serpiente”, que se había dejado al centro de la fortaleza flotante formada para combatir. Al ser vencido, Olaf no se entregó, sino que saltó al agua hundiéndose con el peso de su escudo y de su cota. El Rey Olaf es recordado en Noruega como uno de sus principales héroes.

En el enfrentamiento participaron unidades de hasta 50 metros de eslora, con la proa reforzada, con 70 remeros y una tripulación de 60 guerreros escogidos. El procedimiento de combate para el que se defendía consistía en amarrar las naves entre sí para formar una gran plataforma sobre la cual debían enfrentarse los soldados y remeros (que también eran excelentes guerreros), en una lucha cuerpo a cuerpo. Antes de esta fase del combate se lanzaban flechas, piedras y jabalinas para diezmar al enemigo que estaba en cubierta.

En esta batalla, la táctica del vencedor fue cortar las amarras de los buques que estaban agrupados usando la proa de sus unidades, que estaban provistas de una roda metálica afilada para separarlos y batirlos uno a uno.

La batalla de Svolder (Svold, Swold) se libró en septiembre de 999 o 1000 en algún lugar al oeste del mar Báltico entre el rey Olaf I de Noruega y una alianza de sus enemigos. El contexto de la batalla es la unificación de Noruega en un único Estado, los continuos esfuerzos daneses por obtener el control del país y la expansión del cristianismo en Escandinavia.



Batalla de Svolder⁴¹

⁴¹ <https://pinturasdeguerra.tumblr.com/post/97960374873/1000-batalla-de-svolder-angus-mcbride>

El rey Olaf se encontraba navegando de vuelta a casa tras una expedición a Wendland (Pomerania), cuando sufrió una emboscada por parte de una alianza de Svend I de Dinamarca, Olaf de Suecia y Eirik Håkonsson, Jarl de Lade. Olaf poseía solamente once embarcaciones de guerra en la batalla contra una flota de por lo menos setenta.

Sus navíos fueron capturados uno a uno, siendo el último el Ormen Lange, el cual fue apresado por Eirik Håkonsson mientras Olaf se lanzaba al mar. Tras la batalla, Noruega pasó a ser dominada por los Jarls de Lade como un feudo de Dinamarca y Suecia.

Las fuentes más detalladas sobre la batalla, las sagas reales, se escribieron aproximadamente dos siglos después de la misma.

Poco fidedignas históricamente, ofrecen un relato literario extendido y describen la batalla y los eventos que llevaron a ella con vívidos detalles. Las sagas relacionan las causas de la batalla con la fallida propuesta de matrimonio de Olaf I de Noruega a Sigrid la Altiva y su problemático casamiento con Thyri, hermana de Svend I de Dinamarca. Cuando la batalla comenzó, Olaf subestimó las flotas danesas y suecas con insultos étnicos y bravuconadas, aunque admitía que Eirik Håkonsson y sus hombres eran peligrosos ya que eran «noruegos como nosotros».

El episodio más conocido de la batalla es la rotura del arco de Einar Tambarskjelve, que proclama la derrota de Olaf.

En siglos posteriores, las descripciones de la batalla en las sagas, especialmente la realizada en la Heimskringla de Snorri Sturluson, inspiraron varias balladas y otras obras literarias.

Consecuencias

Tras la batalla de Svolder, los líderes aliados dividieron Noruega en varias áreas de control. Heimskringla presenta el relato más detallado de la división, y la describe como hecha en tres partes. Olaf de Suecia recibió cuatro distritos en Trondheim, así como Møre, Romsdal y Ranrike. Entregó estas posesiones al Jarl Sveinn Håkonarson, su yerno, para mantenerlo como vasallo. Svend I pasó a poseer el distrito de Viken, donde la influencia danesa era fuerte desde hacía mucho tiempo. El resto de Noruega quedó bajo el control de Eirik Håkonsson como vasallo de Svein. Fagrskinna, en contraste, afirma que la zona sueca estaba compuesta por Oppland y una parte de Trondheim. Otras fuentes son menos específicas.

Los Jarls Eirik y Svein demostraron ser líderes fuertes y competentes, y sus reinados fueron prósperos. La mayor parte de las fuentes dicen que adoptaron el cristianismo, pero permitían la

Beligerantes	
➤ Noruega ➤ Jomsvikings	➤ Dinamarca ➤ Jarl de Lade ➤ Suecia
Comandantes	
➤ Olaf I de Noruega † ➤ Sigvaldi Strut-Haraldsson	➤ Olaf de Suecia ➤ Eirik Håkonsson ➤ Svend I de Dinamarca
Fuerzas	
11 navíos de guerra	70+ navíos de guerra



Batalla de Svolder⁴²

⁴² <https://ar.pinterest.com/pin/383720830728738798/visual-search/>

libertad religiosa del pueblo, lo que llevó a un retroceso del cristianismo que deshizo muchos de los trabajos de misión llevados a cabo por Olaf I.



Comentario

Los vikingos navegaron por el Atlántico, Mediterráneo, el mar Báltico y los ríos navegables de Europa, llegando hasta el Mar Negro y al Imperio Romano de Oriente (Imperio Bizantino).

En muchos lugares se integraron a la población local o formaron reinos independiente que dejarían la impronta vikinga en los países que se formarían posteriormente

Las Cruzadas

Se produjeron entre 1095 y 1270. Durante este período no hubo combates navales destacados. Aprovechando el transporte de tropas hacia Tierra Santa durante la Cuarta Cruzada, Venecia, que financiaba los buques que se utilizaban, desvió la ruta convenida dirigiéndose a Constantinopla y convenció a los Cruzados que se tomaran la ciudad. El desembarco se produjo en 1203 lográndose al año siguiente la captura y saqueo de ella, eliminando así la competencia comercial que les hacía Bizancio. Esta acción hizo desaparecer el freno que contenía a los turcos para incursionar en Europa.

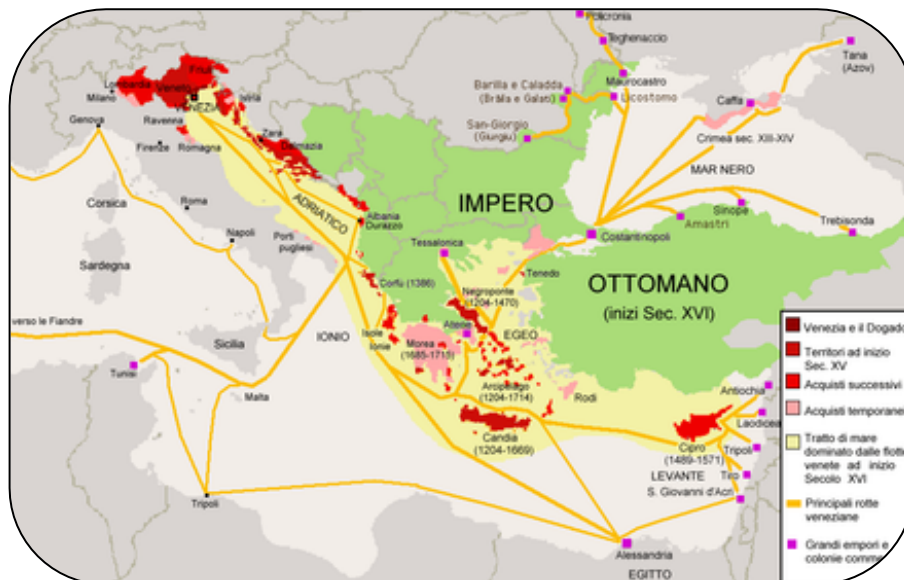
⁴³ https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Norway_1000_AD-es.svg

⁴⁴ https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_Svolder



Ruta de la 4ª Cruzada

Guerra entre Génova, Bizancio y Venecia⁴⁵



46

La guerra entre Génova y Venecia librada entre 1293-1299 fue un conflicto armado para lograr el control del comercio en el este y continuó, después de la paz, hasta 1302 entre Venecia y el Imperio Bizantino.

Venecia y Génova ya se habían enfrentado duramente en la guerra de San Saba de 1255-1270, en la que la Serenísima, establecida con la 4ª Cruzada de 1204 como potencia dominante del Mediterráneo oriental, había restablecido su supremacía sobre la emergente Génova, pero sin poder

⁴⁵ <https://kriplit.com/guerra-entre-gnova-bizancio-y-venecia/>

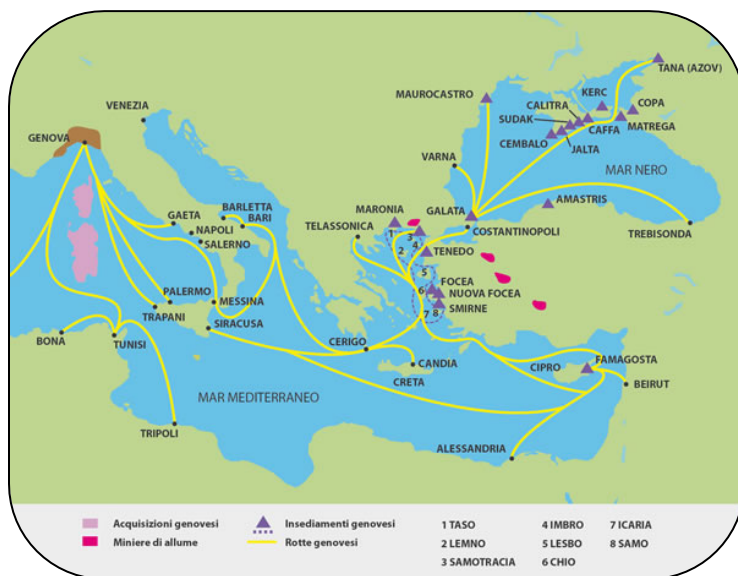
⁴⁶ <https://kriplit.com/muda-repblica-de-venecia/>

alejarla de las ricas rutas levantinas. Después del Tratado de Nínfeo del 13 marzo 1261 y la Reconquista bizantina de Constantinopla del 25 julio del mismo año, Génova había visto finalmente abiertas las puertas del Mar Negro y el renacido Imperio Oriental.

Venecia reaccionó formando una alianza con la República de Pisa, pero, después de la derrota de esta última en la Batalla de Meloria el 6 agosto 1284, se quedó sola. Con la caída en 1291 de la última parte del Outremer⁴⁷ cristiano, San Giovanni D'Acrida, y el consiguiente cierre temporal de los mercados sirios a los buques europeos, las rutas de Constantinopla y el Mar Negro, ahora controladas por los genoveses, se convirtieron en capitales para Venecia y su comercio. La tensión creció rápidamente y, en 1293, los venecianos intentaron bloquear una flota genovesa frente a Corone, pero perdieron 4 galeras. Fue el preludio de la guerra.

El 7 octubre 1293 una flota veneciana de 68 galeras zarpó del Lido. Después de una serie de encuentros menores, las dos flotas se enfrentaron el 28 mayo 1294 en la Batalla de Laiazzo, donde los venecianos fueron derrotados, perdiendo 25 buques. A pesar de la derrota, la Serenissima preparó una nueva flota de 60 galeras, preparándose para un nuevo enfrentamiento, pese del intento del papa Bonifacio VIII de restaurar la paz. La batalla se libró frente a Sicilia, pero los dos ejércitos se dirigieron a sus respectivas ciudades. Poco después, Los Genoveses saquearon Chania, en Creta, y destruyeron la muda⁴⁸ veneciana de Siria, inmediatamente presionada por los venecianos, que prendieron fuego a Caffa en el Mar Negro.

En Constantinopla, los colonos Genoveses atacaron el Barrio veneciano, masacrando a los ciudadanos venecianos. El emperador Andrónico II Paleólogo mostró su apoyo a los aliados de Liguria, tomando a los venecianos sobrevivientes prisioneros. Venecia amenazó la guerra en Bizancio, exigiendo reparación por el insulto.



En 1296, la flota veneciana, cruzó el Bósforo, hundiendo 20 buques enemigos, conquistó Focia y prendió fuego a toda la costa entre Pera y Constantinopla, destruyendo la colonia genovesa de Gálata, y lanzando las anclas frente al Cuerno de oro. El bizantino Basileus prefirió en ese momento evitar la amenaza pagando un enorme tributo de guerra a Venecia. El 1297 hubo enfrentamientos menores en aguas sicilianas y chipriotas, mientras que en Venecia se estabilizó el nuevo orden constitucional del Gobierno aristocrático gobernado por la clase de Patricios-comerciantes.

⁴⁷ **Outremer** = "ultramar". **Outremer**, en francés "ultramar", fue el nombre genérico dado a los Estados cruzados establecidos después de la Primera Cruzada: el Condado de Edesa, el Principado de Antioquía, el Condado de Trípoli y, sobre todo, el Reino de Jerusalén. El nombre se usaba como equivalente a Tierra Santa, Levante, Siria o Palestina, e incluía territorios que en la actualidad forman parte de Israel, los Territorios Palestinos, Jordania y el Líbano. <https://es.wikipedia.org/wiki/Outremer>

⁴⁸ El **muda** era una línea comercial de la República de Venecia que viajaba anualmente por un convoy naval que fue subcontratado por el estado a compañías mercantes privadas. <https://kripkit.com/muda-repblica-de-venecia/>

El choque decisivo del conflicto se libró el 8 septiembre 1298, en la Batalla de Curzola, donde los genoveses de Lamba Doria destruyeron la flota veneciana de Andrea Dandolo: de 95 galeras solo 11 regresan a la laguna y entre otros Marco Polo también es capturado. Aprovechando la seria derrota de La Serenissima, en Constantinopla los ciudadanos venecianos fueron nuevamente abandonados por el emperador a la masacre de los Genoveses. Venecia, lista para responder a la derrota, comenzó a preparar una nueva flota, montando otras 100 galeras e incluso recurriendo al dinero de Ballesteros catalanes para llenar las filas del ejército.

A medida que crecían las provocaciones mutuas, 10 buques Genoveses aparecieron frente al puerto de Venecia, mientras que 3 galeras de Domenico Schiavo penetraron en el puerto de Génova. Sin embargo, ante el deterioro del comercio mutuo y amenaza a supervivencia de las colonias Orientales, las dos repúblicas finalmente aceptaron la propuesta de paz presentada por Matteo Visconti, Nuevo Señor de Milán.

Después de la guerra con Génova y Venecia se comprometieron a no interferir más en sus negocios, llegando a aceptar mutuamente el acceso al mar Tirreno y el mar Adriático, además de comprometerse a obligar que los comandantes de sus buques no causaran daños a la madera del competidor. Será una paz formal, que durará sustancialmente todo el siglo, en el que habrá periódicos estallidos de violencia, que finalmente terminará en 1379 con la guerra de Chioggia.

Japón contra el imperio Mongol

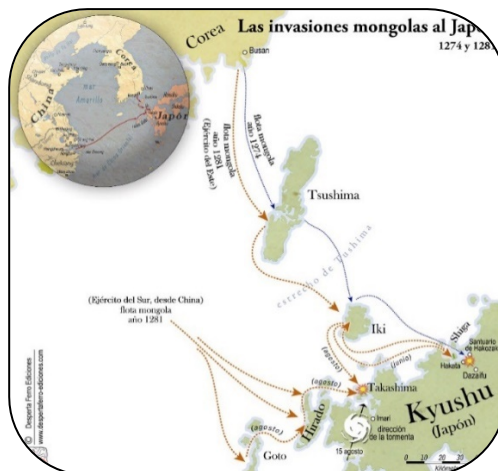
En noviembre de 1274, el Emperador Mongol de la China Kublai Khan, lanzó una fuerza de invasión a la isla de Kyushu, en el sur de Japón. Dicha fuerza estaba formada por 15.000 soldados mongoles, marinos coreanos y tropas auxiliares. Sin embargo, la fuerte resistencia con que se encontraron y las malas condiciones de tiempo obligaron a los mongoles a retirarse.

En junio de 1281 se inició una nueva invasión, esta vez con 50.000 mongoles y coreanos que zarparon desde Corea y 100.000 soldados chinos que lo hicieron simultáneamente desde el Sur de la China. Nuevamente se produjo una sólida resistencia y una gran tormenta destruyó la flota mongola.

Esta tormenta se denominó "**Kamikaze**" y los japoneses, sintiéndose apoyados por sus dioses, contraatacaron destruyendo al resto de sus enemigos.



*El Viento Divino, Kamikaze*⁴⁹



*Invasiones Chinas*⁵⁰

Inglaterra y Francia- Guerra de los Cien años (1337 - 1457)

Los precursores de la marina francesa fueron Normandía y Bretaña y ya en el Siglo XI actuaba contra las expediciones de los piratas del Norte y más tarde flotas francesas cooperaron al transporte de ejércitos Cruzados desde el Mediterráneo al Asia.

⁴⁹ <https://annoyzview.wordpress.com/2015/05/02/kamikaze-the-savior-of-japan/>

⁵⁰ <https://www.despertaferro-ediciones.com/2020/kamikaze-las-invasiones-mongolas-de-japon/>



Zonas de influencia y ejes comerciales de Francia en 1337

La Gran Bretaña presentaba la forma de una nación en el Siglo XIII. Su origen estuvo en los pueblos sajones y anglos que durante tres siglos fueron influenciados por los normandos. Sajones y normandos se fundieron en una lengua y costumbres en el Siglo XV. Desde el año 900 tenían una flota de buques pequeños para vigilar las costas y defenderlas de los piratas del norte y de los daneses.

Durante la Guerra de los Cien años entre Inglaterra y Francia sólo se produjeron dos combates de importancia (Francia estaba aliada con España y Génova).

Batalla de Arnemuiden, 23 de septiembre de 1338⁵¹⁵²⁵³

Fecha	23 septiembre 1338
Lugar	Arnemuiden, isla de Walcheren
Beligerantes	
 Reino de Inglaterra	 Reino de Francia
Comandantes	
John Kingston	Nicolas Béhuchet Hugues Quiéret
Fuerzas	
5 (Cog) grandes carracas con artillería	48 galeras

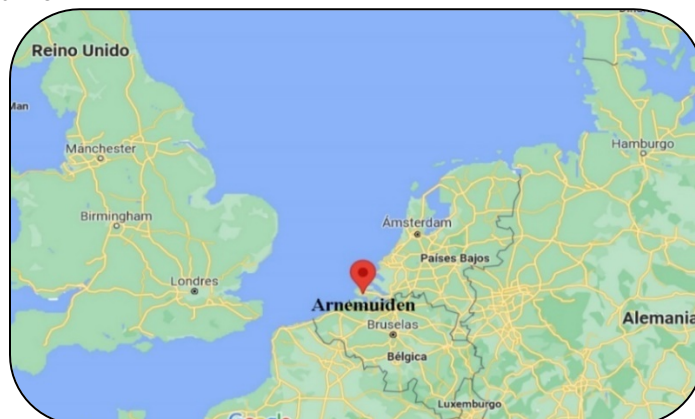
La batalla de Arnemuiden fue la primera batalla naval, librada el 23 septiembre 1338, al inicio de la guerra de los Cien Años entre Inglaterra y Francia. También fue la primera batalla naval europea

⁵¹ <https://www.medievalchronicles.com/medieval-battles-wars/famous-naval-battles/battle-of-arnemuiden/>

⁵² <https://navalthewater.com/battles/battle-arnemuiden-1338>

⁵³ https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_Arnhemuiden

registrada en la que se utilizó artillería, puesto que el buque Inglés Christopher contaba con tres cañones y una culebrina.



A principios del siglo XIV, Francia e Inglaterra se enfrentaron entre por los reclamos al trono francés. La Casa de Plantagenet que gobernó Inglaterra reclamó el trono mientras que la Casa gobernante de Valois en Francia estaba decidida a oponerse a la reclamación a toda costa.

Esto condujo a un prolongado conflicto militar entre los dos reinos. La mayoría de las batallas de este conflicto se libraron en Europa continental, aunque algunas fueron batallas navales. La batalla de Arnemuiden tuvo lugar cuando una flota francesa atacó buques ingleses (Cogs⁵⁴) que transportaban un cargamento de lana.

La batalla

La flota inglesa comprendía solo cinco Cogs, mientras que la flota francesa contaba con alrededor de 43 barcos. La flota francesa estaba comandada por Nicolas Behuchat y Hugues Quieret. La flota inglesa navegó bajo el mando de John Kingstons. Aunque ampliamente superado en número, uno de los barcos ingleses 'Christophe' estaba equipado con tres cañones. Esto fue inusual y marca una de las primeras ocasiones en que una batalla naval involucró artillería.



Captura del Christopher por los franceses en 1338

Los cañones ayudaron a la flota inglesa a mantener a raya a los franceses durante un tiempo. La lucha que siguió fue feroz y duró mucho tiempo, lo que resultó en pérdidas significativas en ambos lados. En última instancia, los barcos franceses pudieron superar a los Cogs ingleses y los capturaron junto a la carga apoderaron de los barcos, la carga y la tripulación. El cargamento y los buques fueron tomados como premios, mientras que la mayoría de la tripulación inglesa fue ejecutada.

Consecuencias de la batalla de Arnemuiden

La batalla de Arnemuiden dejó en claro a Inglaterra que Francia estaba dispuesta a poner en peligro el comercio inglés para derrotar a Inglaterra. Esto alentó a Inglaterra a tener una flota

⁵⁴ Un Cog es un tipo de buque que apareció en el siglo X y fue utilizado desde el siglo XII en adelante. Tenían un mástil y una vela cuadra. Se usaron en el comercio marítimo del noroeste de Europa medieval, especialmente la Liga Hanseática. De eslora entre 15 y 25 metros, con una manga de 5 a 8 metros y desplazamiento entre 30 y 200 toneladas, aunque rara vez llegaban 300 toneladas, aunque algunos eran de más de 1000 toneladas. [https://en.wikipedia.org/wiki/Cog_\(ship\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Cog_(ship))

naval más fuerte en el Canal de la Mancha. La batalla en sí tuvo lugar cerca de Arnemuiden, que entonces formaba parte del condado de Flandes. Dado que afectó directamente a los vínculos comerciales de Flandes, hacia donde se dirigían los buques ingleses con su carga de lana, el evento puede haber contribuido a la eventual ruptura entre Francia y Flandes.

Uso de la artillería

En la Batalla de Arnemuiden, el Cog inglés llamado 'Christophe' tenía tres cañones montados. El buque los usó efectivamente para dañar muchos buques franceses y causarle pérdidas significativas.

La batalla se considera un hito importante en la historia naval de Europa porque fue la primera batalla registrada en la que se usó artillería en un combate naval. Poco después, los cañones se convirtieron en una característica estándar de los buques de guerra navales en toda Europa, marcando el comienzo de la era de los grandes y decisivos combates navales.

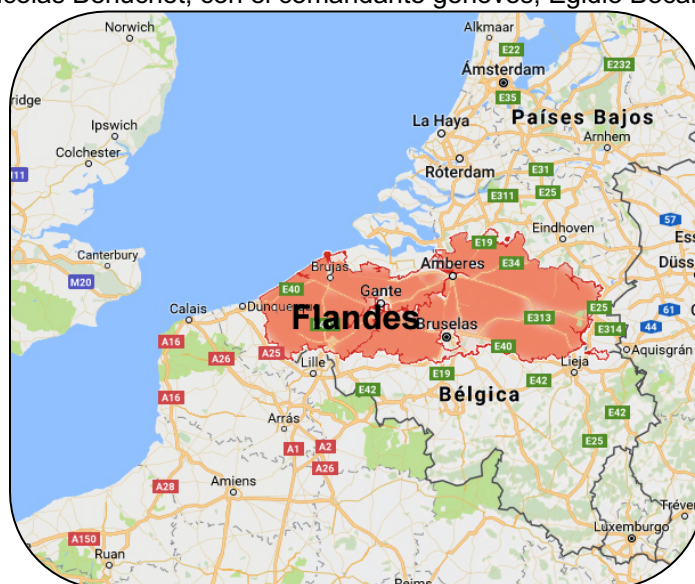
Comentario

Primera batalla naval donde se emplean armas de fuego.

El Combate Naval de Sluys o de la Esclusa (24-junio -1340) ⁵⁵

La batalla de Sluys fue un enfrentamiento naval ocurrido el 24 junio 1340 que marcó el comienzo de la Guerra de los Cien Años y estableció a Inglaterra en su sucesión de victorias bajo Eduardo III

- **Fecha:** 24 de junio de 1340.
- **Lugar:** La batalla tuvo lugar en y alrededor del puerto de Sluys en una ensenada en la frontera entre Zelanda y Flandes Occidental.
- Debido a la sedimentación y la recuperación de tierras, Sluys o L'Écluse en francés o Sluis en holandés ahora se encuentran tierra adentro; a mediados del siglo XIV, Sluys era un gran puerto capaz de albergar un gran número de buques.
- **Combatientes:** La flota inglesa contra una flota combinada francesa, castellana y genovesa.
- **Comandantes:** Eduardo III, rey de Inglaterra contra los comandantes franceses, Hugues Quiéret y Nicolas Béhuchet, con el comandante genovés, Egidio Bocanegra.



- **Tamaño de las armadas:** las cifras de las armadas varían ampliamente entre las autoridades: se dice que los ingleses tenían hasta 400 buques. Se dice que la flota francesa tenía unos 250 buques. Aparte de una pequeña cantidad de grandes buques como el Christopher,

⁵⁵ <https://www.britishbattles.com/one-hundred-years-war/battle-of-sluys/>

el Edward y el Thomas, la mayoría de los buques eran extremadamente pequeños y transportaban tripulaciones de marineros y combatientes de alrededor de 25.

Uniformes, armas y equipo: parece probable que ni Inglaterra ni Francia tuvieran una flota dedicada de buques de guerra a mediados del siglo XIV. En tiempos de guerra, cada rey recurría a los buques mercantes de sus súbditos y los tripulaba, además de sus tripulaciones, con arqueros y hombres de armas; convertir los buques para la guerra construyendo castillos de proa, después castillos y nidos de cuervos, fortificaciones desde las cuales los arqueros dirigían su fuego a los buques enemigos.



Batalla de Sluys



Hugues Quiéret Almirante francés en la batalla de la Esclusa

Estos buques mercantes se llamaban **Cogs**; aparejo cuadrado y de un solo mástil con proa y popa afiladas y dirigido por un remo o un timón.

Lo más cercano a una armada inglesa formal fue el acuerdo que el rey Eduardo III tenía con las ciudades de Kent conocidas como **Cinque Ports**. A cambio de los privilegios comerciales, Cinque Ports proporcionó una serie de buques durante un período cada año para fines militares reales.



El rey Eduardo III de Inglaterra vencedor de Sluys



Nicolas Béhuchet Almirante francés capturado y ahorcado

Los buques franceses eran pequeños y de poco calado, muy maniobrables, especialmente en aguas poco profundas, mientras que los Cogs de alta mar ingleses, más grandes y con un calado más profundo, eran más lentos de maniobrar. Las flotas genovesa y castellana se componían de galeras, propulsadas a vela y remos, construidas específicamente para la guerra.

Los ingleses armaron uno o dos de sus buques con cañones, algunos de los buques más grandes en Sluys tenían dos o tres piezas de artillería a bordo.

En la batalla, un buque se colocaba al costado de un enemigo, diezmaba a su tripulación con descargas de flechas y lluvias de piedras, dejando el camino despejado para que los marinos abordaran, superaran a los sobrevivientes y tomaran el buque y su tripulación. Parece haber sido la práctica de la época arrojar a los soldados enemigos capturados por la borda a menos que parecieran lo suficientemente bien equipados para valer un rescate.

Ganador de la Batalla de Sluys: La flota inglesa de Eduardo III ganó la batalla de manera decisiva.

Resumen de la batalla de Sluys

Eduardo III, rey de Inglaterra, comenzó la Guerra de los Cien Años, reclamando el trono de Francia a la muerte del rey Felipe IV en 1337. La guerra finalmente terminó a mediados del siglo XV con el desalojo de los ingleses de Francia, excepto Calais, y el abandono formal por parte de los monarcas ingleses de sus reclamos sobre territorio francés.

La guerra en el mar comenzó mal para los ingleses, una flotilla francesa capturó al Christopher y al Edward, que se creía que estaban entre los buques más grandes a flote, después de una feroz lucha en el Canal de la Mancha. Más tarde, ese mismo año, una flotilla francesa asaltó Plymouth, incendió la ciudad y capturó la navegación en el puerto.

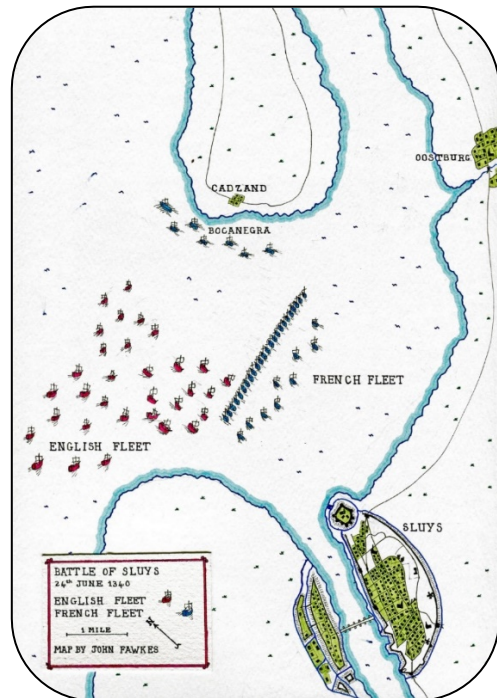
En 1340, el rey Eduardo reunió una flota para su asalto a la costa del norte de Francia para hacer valer su derecho al trono de Francia y en apoyo de la resistencia flamenca a los franceses.

Para contrarrestar la amenaza inglesa, el rey Felipe VI de Francia ordenó la reunión de una gran flota en el puerto del Canal de Sluys, entonces considerado el mejor puerto de Europa (hoy encenagado y olvidado), que sería comandada por el almirante Hugues Quiéret y uno de los funcionarios de Philip el abogado Nicolas Béhuchet.

Los aliados franceses Castilla y Génova enviaron una fuerza de galeras, comandada por el genovés Bocanegra, para unirse a la flota francesa en Sluys.

Varios aristócratas ingleses y funcionarios reales tuvieron la responsabilidad de reunir los buques mercantes en las diferentes partes del país para formar la flota de Edward: Sir Robert Morley trajo 50 buques del norte de Inglaterra, el conde de Arundel la flota mercante del oeste de Inglaterra y el conde de Huntingdon el envío de Cinque Ports en Kent.

El rey Eduardo se embarcó en la coka Thomas en Ipswich el 20 de junio de 1340 y condujo su flota a través del Canal de la Mancha, a la que se unieron los buques de Morley frente a Blankenberge, en la costa de Flandes. La flota de Edward ahora estaba completa en quizás 300 a 400 navegantes. Los buques eran pequeños, la mayoría con una tripulación regular de 5 o 6, con una fuerza de combate adicional de 10 a 15 arqueros y hombres de armas.



Batalla de Sluys: mapa de John Fawkes



Cog inglés

Al acercarse a la costa al noreste de Sluys, un buque inglés desembarcó a los soldados veteranos, Sir Robert Crawley y Sir John Crabbe, un escocés, para reconocer la flota francesa. Los dos caballeros cabalgaron hasta Sluys con una escolta flamenca. A su regreso, Crawley y Crabbe describieron la situación de la flota francesa en el puerto y desaconsejaron el ataque, ya que era demasiado arriesgado en un espacio tan reducido. Edward se enfureció y juró lanzar su ataque sin demora.



Batalla de Sluys

La flota inglesa avanzó sobre Sluys en formación de batalla de dos líneas. Descubrieron que la flota francesa/genovesa/castellana había adoptado la formación defensiva estándar utilizada por las flotas en el mar. Los buques franceses estaban en dos líneas dentro del puerto, los buques de cada línea estaban unidos mediante líneas de abordaje.

Esta técnica se usaba con frecuencia en el mar para permitir que los soldados se movieran fácilmente de un buque a otro, contrarrestando los grupos de abordaje que intentaban tomar cualquier parte de la línea. La desventaja era que los buques estaban privados de cualquier libertad de maniobra.

El Christopher, junto con otros buques capturados, se encontraba en el extremo izquierdo de la primera división francesa. Ansioso por recuperar los buques ingleses, Sir Robert Morley dirigió el ataque en el flanco izquierdo de la flota francesa; sus arqueros derribaron a las tripulaciones, mientras que los hombres de armas abordaron y despejaron los buques en una serie de salvajes combates cuerpo a cuerpo, abriéndose paso por la línea francesa tomando buque tras buque. Atados como estaban, los buques de la primera división de la flota francesa no pudieron reforzar el punto de peligro.

Los buques de la segunda división francesa abandonaron sus líneas, algunos se unieron a la lucha, otros intentaron escapar. Bocanegra se hizo a la mar con sus galeras utilizando su habilidad para remar contra el viento, hizo retroceder a una fuerza perseguidora liderada por Crabbe y navegó hacia el oeste, dejando que los franceses se las arreglaran por sí mismos lo mejor que pudieran.

En la violenta batalla, los buques fueron tomados, retomados y tomados nuevamente hasta que la flota francesa fue abrumada y destruida. Caballeros, hombres de armas y soldados rasos y marineros saltaban o eran arrojados al mar, ahogándose bajo el peso de sus armamentos o, si llegaban a la orilla, siendo asesinados a garrotazos por los vengativos flamencos.



Marinos ingleses abordando un buque francés en la batalla de Sluys.

La batalla terminó al anochecer con una abrumadora victoria inglesa.

Bajas en la batalla de Sluys

Las bajas son difíciles de calcular con precisión. Parece probable que las víctimas fueran decenas de miles. Los franceses probablemente perdieron todos los buques excepto las galeras de Bocanegra. De los comandantes franceses, Hugues Quiéret fue asesinado y Nicolás Béhuchet capturado y ahorcado por Eduardo III.

Después de la Batalla de Sluys:

Sluys destruyó la capacidad naval francesa durante algunos años y permitió al rey Eduardo III desembarcar fuerzas en el norte y oeste de Francia con poca oposición.

Anécdotas y tradiciones de la Batalla de Sluys:



Batalla de Sluys

- Para demostrar la sinceridad de su pretensión al trono francés, el rey Eduardo III cuarteó su escudo de armas con los lirios de Francia. Los lirios se pueden ver en el Royal Standard ondeando desde el mástil del buque a la izquierda de la ilustración de arriba, probablemente el buque insignia de Edward, el Thomas.
- Muchos caballeros ingleses muy conocidos estuvieron presentes en la batalla, incluidos Sir Walter Manny (el vencedor de una batalla más pequeña anterior en Sluys), Lord Wake y Lord Ferrers.



Combate naval en la época de la batalla de Sluys,

- También estuvo presente en la flota inglesa Sir Guy de Flandes, comandante de la guarnición de Sluys en el asalto de Manny a la ciudad en 1337; después de lo cual cambió

de bando. Froissart describe a Sir Guy como "un buen caballero seguro, pero un bastardo". Este fue probablemente un comentario sobre sus orígenes más que sobre su actitud hacia la disciplina militar.

- El rey Eduardo III tenía consigo la casa de su reina. Se dice que una de las damas de la casa murió en la batalla.
- Ningún miembro de la corte francesa estaba preparado para dar al rey francés Felipe VI la terrible noticia de la destrucción de su flota en Sluys. Finalmente, un bufón de la corte, tradicionalmente habilitado para ser impertinente con impunidad, le dijo al rey Felipe VI: "Nuestros caballeros son mucho más valientes que los ingleses". "¿Cómo es eso?" dijo Felipe. "Los ingleses no se atreven a tirarse al mar con la armadura completa".
- Sluys o L'Écluse en francés o Sluis en holandés se ubica en la suroeste de los Países Bajos y ahora se encuentra a unas diez millas tierra adentro, su puerto está lleno de sedimentos. Cadzand ya no es un pueblo costero y está a una milla de la orilla del mar. Oosterburg también se encuentra algunas millas tierra adentro.

Comentario

La batalla se gana porque los ingleses usan artimañas que hacen difícil la resistencia francesa que estaba fondeada y amarrada en la boca del puerto

Batalla de La Rochelle, 1372⁵⁶

Fecha	22 de junio de 1372
Lugar	Costa de La Rochelle (Guyena)
Resultado	Victoria decisiva castellana
Beligerantes	
 Inglaterra	 Castilla
Comandantes	
Conde de Pembroke	Ambrosio Bocanegra
Fuerzas	
~ 36 naos y 14 buques de transporte.	20 o 22 buques, la mayoría galeras.

Los castellanos hicieron uso de grandes lombardas que disparaban barras de hierro, con las que lograron desfondar naves británicas. En este combate participaron como aliados la flota francesa y doce galeras del Reino de Castilla. Esta fuerza encontró cerca de la Rochelle a la escuadra inglesa, sorprendiéndola con un ataque inmediato y logrando capturar al Almirante y la mayor parte de sus naves.

Este combate se definió cuando los ingleses, habiendo fondeado durante la noche en un lugar en el que la amplitud de la marea era muy grande, quedaron varados al amanecer, momento que aprovecharon las fuerzas enemigas para atacar utilizando sus naves de menor calado.

- ❖ Las bajas inglesas se calculan 400 caballeros y 8000 entre marineros y combatientes, la mayor parte capturados.
- ❖ Este fue uno de los primeros enfrentamientos en que se utilizó la artillería.

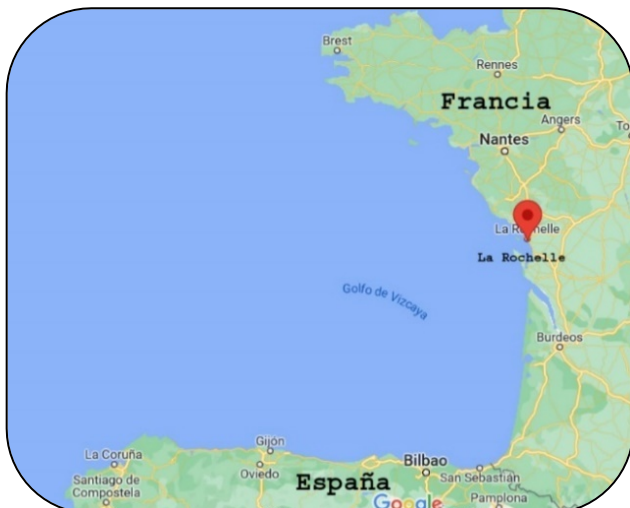
Antecedentes

Cuando **Carlos V de Francia** (apodado «El Sabio») rompió de nuevo las hostilidades contra Inglaterra, en 1369, otro episodio más de la llamada **Guerra de los Cien Años** se dispuso a asediar la ciudad francesa de **La Rochelle** (llamada en español La Rochela).

Este era un **enclave muy importante de los ingleses** en la costa atlántica de Francia, dada su relativa cercanía con la propia Inglaterra y lugar, por tanto, idóneo para pertrechar y avituallar a

⁵⁶ <https://www.todoababor.es/historia/batalla-de-la-rochelle/>

sus tropas continentales de aquella zona, además de controlar el paso marítimo proveniente del Golfo de Vizcaya.



Detalle de una miniatura representando la Batalla de La Rochelle. The British Library.

Era, por tanto, un lugar primordial que tomar para Carlos V de Francia. Así, nombró **Condestable de Francia**, algo así como el jefe militar del país, al caballero **Bertrand du Guesclin**, apodado «El águila de Bretaña». Y este puso asedio a La Rochelle el 22 de junio de 1372 tras derrotar a los ingleses en la Batalla de Pontvallain.

Allí se encontraba la flota de **John Hastings**, segundo conde de Pembroke. Había ido a La Rochelle con la intención de **formar un nuevo ejército en Aquitania** para hacer frente a la ofensiva del rey francés. Para ello el rey inglés **Eduardo III** le nombró el 20 de abril de 1372 “*Lieutenant of the Duchy of Aquitaine*”.

En junio estaba navegando con su flota, que luego fue reforzada. Esta se componía de 36 naos y carracas y 14 buques de carga y transporte. No obstante, historiadores británicos rebajan esa cifra y aseguran que estaban en **inferioridad numérica**.

Los ingleses llegaron a La Rochelle el 21 de junio. Al intentar entrar en el puerto, Hastings se encontró con la flota castellana de **Ambrosio Bocanegra**.

Aquello no pareció disgustarle. Un contemporáneo dijo que el conde y su ejército: “...estaban maravillosamente complacidos ... porque no pensaban mucho en los españoles (sic) y pensaban vencerlos fácilmente”.

¿Quién era Ambrosio Bocanegra y qué hacía en La Rochelle?



Miniatura de manuscrito en la que se representa una batalla naval medieval del siglo XIV. Italia, Nápoles. The British Library. así eran los combates en el mar en esta época: sangrientos abordajes y lucha como en tierra, con caballeros y soldados cubiertos de hierro y armas pesadas.

Ambrosio Bocanegra fue un excelente marino castellano, de origen genovés. Su padre, Egidio Bocanegra había sido de gran ayuda al rey Alfonso XI de Castilla en su lucha contra los moros años antes.

Ambrosio había participado en varias guerras, entre ellas la Guerra Civil Castellana, donde en un principio luchó bajo el mando de Pedro I de Castilla. Pero este ejecutó a su padre, por ser del

bando contrario, y Ambrosio huyó a Francia, para luego pasar a servir al rival de Pedro, Enrique II de Trastámara.

El 1370 Bocanegra fue nombrado Almirante de Castilla. Luchó contra los portugueses, aliados de los ingleses, del Almirante Pessanha que había penetrado en el río Guadalquivir con intención de atacar Sevilla, pero los castellanos los interceptaron y los derrotaron, apresando tres galeras y dos naos a los portugueses. Era, un hombre aguerrido y valiente. Justo lo que necesitaban los franceses.

Castellanos en La Rochelle. El rey de Castilla Enrique II había recibido apoyo de Francia en su pugna por el trono de Castilla, frente a Pedro el Cruel (apoyado por Inglaterra) y, en consecuencia, ahora le tocaba a Castilla devolver el favor a los franceses del rey Carlos V, con el envío pactado de una flota castellana.

Bajo el mando de Bocanegra estaban algunos de los mejores marinos de Castilla: Ruy Díaz de Rojas (noble de la Casa de Rojas, caballero de la Orden de la Banda y Merino mayor de Guipúzcoa), Fernán Ruiz Cabeza de Vaca y Fernando de Peón.

La batalla

El 21 de junio de 1372 llegaba la flota inglesa. Fernández Duro comenta que hay muy pocas certezas en este combate. Como veremos a continuación, hay varias versiones que conviene repasar.

Una de esas incertidumbres también era saber el número de buques de los castellanos e ingleses

Bajas	
 Inglaterra	 Castilla
• Todos los buques hundidos o capturados. • ~ 800 muertos • Entre 160 y 400 caballeros y hasta 8.000 soldados prisioneros.	• Muy escasas (desconocidas con exactitud).

Según el autor español, escritores contemporáneos daban la cifra de *40 naos gruesas y 13 barcos* para los castellanos. La «Crónica de don Enrique» eleva a la flota inglesa a 36 naos, con muchos caballeros, escuderos y hombres de armas, frente a sólo doce galeras castellanas.

También asegura que, por documentos de la Torre de Londres, se sabe que se hizo un embargo general de embarcaciones en los puertos para formar la escuadra de Pembroke.

...y que salió de Southampton conduciendo cuerpo de ejército, vituallas y tesoro suficiente para el pago de tres mil soldados por un año, no siendo posible, por tanto, saber a punto fijo a qué atenerse.

Lo que parece claro es que, a esas doce galeras del Rey, bajo el mando de Ambrosio Bocanegra, se le debieron unir algunas naos, ya que Ruy Díaz de Rojas era merino adelantado mayor de Guipúzcoa y, por tanto, era jefe de escuadra de naos.

Sea como fuesen los detalles de la batalla de La Rochelle, lo cierto es que fue una aplastante victoria de los castellanos: todas las naves inglesas fueron quemadas o apresadas por los vencedores, incluida la nave del tesoro que llevaba Pembroke, que según Froissart fue hundida y según otros autores contenía 12.000 libras (20.000 marcos según el cronista Walsingham).

Prisioneros de Castilla

El conde de Pembroke fue llevado a Castilla, junto con 160 de sus hombres, de los cuales 70 eran caballeros «con espuelas doradas». Fernández Duro habla de 8.000 soldados y 400 caballeros prisioneros. Historiadores actuales británicos hablan de 1.500 bajas inglesas, de los cuales 800 serían muertos y entre 160 y 400 prisioneros.

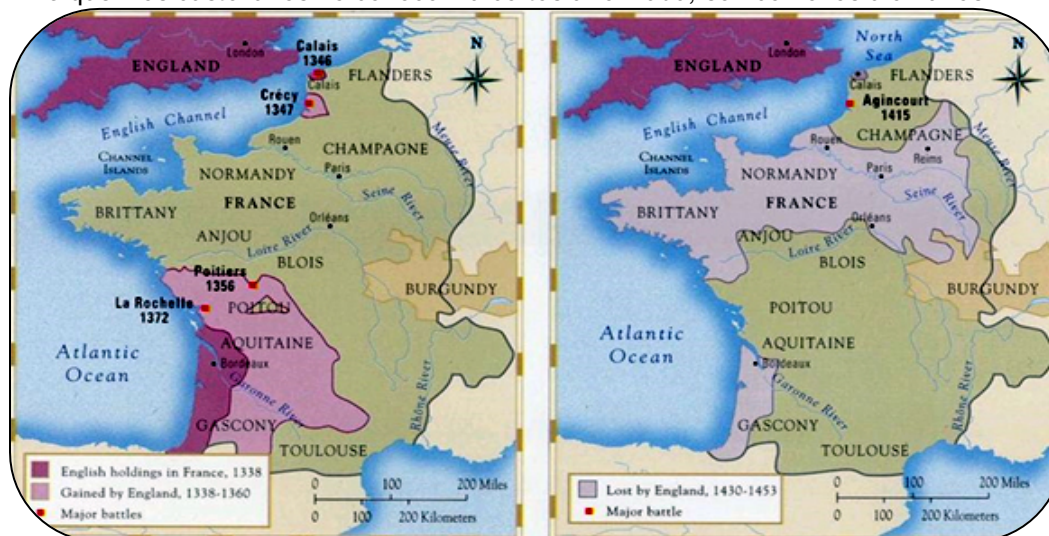
John Hastings estuvo bajo duras condiciones en su arresto en el castillo de Curiel de Duero, en Valladolid y allí permaneció durante tres años, cuando fue pagado su rescate, siendo liberado en 1375.

En realidad, el pago lo hizo el Condestable de Francia, Bertrand du Guesclin, por valor de 120.000 francos. Para ello, el caballero francés tuvo que vender sus propiedades en Castilla, cedidas a él por el rey castellano Enrique por su ayuda en la guerra civil castellana.

El caballero francés quiso aprovecharse él del rescate para pedirlo a Inglaterra bajo sus condiciones, pero cuando el conde de Pembroke iba de regreso a Inglaterra, enfermó cerca de París y murió. Tenía 28 años. El Condestable se quedó por tanto sin sacar provecho de su rehén, ya que murió en su poder.

Algunos historiadores británicos afirman que Hastings fue maltratado en su cautiverio. Estos mismos autores sostienen que «según la costumbre», transportaban a los prisioneros «atados con cadenas o cuerdas, como perros con correa», o también con grilletes de acero.

El historiador Jean Froissart, conocido anglófilo y contemporáneo de la Batalla de La Rochelle, afirmó que «los castellanos no conocen la cortesía refinada, son como los alemanes».



Territorios ingleses en Francia antes y después de la guerra⁵⁷

Aquí habría que preguntarse cómo trataban los ingleses a sus propios prisioneros en plena Edad Media, cuando era habitual pasar a cuchillo a los prisioneros que se hacían en la batalla, excepto a los que se pudiera pedir rescate. En la batalla de Winchelsea, los ingleses no tuvieron reparos de degollar sin misericordia o arrojar al agua vivos a los castellanos apresados. En este caso, Bocanegra dio el perdón a los soldados prisioneros que no podían ser tomados para rescate.

Otro de los principales capturados fue Guichard d'Angle, conde de Huntingdon. Este tuvo problemas para pagar su rescate, ya que los franceses habían tomado sus tierras. Al final fue intercambiado en 1375.

Los castellanos regresan a La Rochelle

Aprovechando la gran victoria obtenida, una escuadra francesa condujo a Ivain de Gales (hijo del príncipe de Gales, asesinado por Eduardo III y desposeído de su país) y a Morelet de Montmor a Santander para requerir al rey castellano Enrique II una nueva escuadra para estrechar más el cerco a La Rochelle.

Sin embargo, los capitanes castellanos no deseaban regresar sino a la guerra de Granada, Marruecos o incluso a Persia, pero el rey castellano quiso cumplir los compromisos que los pactos con Francia le obligaban, por lo que mandó a Ruy Díaz de Rojas con cuarenta naos, ocho galeras y trece barcas.

De Rojas bloqueó la plaza y desembarcó gente como refuerzo. Gracias a la ayuda de Castilla, el asedio de La Rochelle pudo ser roto por Bertrand du Guesclin el 23 de agosto de 1372, pasando a manos francesas de forma definitiva.

Y aquí termina el relato de una gran batalla naval, la de La Rochelle, que puso su granito de arena para que Francia pudiera acabar con su centenaria guerra contra los ingleses, y que apenas se recuerda en nuestro propio país.

⁵⁷ <https://elgrancapitan.org/portal/index.php/articulos3/buscar/1268-la-batalla-de-la-rochela-humillacion-inglesa-a-manos-de-castilla-21-al-23-de-junio-de-1372>

Comentario

Los castellanos hacen buen uso del campo táctico al aprovechar las mareas para restar movilidad a los ingleses

El Combate Naval a Fines del Siglo XVI.

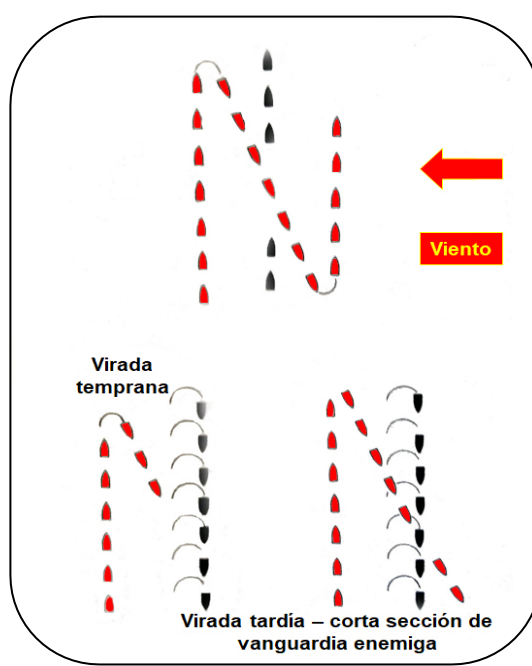
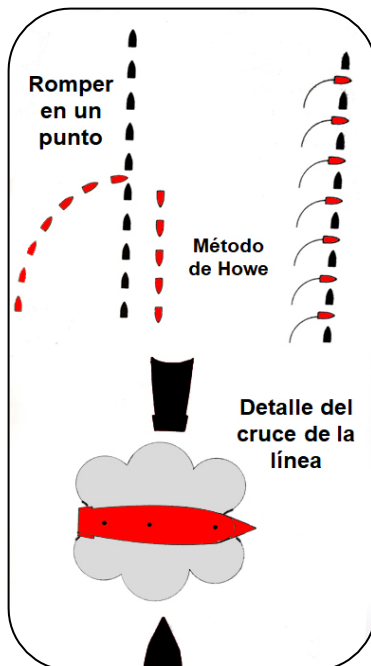
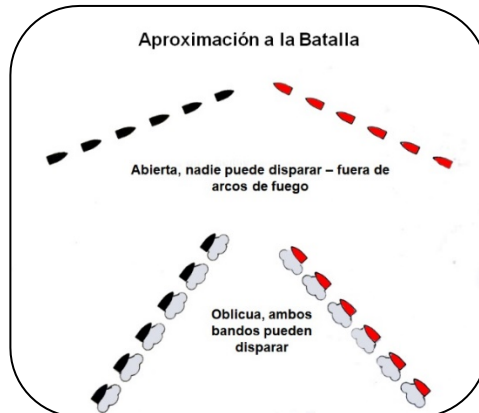
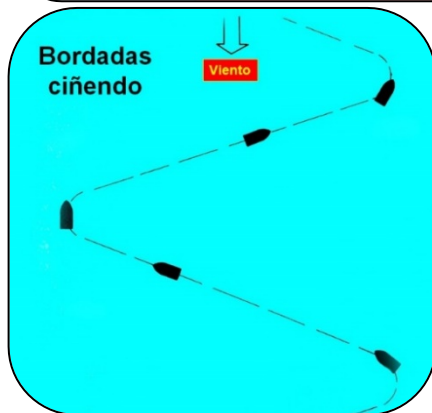
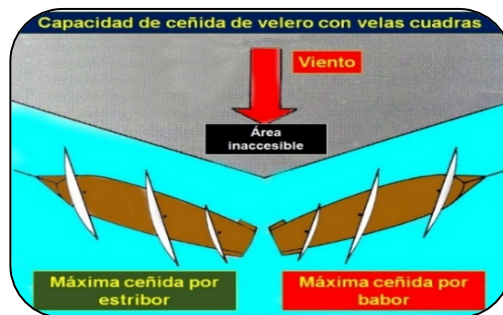
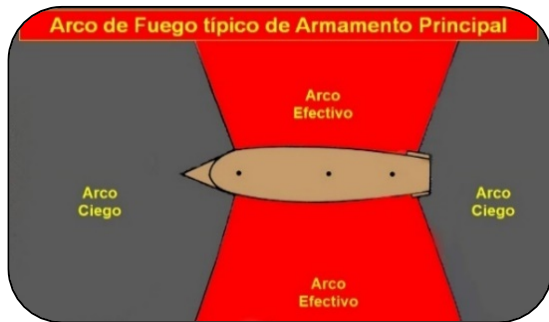
En general, lo indicado en este capítulo explica los principales procedimientos que se utilizaban con los galeones fuera del Mediterráneo, ya que en este mar primó en esa época el uso de las galeras. Ambos tipos de buques estuvieron vigentes simultáneamente y en ocasiones operaron juntos o se enfrentaron en combate.

Contenido: Preparativos generales en cada unidad. Procedimientos de batalla entre dos naves. La acción de combate de una flota contra otra. Normas de combate y la artillería de la época. Formaciones. La acción naval a distancia.

Preparativos generales en cada unidad.

La vigilancia hacia el exterior era permanente, a través de vigías, para mantener informado al comandante de todo contacto avistado y su desplazamiento. El alistamiento para el combate incluía entre otros aspectos:

- Despejar cubiertas de elementos ajenos al combate.
- Poner en las bordas todos los coyes.
- Preparar y subir a cubierta las armas.
- Alistar las lanzas ensebándolas desde la mitad hacia adelante.
- Reforzar las cofas con el personal dotado con muchas piedras y dos o tres haces de dardos. También con recipientes con pólvora o alquitrán y sus mechas; recipientes con jabón y aceite, y otros con cal cernida.
- Ballestas armadas y escopetas con sus mechas encendidas.
- Arcabuces listos.
- La artillería de cubierta con su personal, barril de pólvora tapado y piedras listas.
- Mantas mojadas y recipientes con agua para combatir incendios.
- Provisión de vino aguado para calmar la sed de los combatientes.
- Distribuir al personal en el castillo de proa, en toldilla (arcabuces y ballestas) y en el centro. El comandante y personal de refuerzo iba en toldilla y desde ahí era enviado a donde se requiriera reforzar.
- El carpintero y el calafate apoyados por algunos marineros se mantenían bajo cubierta listos para reparar vías de agua o averías que se produjeran por los impactos o el fuego causado por el enemigo.
- Si las condiciones de mar lo permitían se arriaba una embarcación, la que se llevaba al costado, fuera de la vista del enemigo, con quince o diez y seis hombres armados (arcabuces, hachas); además, con barrenos grandes y cuñas.
- El piloto debía conocer la disposición del lugar, su cercanía a tierra, dirección y fuerza del viento y mantener un rumbo que lo dejara a barlovento del enemigo.
- De acuerdo con su misión y condiciones que se presentaren, el comandante debía decidir la conveniencia de embestir o no al enemigo para abordarlo y mantenerse unido a él con garfios mientras se desarrolla el combate cuerpo a cuerpo.



Referencias

- Aguirre Vio, Carlos. "Historia Naval Mundial". Capítulos XII, XIV, XVI y XVII.
- E.B. Potter & Chester W. Nimitz. „Sea Power “A Naval History, Prentice Hall, Inc. 1960
- The Penguin Historical Atlas of the Vikings. 1995. Penguin Books Ltd.
- The Fourth Crusade 1202–04. The betrayal of Byzantium. David Nicolle. 2011. Osprey Publishing Limited

Enlaces de Interés

- ❖ Batalla Svolder: <https://www.youtube.com/watch?v=2VQrM5XinMQ>
- ❖ Kamikaze: <https://www.youtube.com/watch?v=2VQrM5XinMQ>
- ❖ Batalla Sluys: <https://www.youtube.com/watch?v=2VQrM5XinMQ>
- ❖ Guerra Génova y Venecia: <https://kripleit.com/guerra-entre-gnova-bizancio-y-venecia/>
- ❖ Guerra de los 100 años. Editorial Grudemi (2019). Recuperado de Enciclopedia de Historia (<https://enciclopediadehistoria.com/guerra-de-los-100-anos/>).
- ❖ Batalla de La Rochelle: <https://www.youtube.com/watch?v=Y-pMx6o5UY>

CAPÍTULO 03 EL IMPERIO MARÍTIMO DE ESPAÑA

Contenido: Descubrimientos geográficos y exploraciones marítimas. Hechos de guerra: Batalla de Lepanto, la “Invencible Armada”. El comercio de esclavos.

Situación Histórica

Las exploraciones marítimas iniciadas por los portugueses, el descubrimiento de América y la capacidad desarrollada por los grandes navegantes y marinos de fines del siglo XV, incorporaron al mundo conocido de la época, extensos territorios que impulsaron el desarrollo de nuevas Líneas de Comunicaciones Marítimas y un auge comercial. Al mismo tiempo, España debió enfrentar el avance turco hacia Occidente y pretendió, como potencia, imponer la fe católica en sus extensos dominios.

Pregunta de interés:

¿Qué motivó a los portugueses y españoles a explorar más allá del Mediterráneo?

Descubrimientos y Exploraciones Marítimas

España y los viajes de Colón

Hasta fines de la Edad Media el comercio de India, China y Japón llegaba a Europa sólo por dos caminos: el de Persia central cuyo término era el Mar Negro y el del Mar Rojo que llegaba a Alejandría. Ambas rutas finalizarían controladas por países islámicos y el Imperio Turco Otomano.

Venecia y Génova dominaban con sus flotas el Mediterráneo y tuvieron grandes utilidades al mantener las LCM que les permitían transportar las mercaderías de oriente. Su celo en custodiar este monopolio, impidiendo su uso por otras naciones, hizo buscar vías alternativas marítimas para llegar a las Indias.

Por otra parte, los progresos habidos en lo relacionado con el mar facilitaron el interés de ilustres navegantes por explorar. La brújula ayudó a separarse de las costas y ya, a principios del siglo XIV se habían reconocido las Islas Canarias e Islas Azores.



Cristobal Colón



A mediados del siglo XV los reinos cristianos de España eran tres y en esa época se mantenían en guerra contra los moros que ocupaban gran parte de la península ibérica. Los reinos eran Castilla, Aragón y Navarra, uniéndose los dos primeros en 1479 con el matrimonio de Isabel de

Castilla y Fernando de Aragón, llamados los Reyes Católicos. Estos terminan la dominación árabe de 679 años, con la toma de Granada el 2 de enero de 1492. Después de este triunfo, la Reina Isabel autorizó a Colón para “zarpar hacia el Weste y llegar a las Indias”.

Como todo europeo educado, Colón sabía que el mundo era redondo y su intención era encontrar una ruta más corta al Lejano Oriente. Necesitó diez años para lograr el financiamiento de la expedición, en parte por el escepticismo en cuanto a la distancia que debía navegarse: él mantenía que Japón estaba a 2.400 millas al oeste de las Canarias, lo que en realidad es 10.600 millas. Al mismo tiempo, exigía el 10% de comisión sobre lo que se comerciará, que se le otorgará título de nobleza y de almirantazgo sobre todos los territorios descubiertos.



Desembarco de Colón⁵⁸

Después de zarpar el 3 de agosto de 1492 recaló el 12 de octubre en la isla de las Bahamas que denominó San Salvador, convencido que había encontrado las Indias (El cruce inicial del Atlántico duró 35 días). Exploró los alrededores y regresó a España en las dos carabelas (la “Santa María” se varó en un arrecife de coral), recalando el 15 de marzo de 1493.

La segunda expedición la formaron 17 buques, 1.200 colonos y su abastecimiento. Sin embargo, terminó en un desastre motivado por las ambiciones y crueldad de los españoles.

La tercera expedición zarpó de España en 1498 recalando esta vez en Trinidad. El 5 de agosto Colón fondeó en la costa de la actual Venezuela tocando por primera vez el continente americano, aunque creyendo siempre que estaba en un lugar no identificado de la costa de China.

Colón y sus hermanos fueron sometidos a juicio por el descontrol producido en los nuevos territorios, pero se le autorizó a realizar una cuarta expedición que zarpó de Cádiz en 1502 y recaló en el Golfo de México con la intención de buscar un paso hacia el Pacífico.

Colón murió pobre, ignorado por el Rey Fernando (Isabel había muerto), en mayo de 1506.

Los portugueses

El cierre o dificultad de adquirir bienes, minerales valiosos o especias desde el oriente, debido al control turco o musulmán de las rutas terrestres o marítimas, los europeos fueron impulsados a buscar nuevas rutas para obtener y comercializar productos escasos en Europa, Portugal envió expediciones al Atlántico sur, en las costas de África. En 1419 establecieron plantaciones de azúcar en Madeira creándose la necesidad de contar con esclavos, lo que también incentivó el conocimiento de dicho litoral, especialmente en su sector Weste.

⁵⁸ <https://historia.nationalgeographic.com.es/personajes/cristobal-colon/fotos>

Gracias al empuje y acertada planificación hecha por el Príncipe Enrique El Navegante, Portugal exploró alrededor de África hasta que en 1498 Vasco de Gama encontró el camino a India. Este Príncipe creó en Sagres la primera Escuela de Navegación del mundo.



59

Paulatinamente y sin mayor oposición o competencia de otras naciones, los portugueses fueron avanzando hacia el este creando acuerdos comerciales o estableciéndose en lugares como:

Lugar	Año
Ceylán	1506
Mozambique	1507
Malaca	1511
Timor	1520
Japón	1542
Macao	1557

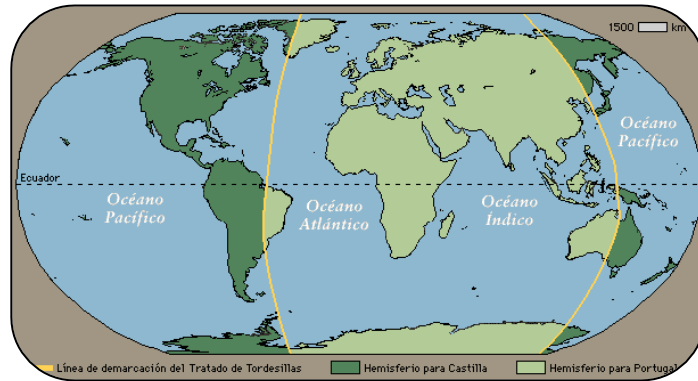
Posteriormente, en el desarrollo de su comercio debieron competir con las naves árabes, persas e indias que mantenían las rutas a través del Mar Rojo, coordinando sus viajes con los venecianos que controlaban las LCM económicas entre el Mar Rojo (Alejandría) y Europa.

La incorporación de compañías de navegación holandesas e inglesas hizo declinar el poderío alcanzado por Portugal, desapareciendo su importancia a fines del siglo XVIII.

Tratado de Tordesillas

El Tratado de Tordesillas fue un compromiso suscrito el 7 junio 1494, entre los representantes de Isabel y Fernando, reyes de Castilla y de Aragón, por una parte, y los del rey Juan II de Portugal, por la otra, el cual se estableció un reparto de las zonas de navegación y conquista del océano Atlántico y del Nuevo Mundo (América) mediante una línea situada a 370 leguas (1.786 Km) al oeste de las islas de Cabo Verde para evitar un conflicto de intereses entre España y Portugal. Este acuerdo garantizaba al reino portugués que los españoles no interfirieran en su ruta del cabo de Buena Esperanza, y viceversa, los primeros no lo harían en las recientemente descubiertas Antillas.

59 <http://elcomercial22.blogspot.com/2011/09/las-expediciones-portuguesas-historia-2.html>



Demarcación de Tratado de Tordecillas

España y Portugal en el nuevo mundo:



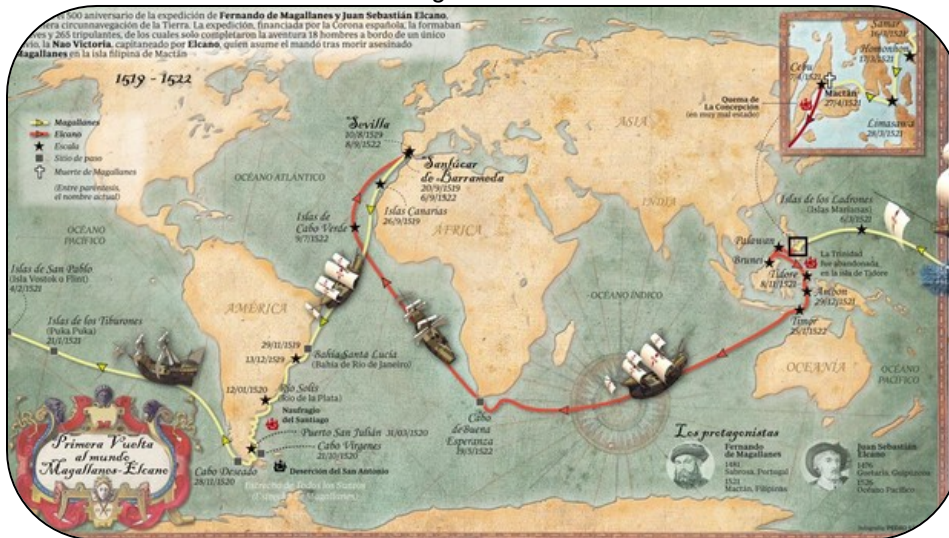
Núñez de Balboa⁶¹



H. de Magallanes⁶²



Juan Sebastian Elcano⁶³



Ruta de Hernando de Magallanes y Sebastian Elcano

Destacan las navegaciones de hombres como Vasco Núñez de Balboa, el primer europeo en ver el Pacífico, al atravesar el istmo de Panamá en 1513.

⁶⁰ <https://www.primeravueltaelcano.es/acontecimientos-historicos/tratado-de-tordesillas/>

⁶¹ [https://es.wikipedia.org/wiki/Vasco_N%C3%BA%C3%B1ez_de_Balboa#/media/Archivo:Retrato_de_Vasco_Nu%C3%B1ez_de_Balboa_\(1475-1517\)_-An%C3%B3nimo.jpg](https://es.wikipedia.org/wiki/Vasco_N%C3%BA%C3%B1ez_de_Balboa#/media/Archivo:Retrato_de_Vasco_Nu%C3%B1ez_de_Balboa_(1475-1517)_-An%C3%B3nimo.jpg)

⁶² https://es.wikipedia.org/wiki/Fernando_de_Magallanes

⁶³ <https://www.biografiasyvidas.com/biografia/e/elcano.htm>

Fernando de Magallanes quien circunnavegó el globo entre 1519 y 1522, muriendo antes de terminar su viaje en Filipinas, en 1521. La expedición la completó el segundo al mando, Juan Sebastián Elcano, quien fue el primero en circunnavegar el globo. La nueva ruta descubierta por esta expedición se mantuvo secreta dentro del imperio español, ya que abría el acceso marítimo al Pacífico y las colonias españolas en el área.

Exploraciones inglesas y francesas

Sin perjuicio de las ventajas que tuvieron España y Portugal con el descubrimiento del Nuevo Mundo, otros países europeos participaron de sus beneficios.

En 1497, John Cabot descubrió Cabo Briton en Canadá cuando intentaba encontrar una ruta a la India. Esto fue confirmado en 1524 por el navegante italiano, al servicio de Francisco I de Francia, Verazzano, quien buscando un paso a Catay reconoció las costas de lo que hoy es Carolina del Norte y Maine.



Francis Drake realizó en 1577 la segunda circunnavegación a la tierra, demorando tres años en cumplir la comisión financiada por la Reina de Inglaterra.

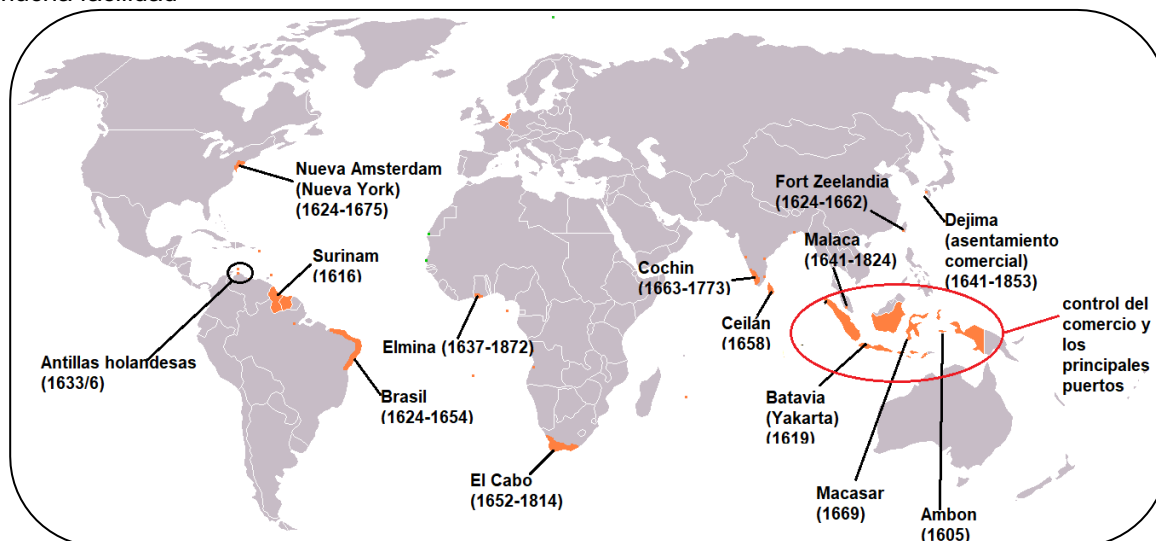
1	Plymouth, noviembre de 1577. Zarpa con su flotilla.
2	Costa marroquí, donde capturó esclavos para su trata.
3	Cabo Verde, enero de 1578. Asalto y saqueo.
4	Río de la Plata, exploración.
5	Estrecho de Magallanes, 17 de agosto de 1578. Logró cruzar el temido estrecho.
6	Valparaíso, saqueo de la ciudad.
7	Lima, amago de asalto, desistiendo.
8	Costa mexicana, con asaltos varios.
9	Costa californiana, enero de 1579. Llegó a límites septentrionales, donde nunca habían llegado los españoles.
10	Islas Molucas, febrero de 1578. Exploración.
11	Cabo de Buena Esperanza, cruce el mítico cabo.
12	Gambia, julio de 1580. Aguada y provisiones.
13	Plymouth, 26 de septiembre de 1580. Llegada a casa. Fue aclamado como un héroe que lograba ser el tercer hombre que lograba rodear el mundo. Isabel I le nombra caballero

Al mismo tiempo otros navegantes ingleses al servicio de la Reina surcan los océanos combatiendo a sus adversarios como corsarios, lo que fue formando un grupo de combate que demostró sus capacidades bélicas años más tarde al enfrentarse Inglaterra y España.

El Imperio Colonial Neerlandés

Desarrolló una intensa actividad en el Caribe y en el sudeste asiático llegando a ser una potencia comercial, capaz de disputar su hegemonía a Inglaterra. Su control sobre la isla de las

Espicias y de la actual Indonesia convirtieron a los Países Bajos⁶⁴ en una nación muy rica y al estar muy bien situada en Europa, con puertos y ríos navegables, podía transferir cargas de ultramar con mucha facilidad



Batalla de Lepanto (7 octubre 1571)⁶⁵

Después de diferentes conflictos y problemas de carácter religioso producidos entre los países de Europa y la Iglesia, Carlos V (nieto de Fernando de Aragón, el que apoyó a Colón) logró consolidar su Imperio quedando en condiciones de prepararse para enfrentar a los turcos.

En el intertanto, aprovechando las disputas que los reyes cristianos tenían entre sí, los turcos habían invadido Persia (1502) para posteriormente tomar la zona septentrional de Mesopotamia, Siria y finalmente someter a toda Arabia.

Beligerantes		
Liga_Santa:  Imperio español  República veneciana  Estados Pontificios  República de Génova  Orden de Malta  Gran Ducado de Toscana  Ducado de Saboya		 Imperio otomano
 Juan de Austria  Álvaro de Bazán  Alejandro Farnesio  Luis de Requesens	 Sebastiano Venier  Agostino Barbarigo †  Marco Antonio Colonna  Juan Andrea Doria	 Alí Bajá †  Mehmed Siroco †  Uluj Alí

⁶⁴ Comúnmente conocidos como Holanda, aunque es un error

⁶⁵ http://www.abc.es/historia/abci-batalla-lepanto-humillacion-juan-austria-imperio-otomano-201610070157_noticia.html

El Imperio Otomano comprendía dos tercios de las costas mediterráneas y su integridad se basaba principalmente en el poderío naval.

Después de Carlos V, Felipe II fue proclamado Emperador, cuya autoridad se extendía sobre: España, los Países Bajos, el Franco-Condado, Cerdeña, Sicilia, las islas Baleares, casi toda Italia y casi todo el Nuevo Mundo.

Para mantener la cohesión de este conglomerado de diferentes pueblos e intereses, Felipe II usó como factor unificador la religión, declarándose Defensor de la Fe y enfrentando la tarea de establecer y mantener su hegemonía. Así, la guerra contra los turcos tuvo el carácter de Cruzada, similar a las producidas en la Edad Media. Ante la violencia de la fe musulmana, predicada con las armas, que avanzaba con rapidez hacia Europa era natural que los cristianos finalmente se decidieran a defender no sólo su religión, sino que también su libertad y derechos.



66

Galeaza

Fuerzas	
Armada de la Santa Liga • 227 galeras • 6 galeazas • 76 fragatas o bergantines • 98 000 hombres	Armada otomana • 210 galeras • 87 galeotas y fustas • 120 000 hombres

Los más difíciles de hacer participar en una acción contra los turcos fueron Venecia y Génova que para no afectar su comercio preferían hacer acuerdos unilaterales con el enemigo.

La Liga Cristiana.

Quien destacó por su decisión para llegar a resultados rápidos y concretos fue el Papa Pío V, quien en Julio 1570 reunió una Conferencia en la que presentó el proyecto de una Liga Cristiana. El Papa se daba cuenta del peligro que los afectaba y comprendía que, si lograba recuperar el dominio del Mediterráneo, el Imperio Otomano quedaría dividido en dos partes, impidiéndose su expansión al oeste de Europa.

La Liga quedó formada finalmente por España, la Santa Sede y la República de Venecia, tomando el mando de las fuerzas el hermanastro de Felipe II, Don Juan de Austria, quien tenía grandes condiciones de líder (24 años). Esta responsabilidad se le otorgó después de varios problemas producidos al no haberse designado inicialmente un mando único de las fuerzas.



67

66 <https://todoavante.es/index.php?title=Galeaza>

67 <https://weaponsandwarfare.com/2018/03/01/before-lepanto-iv/>

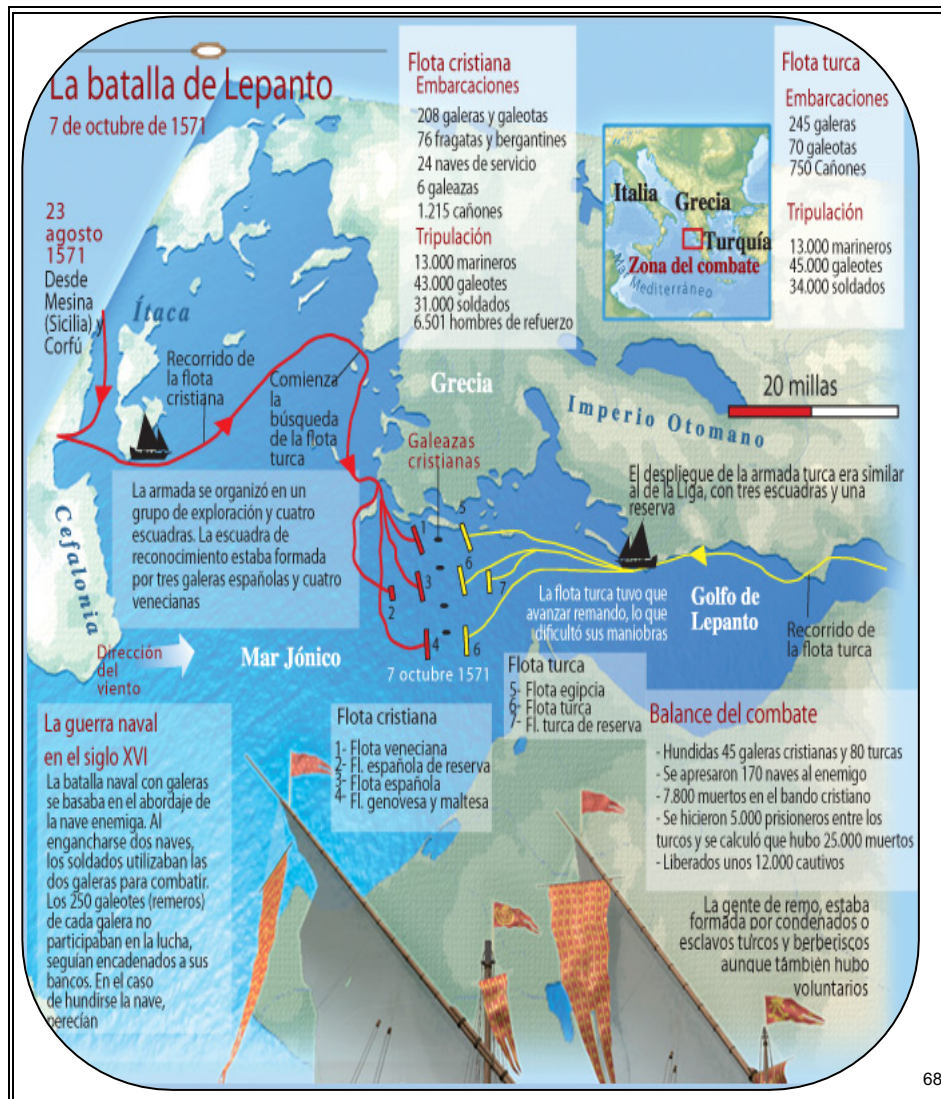
La Batalla

Don Juan introdujo algunos cambios notables; el más revolucionario fue utilizar las galeazas con su artillería como guardia avanzada. Además, hizo quitar los espolones de las galeras y le instaló a proa uno o dos cañones a las que no tenían.

Hizo más uso del arcabuz que los turcos. Generalizó su uso entre los españoles. Obtuvo la participación como combatiente de los cristianos presos que estaban embarcados como bogas, ofreciéndoles la libertad si triunfaban.

Bajas	
Liga Santa	Imperio Otomano
7600 bajas, 12 galeras	30.000 bajas, 190 naves, 12.000 cautivos cristianos liberados

Consideraciones posteriores a la Batalla:



1. Fue la última realizada en el Mediterráneo entre unidades impulsadas a remo.

2. Por primera vez los cristianos usan la artillería embarcada en pesadas galeazas, aunque fue útil sólo al comienzo de las acciones ya que posteriormente se confundieron los combatientes en abordajes y combates cercanos que impidieron hacer uso de los cañones con seguridad.
3. A partir de Lepanto, las velas y el fuego de artillería de costado reemplazaría paulatinamente a los remos y al ataque frontal para abordar, iniciándose un cambio en los procedimientos de combate, basados principalmente en una definición mediante la lucha cuerpo a cuerpo.
4. Se logró impedir el avance de los turcos hacia Occidente, pero no se les derrotó definitivamente, no se recuperó Chipre y España no obtuvo el dominio del Mediterráneo. Demostró, eso sí, que el turco no era invencible.
5. La Liga no continuó las operaciones que podrían haber destruido mayor cantidad de buques turcos por su incapacidad de ponerse de acuerdo y por rivalidades de sus miembros.

Comentarios

La victoria, pese a su contundencia no fue definitiva y un año después los turcos se impondrían a Venecia, con una nueva flota de gran poder.

Don Juan de Austria toma una serie de decisiones que favorecen el triunfo:

- Promete libertad a los galeotes (bogas)
- Aumenta el uso de armas de fuego a bordo.
- Coloca cañones a proa de las galeazas, lo que le permite disparar desde lejos y antes de abordar al enemigo.

La “Armada Española” (1588)⁶⁹⁷⁰

Después de Lepanto, la monarquía española llegó al apogeo de su predominio. Así, el Rey Felipe II pudo influir directamente en todas partes a favor del catolicismo.

Por su actitud, pronto destacó como su adversario la Reina Isabel de Inglaterra que defendía el protestantismo y que en su empeño era apoyada por los Países Bajos, descontentos con la dominación a la que estaban sometidos por España. Felipe II intervino en conflictos religiosos ingleses estimulando a los católicos y dándoles recursos a los irlandeses, pero como no logró sus objetivos consideró la alternativa de dominar a Inglaterra.

Beligerantes	
 Inglaterra	 Provincias Unidas
 Monarquía Hispánica	
Comandantes	
 Isabel I de Inglaterra	 Felipe II de España
 Charles Howard	 Alonso Pérez de Guzmán el Bueno y Zúñiga (VII duque de Medina-Sidonia)
 Francis Drake	
Fuerzas	
• 34 navíos de guerra, 163 navíos mercantes, 30 navíos de las Provincias Unidas (bloqueo de puertos), • 2000 cañones • 20 000 hombres	• 20 galeones, 4 galeras, 4 galeazas, 25 urcas, 35 naos, 10 carabelas, 11 zabras y pinazas, 20 pataches • 2431 cañones • 30.000 hombres

Isabel por su parte, fortaleció decididamente a la Marina y para hostilizar el comercio español, aceptó y amparó las correrías de sus corsarios, entre ellos a Drake.

⁶⁹ Armada The Spanish Assault - John Barratt. <https://book4you.org/?signAll=1&ts=0047>

⁷⁰ A esta flota se le llamó la Grande y Felicísima Armada, sin embargo, de manera irónica y errónea algunos historiadores ingleses la llamaron la Armada Invencible, pero es incorrecto porque jamás tuvo ese nombre.

Así, las causas de la lucha no fueron sólo religiosas: España no aceptaba las actividades de los corsarios y piratas que eran apoyados por la Reina, la protección inglesa a los rebeldes de los Países Bajos y el daño que le causaban a sus Líneas de Comunicaciones Marítimas.

Con el propósito de invadir Inglaterra se inició la preparación de una gran escuadra, preparativos que fueron atacados sorpresivamente por Drake con lo que se demoró un año su zarpe desde Lisboa, (mayo de 1588) al mando del Duque Medina Sidonia, sufriendo daños en un temporal que la hizo recalar a La Coruña para repararlos. Zarpó nuevamente el 22 de julio.

Al navegar cerca de la costa inglesa recibieron los primeros ataques de unidades al mando del Almirante Howard, las que tenían las siguientes ventajas: mejor entrenamiento para el combate, mejor artillería y buques más maniobrables.

Con estas características, pero con inferioridad numérica, utilizó la táctica de mantenerse sobre el flanco o a retaguardia de la formación cerrada española, acercándose para atacar y retirarse si era perseguido, e insistiendo de esta manera hasta destruir las unidades que alcanzaba con sus cañones o capturar las que podía abordar.

Durante la navegación en el Canal de la Mancha se produjeron nuevos enfrentamientos menores en que fueron victoriosos los ingleses, quedando ambos bandos escasos de munición.

De los 130 buques con 30.000 hombres que en mayo zarparon de Lisboa recalieron de regreso a España en septiembre sólo 67, con gran parte de sus tripulaciones enfermas o moribundas. 9.000 hombres murieron durante la operación que duró 4 meses.

Los primeros días de agosto la "Invencible Armada" fondeó en Calais, donde debía embarcar las tropas del Duque de Parma para invadir Inglaterra.

Esta operación fracasó por una mala coordinación pues el Duque no estaba con sus tropas en el área, sino que controlando levantamientos producidos hábil y oportunamente por los rebeldes e instigados por la Reina.

La escuadra inglesa fondeó cerca de la española para lanzarle 8 brulotes en llamas, que, llevados por la corriente hacia ella, obligó a los españoles a zarpar en emergencia.



71

Bajas de la campaña	
Ingleses	Espanoles
10.000 muertos en combates, epidemias y naufragios 400 heridos	37 buques perdidos. Fuentes inglesas elevan la cifra a 63 buques. 10 000 muertos en combates, epidemias y naufragios. Fuentes inglesas elevan la cifra a 20 mil. 800 heridos 397 prisioneros

En esta acción numerosos buques debieron cortar su maniobra de fondeo viéndose obligados a navegar hacia el Mar del Norte impulsados por el viento. Retromarchar era difícil por la corriente y viento en contra y significaba enfrentar a los ingleses en inferioridad de condiciones, por lo

71 <http://profundosoconfusos.blogspot.com/2013/02/mal-lugar-para-naufragar-francisco-de.html>

que Medina Sidonia decidió navegar las aguas al norte de Escocia y de Irlanda para regresar a España eludiendo, al mismo tiempo, a la escuadra holandesa que operaba en el área apoyando indirectamente a los ingleses. Fuertes temporales produjeron numerosos naufragios. Más de 15 galeones se estrellaron contra las costas irlandesas y escocesas siendo aniquilados los sobrevivientes.

Batalla naval de Gravelinas 8 agosto 1588⁷²

La **batalla de Gravelinas** fue la única relativamente importante de la expedición y supuso el fracaso de la Gran Armada. Después de sobrepasar Calais el 7 de agosto, una escuadra inglesa a las órdenes de Francis Drake atacó a la flota comandada por Alonso Pérez de Guzmán el Bueno y Zúñiga (VII duque de Medina Sidonia) con ocho brulotes revolucionarios, creados por Federigo Giambelli y que ya habían sido creados y utilizados antes de forma muy efectiva por él durante el asedio de Amberes, durante la noche. Sabiendo de su efecto devastador en Amberes y de la imposibilidad de detenerlos en acciones cercanas, la flota se retiró en pánico y su formación quedó por ello desorganizada.

La flota de Felipe II tuvo entonces que retirarse hacia Gravelinas, donde debió presentar batalla. Los españoles no tuvieron viento favorable y no pudieron organizar por lo ocurrido una formación de ataque; tampoco los ingleses diezmaron la flota en combate, ya que esta, al no poder embarcar las tropas del duque de Parma, se dirigió al norte para dar la vuelta las islas británicas, puesto que era la única dirección con viento favorable, con el fin de circunnavegar las islas británicas y arribar al puerto de Santander en España sin alcanzar su objetivo de derrocar a Isabel I.

Fuerzas en combate	
134 naves	124 naves
Bajas	
Menos de 100 muertos 8 brulotes	~600 muertos 800 heridos 397 capturados 1 buque hundido



Escuadra española atacada con brulotes⁷³



Consideraciones sobre la campaña:

La victoria inglesa fue fruto de una dirección sabia, firme y resuelta de las operaciones. Durante 9 días los ingleses atacaron con sus unidades más pequeñas, pero más maniobrables, haciendo uso de artillería, arma considerada como elemento secundario por los españoles. Además, sus dotaciones eran más profesionales y con experiencia en las aguas en que se combatió.

La campaña demostró que el galeón español construido con una gran obra muerta era apropiado para aguas más tranquilas que las del Mar del Norte. Era poco estable y difícil de maniobrar.

⁷² https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_naval_de_Gravelinas

⁷³ The Armada Campaign - The Great Enterprise Against England by Angus Konstam. Campaign series 86. Osprey Military

La artillería de los galeones era de poco calibre y de corto alcance ya que la táctica consistía en aproximarse al enemigo, disparar a tocapiñoles todo el armamento y abordarlo. Así, el combate cuerpo a cuerpo definía la situación.

Los españoles, al no confiar en su artillería llevaban poca munición, Agotándola antes del término de las acciones.

Aunque en aquella época no se comprendiera totalmente, la influencia de esta campaña en la estrategia y la táctica navales fue profunda y de ella emergieron gradualmente principios y procedimientos que se usarían posteriormente, hasta la aparición del buque a vapor.

1. Las operaciones demostraron la importancia de las bases navales en el control del mar.
2. El ataque de Drake a Cádiz demostró la efectividad de la acción sorpresiva contra las bases enemigas en comparación al enfrentamiento en la mar.
3. La importancia práctica de la derrota española es que desapareció el mito de su superioridad y que se demostró la potencialidad que adquiere una Armada que conoce y domina sus propias aguas territoriales. La infantería española siguió siendo invencible en tierra, pero su poderío marítimo quedó en decadencia.

La importancia histórica de la derrota reside en que marcó el inicio del Imperio Británico al traspasarse a Inglaterra el prestigio perdido por España. Nació un imperio de océanos que iba a subsistir por más de 300 años. Inglaterra comprendió que su verdadera defensa estaba en su flota.

La mal llamada "Armada Invencible" ha sido usada para escribir la leyenda negra de España de la época. Poco nada se cuenta de las expediciones inglesas posteriores contra España, Portugal o las colonias españolas en el Caribe, donde en la mayoría de los casos fueron los españoles los que resultaron victoriosos.



Batalla de las Gravelinas⁷⁴

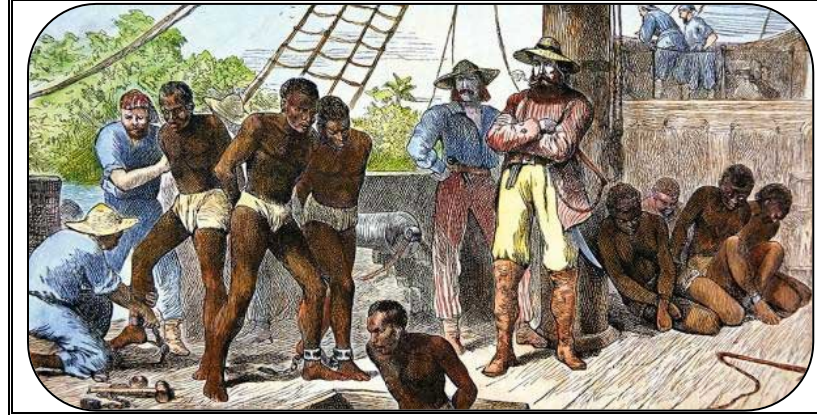
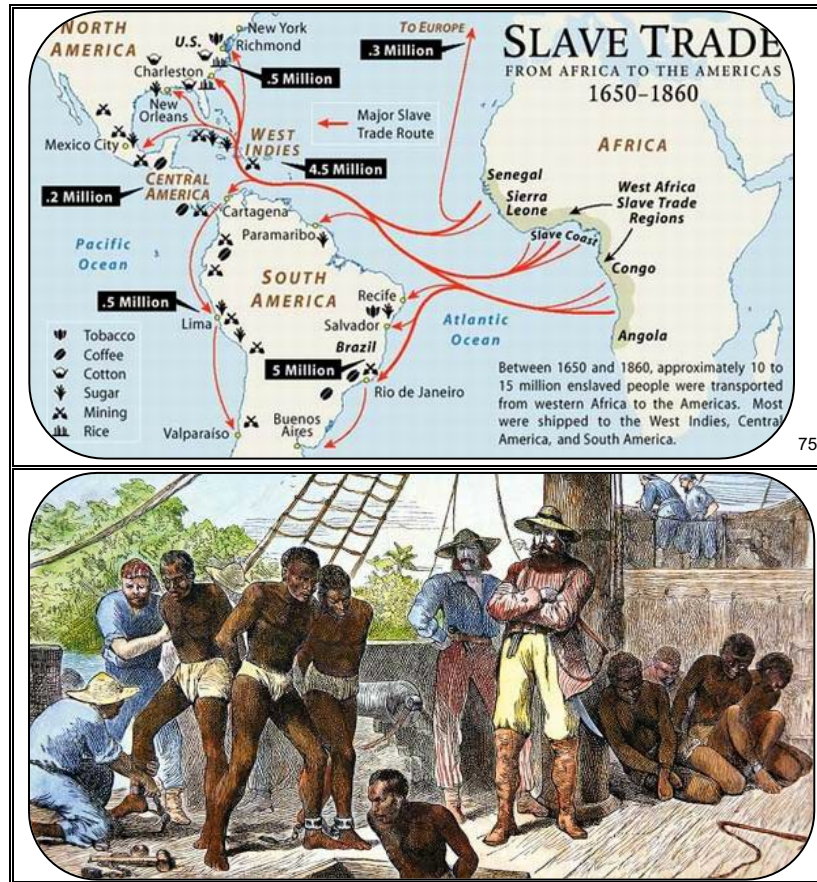


Francis Drake atacando la Armada Española

⁷⁴ The Armada Campaign - The Great Enterprise Against England by Angus Konstam. Campaign series 86. Osprey Military

Comercio de Esclavos

Entre 1526 y 1870 se produjo un comercio de esclavos que alcanzó una cifra global de 10 millones de personas, sacadas de su medio en el África y enviadas a otros lugares del mundo para satisfacer la demanda de mano de obra existente en la época. Los principales destinos de los esclavos fueron:



El problema de la esclavitud radicó en que se asumía que era una iniciativa económica para suplir la falta de mano de obra, ya que los indígenas americanos eran protegidos, aunque no muy eficientemente, por las leyes de Indias. Para justificar esta explotación, que existía desde los tiempos más remotos de la humanidad, se llegó a determinar que la gente de raza negra no eran seres humanos y carecían de alma, por lo que era lógico que alguien lo poseyera como propietario, al igual como ocurre con los animales domésticos.

Brasil	38%
Colonias francesas en América	17%
Colonias inglesas en Caribe	17%
Territorio español en América	16%
Colonia inglesa en NA. y USA	4%
Colonia holandesa en América	5%
Europa	2%
Indias Occidentales Danesas	1%

Recién a mediados o fines del siglo XIX la inhumana esclavitud dejaría de existir en el mundo occidental.

Referencias

- -Aguirre Vio, Carlos. "Historia Naval Mundial". Capítulos XXI, XXII, XXVI y XXVIII hasta página 236.
- E.B. Potter & Chester W. Nimitz. „Sea Power “A Naval History, Prentice Hall, Inc. 1960
- Lepanto 1571. The Greatest battle of the Renaissance. Angus Konstam. 2003 Osprey Publishing Ltd.
- The Armada campaign, The great enterprise against England. Angus Konstam. 2001 Osprey Publishing Ltd.

Enlaces de Interés

- Colón: <https://www.youtube.com/watch?v=Ja27gtTtXvU>
- Colón: <https://www.youtube.com/watch?v=J- YFi0gDxE>
- Magallanes: <https://www.youtube.com/watch?v=5phnr6dwGu4>
- Magallanes: <https://www.youtube.com/watch?v=lcUDrLn3kiY>
- Magallanes: <https://www.youtube.com/watch?v=BF1x0o9Dr2Y>
- Lepanto: <https://www.youtube.com/watch?v=WPLXaZzlwEw&t=336s>
- Lepanto: <https://www.youtube.com/watch?v=evhqEGaDLH8>
- Lepanto: <https://www.youtube.com/watch?v=Eosx9vD9Gf8>
- Lepanto: <https://www.youtube.com/watch?v=ou-Fnkc3vJo>
- La batalla de Lepanto, la humillación de Don Juan de Austria al Imperio otomano. http://www.abc.es/historia/abci-batalla-lepanto-humillacion-juan-austria-imperio-otomano-201610070157_noticia.html
- Armada Española: https://www.youtube.com/watch?v=ADRhT2vW_xl
- Armada Española: <https://www.youtube.com/watch?v=lguStmisyMg>
- Armada Española: <https://www.youtube.com/watch?v=B7IsncJAotg>

CAPÍTULO 04 LA GUERRA EN EL MAR ENTRE LOS SIGLOS XVII Y XVIII.

Situación Histórica

Después de la era de los descubrimientos los países de Europa se enfrentaron entre sí durante casi dos siglos por las rivalidades que imponía el ámbito comercial.

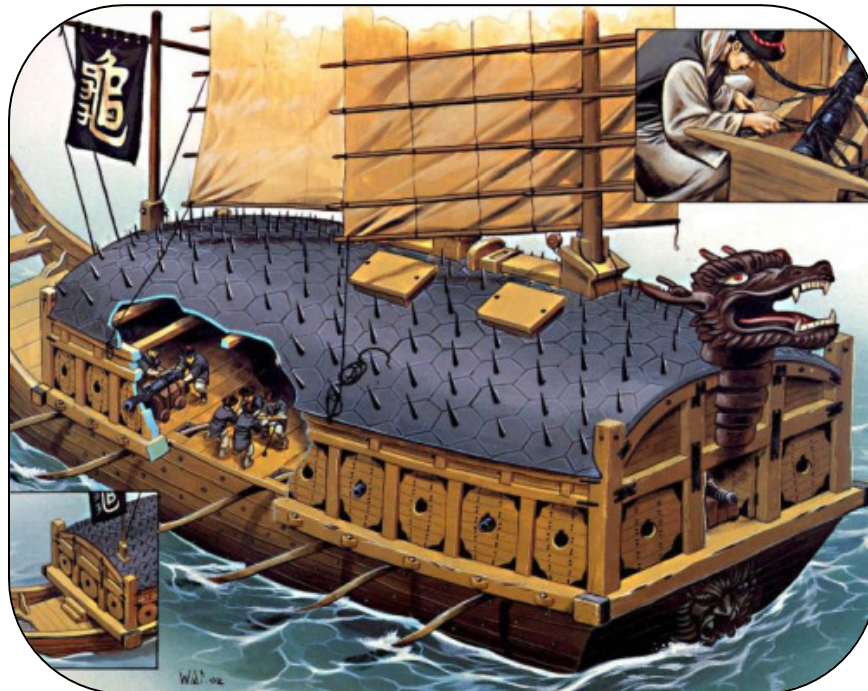
Se desarrollaron poderosas Armadas y la guerra de corso adquirió mayor importancia.

Las principales potencias durante este período fueron los Países Bajos, Gran Bretaña y Francia, que se turnaron en alianzas y en tener superioridad sobre el resto. Otros países de menor poder naval también participaron con sus medios mediante las alianzas que les eran favorables con alguno o algunos de los más poderosos, como fue el caso de España.

El disputar con las armas la supremacía en las áreas de influencia ha sido factor común a lo largo de la historia.

Acciones navales en Oriente

El Buque Tortuga



Buque Tortuga de Corea ⁷⁶

Durante el período en que Japón mantuvo invadido Corea, a fines del siglo XVI, destacó como un héroe nacional el Almirante Yi Sun-Shin quien, en 1592, derrotó a una flota japonesa más poderosa dispersando el convoy que escoltaba. La fuerza enemiga estaba formada por 2000 embarcaciones de diferentes tamaños con tropas de refuerzo para el ejército invasor de 300.000 hombres que ocupaba Seúl y la parte meridional del país.

El Almirante coreano inventó y utilizó como arma principal una nave a remo y vela como las de la época, pero protegida con una superficie en forma de caparazón de tortuga, armada de largas y fuertes púas y lanzas. A popa iba un espolón a modo de la cola de dicho animal y a proa la representación de la cabeza, por cuya boca arrojaba un chorro de “fuego griego” que quemaba a la nave que se le pusiera por delante. Las flechas japonesas no atravesaban la “caparazón” y ésta impedía el abordaje.

Esta capacidad de sus naves, más el uso inteligente de las características particulares de los canales en los que buscó producir el encuentro, permitió a este Almirante triunfar, aunque a costa de su

⁷⁶ <https://embarcacionespeculiares.wordpress.com/2016/02/07/el-barco-tortuga-1-la-construccion-de-una-nave-legendaria/>

vida, en otra batalla en que enfrentó con 12 de sus buques a los japoneses que tenían 133 de las naves clásicas de la época.



77

Acciones navales en Occidente⁷⁸

Guerra de los Treinta Años (1618–1648). Holanda y España.

A fines del siglo XVI y comienzos del XVII, Holanda mantenía monopolios comerciales y gran influencia política materializada en la operación de la Compañía de las Indias Orientales (1602) con presencia en Indostán (India), Indochina y Malasia, y la Compañía de las Indias Occidentales (Caribe) (1621), entidades a través de las cuales imponía sus privilegios para comerciar y colonizar.

Su flota mercante, la más grande del mundo en esa época, formó generaciones de extraordinarios marinos y consecuentemente una flota capaz de proteger sus intereses.

Su principal oponente era España, que controlaba el cada vez más importante comercio con América.

Se produjeron así diversos enfrentamientos que se sintetizan en:

- Operaciones holandesas de ataque y saqueo en las Palmas de la Gran Canaria, Antillas y demás territorios españoles del Nuevo Mundo (Callao, Castro, Corral).
- Acciones españolas y holandesas de piratería y guerra de corso, atacándose mutuamente sus Líneas de Comunicaciones Marítimas, siendo los más afectados los convoyes españoles.



Enfrentamientos navales, entre los que se destacan:

Batalla de Dunkerque	(18 febrero 1639). La flota holandesa derrotó a buques españoles que protegían un convoy con tropas.
Batalla de las Dunas	(21 octubre 1639). El Almirante holandés Marten Tromp destruyó a la escuadra española fondeada en

⁷⁷ <https://embarcacionespeculiares.wordpress.com/2016/02/07/el-barco-tortuga-1-la-construccion-de-una-nave-legendaria/>

⁷⁸ En esta parte, por haber muchos textos de referencia que lo usan, se usará la expresión “Holanda” en lugar de “Países Bajos” – el nombre correcto. Al igual se empleará el gentilicio “holandés”, aunque el correcto sería “neerlandés”. Por otro lado, en esa época también se le conoció como las Provincias Unidas y también hubo una República de Batavia, etc.

	el Canal de la Mancha. España no se recuperó como potencia marítima después de este desastre en que perdió a su flota. Se estima que de 77 buques españoles fueron hundidos 51 y capturados 14, muriendo 7000 españoles; los holandeses perdieron 10 buques y 1000 hombres.
	
<i>Batalla de las Dunas</i>	<i>Batalla de Dunkerque</i>

Turcos y Venecianos.

En el intertanto, en el Mediterráneo se había mantenido una larga pugna entre turcos y venecianos por el control del mar y la operación de sus respectivas líneas de comunicaciones marítimas, además de las disputas por lugares geográficos que ambicionaban. Tal fue el caso de Creta, en que después de 25 años de lucha Venecia tuvo que cederla a los turcos. Posteriormente, Venecia conquistó el control del mar consolidando su posición con la Batalla de Mitilene (1690) y los encuentros navales de Chio, del Canal de Oro y de Zea.

Suecia - Holanda.

A fines del siglo XVI, Suecia se había constituido en una influyente nación en el área del Mar del Norte e intentó incrementar más su poderío, produciéndose un enfrentamiento naval con Holanda en la **Batalla de Sund** (1658), en que la flota sueca fue derrotada.



Guerras entre Inglaterra y los Países Bajos⁷⁹.

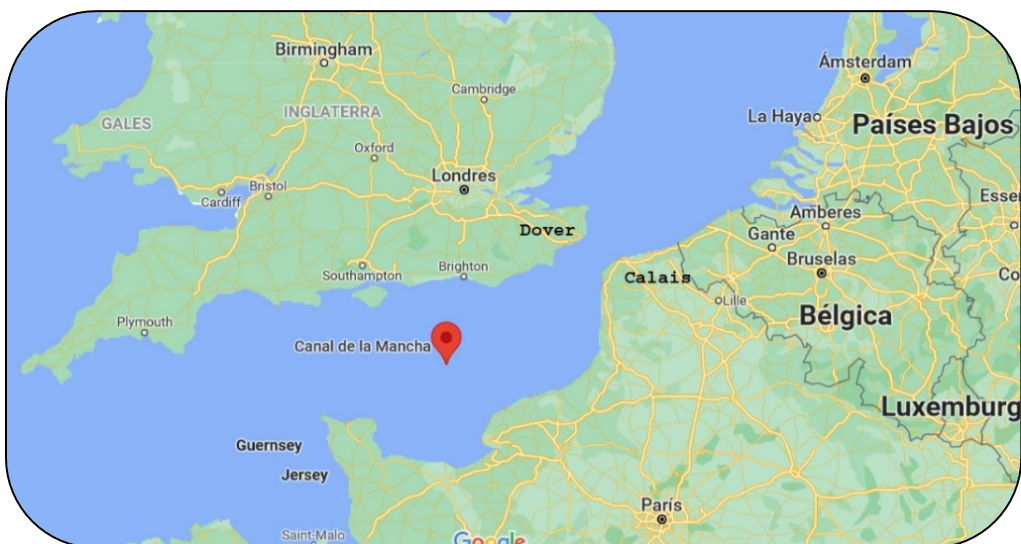
Durante el siglo XVI, Inglaterra y Holanda se mantuvieron unidos en contra de España que ejercía una fuerte presión en el aspecto religioso y comercial, además de tener sometida a Holanda,

⁷⁹ Ver nota anterior

como parte de los Países Bajos. También la naciente flota holandesa había cooperado a los ingleses a derrotar a la Armada Española (La mal llamada “Invencible Armada”).

Sin embargo, ambos países empezaron a competir en forma cada vez más dura en el ámbito comercial culminando esta situación con el “**Acta de Navegación**” de Cromwell, que permitía sólo la participación de buques ingleses en el comercio marítimo de Inglaterra o de sus colonias, lo que afectó económicamente a Holanda (1651).

También Inglaterra impuso, a través de sus buques de guerra, el saludo de toda unidad extranjera a su pabellón, como una muestra de reconocimiento a su supremacía en el mar. Se dice que en el palo mayor del buque insignia inglés se ponía un látigo, queriendo decir que eran los amos del mar.



La situación de crisis conducida por Inglaterra para obtener el Control del Mar fue escalando y la tendencia natural de los hechos debía conducir a un enfrentamiento ya que difícilmente los holandeses se subordinarían a su adversario.

Primera Guerra (1652 - 1653)

El pretexto para iniciar esta guerra lo tuvieron los ingleses cuando el 28 de mayo de 1652 el Almirante inglés **Blake** con su escuadra exigió al Almirante holandés Marten **Tromp**, fondeado con sus unidades en el Canal Inglés cerca de Dover, que cumpliera con el saludo al pabellón como estaba dispuesto. Cuando el holandés se negó, fue conminado con un tiro de advertencia, a lo que éste respondió con una andanada de su buque insignia, iniciándose un combate, de una guerra no declarada, que duró cinco horas y que se denominó la Batalla de Dover. Se produjeron, meses después, los siguientes enfrentamientos en el mar:

Kentish Knock	(8 octubre 1652 vence el Almirante inglés Blake). La victoria convincente que el Parlamento inglés ordena que todos los buques mayores de la flota quedaran en reserva durante el invierno; mientras que los holandeses, al contrario, mantienen su flota en servicio activo operativo.	 <i>Batalla de Kentish Knock</i>⁸⁰
-----------------------------	--	--

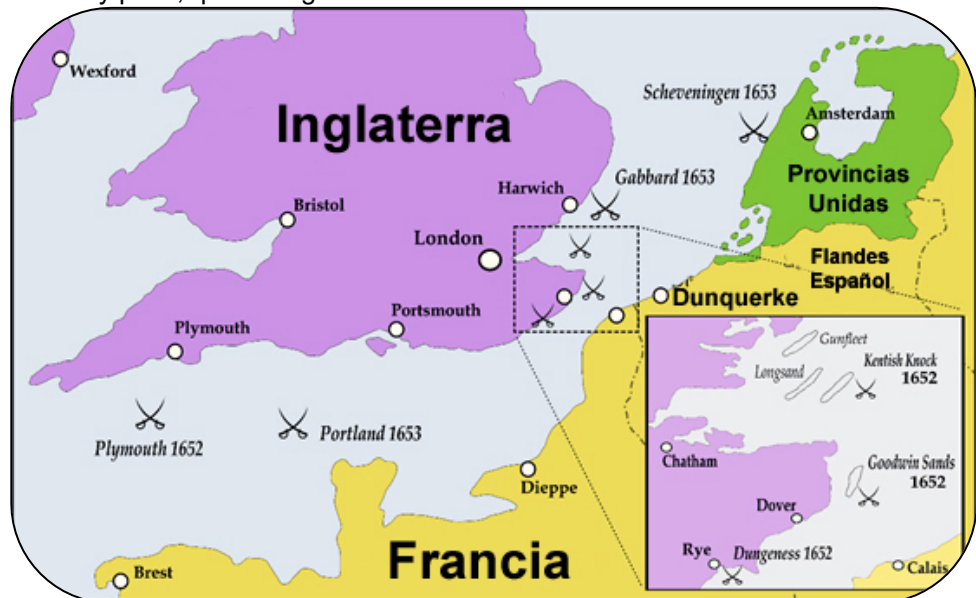
⁸⁰ https://en.wikipedia.org/wiki/Battle_of_the_Kentish_Knock

Dungeness	(10 diciembre 1652), el Almirante holandés, Marten Tromp, se presenta al combate con 100 buques contra al Almirante Blake que tenía sólo 40. Los ingleses fueron derrotados y de esa época viene la historia que el Almirante Tromp ordenó poner en el tope del palo mayor del buque insignia una escoba, significando que "había barrido a los ingleses de los mares". Efectivamente, los holandeses tomaron momentáneamente el control del mar en el Canal de la Mancha. El Almirante Blake renunció, pero se le mantuvo en su cargo por su gran capacidad y prestigio, asignándosele la responsabilidad de perfeccionar las tácticas de combate.
------------------	---

Otros enfrentamientos de la Primera Guerra Angloholandesa:

Batalla de Portland	(28 febrero al 02 marzo 1653), el Almirante Blake, con 76 navíos de combate, intercepta al Almirante Tromp con una escuadra similar dándole cobertura a un convoy de 150 mercantes que navegaba por el Canal Inglés. Durante 3 días lo acosa logrando destruir 19 buques de guerra y 35 transportes. Este enfrentamiento no muestra maniobras tácticas y devuelve a los ingleses el control del Canal de la Mancha.
Batalla de Gabbard Bank (o North Foreland)	(12 junio 1653): Los Almirantes ingleses Monk y Blake utilizaron el poder de fuego superior y evitan que los holandeses se acerquen a sus unidades, logrando la pérdida de 20 buques holandeses y la captura de 1300 prisioneros. Inglaterra sólo perdió 126 hombres que son capturados. Comienza a aplicarse la formación en línea de batalla, aunque todavía sin una buena organización. Los holandeses aceptaron establecer la paz, pero los ingleses exigieron términos inaceptables por lo que se reinicia la guerra.
Batalla de Scheveningen (o 1ª Batalla de Texel)	(10 agosto 1653): Dos flotas, de aproximadamente 100 buques cada una, combaten durante todo el día siendo derrotados los holandeses y muere el Almirante Tromp. Esta vez Holanda (y las Provincias Unidas) aceptan los términos de paz, que habían sido moderados por los ingleses.

En septiembre de 1656, Inglaterra capturó un convoy español cargado con 2 millones de piastras de oro y plata, que navegaba a la altura del Cabo San Vicente.



81

81 <https://arrecaballo.es/edad-moderna/guerras-anglo-holandesas-1652-74/primer-guerra-anglo-holandesa-1652-54-operaciones-1652/>

Segunda Guerra (1665 - 1667)

Era común escuchar en Inglaterra, previo a 1665, la rima popular que hacía ver la necesidad de combatir a los holandeses para recuperar el comercio: *"Hacer la guerra con los holandeses y mantener la paz con España, entonces tendremos dinero y comercio nuevamente"*.

Como Holanda, a su vez, estaba decidida a proteger sus intereses comerciales, se produjeron nuevamente enfrentamientos que iniciaron la 2ª guerra con los ingleses, en la que Francia fue aliada de Holanda.

Aunque la guerra se inició en marzo 1665, con anterioridad se habían producido enfrentamientos en el África Occidental, los ingleses habían expulsado a los holandeses de Nueva Ámsterdam refundada como New York y habían atacado un convoy holandés que navegaba el Estrecho de Gibraltar.



*Batalla de Scheveningen*⁸²

Pese a que, la batalla de Lowestoff (3 junio 1665) produjo la pérdida de 31 buques a Holanda, los ingleses tuvieron dificultades para mantener en servicio una flota que protegiera sus costas y esto permitió al almirante holandés de Ruyter operar en octubre de 1665 en el estuario del Támesis sin oposición. A contar de 1665 se dispuso definitivamente el uso de la línea de fila para combatir por parte de la armada británica.

En enero 1666, Francia declaró la guerra a Inglaterra, pero mantuvo inicialmente su flota fuera de acción, no apoyando a sus aliados.

Sobrevino la Batalla de los "Cuatro Días" (11 a 14 junio 1666) en el Paso de Calais, en la que se hunden o capturan 17 buques ingleses, contra 6 de holandeses. Las bajas fueron 5000 muertos y 3.000 prisioneros para los ingleses y 2.000 muertos para los holandeses.

La reparación de la flota inglesa al mando del Almirante Monk, fue postergada por falta de recursos, permitiéndole nuevamente a de Ruyter incursionar en el Támesis.

El 15 agosto 1666 se produjo la Batalla del Día De San James, en que el Almirante de Ruyter fue derrotado. Los ingleses atacaron a un convoy holandés y destruyeron 150 buques mercantes que habían recalado al Mar del Norte, procedente de las Indias Orientales. Esta acción afectó fuertemente al comercio holandés.



*Batalla de los "Cuatro Días"*⁸³

⁸² Osprey Publishing • www.ospreypublishing.com Warships of The Anglo-Dutch Wars 1652–74

⁸³ https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_los_Cuatro_D%C3%ADas

A principios de 1667 ambos países iniciaron las conversaciones de paz en Breda, en términos que no convenían a Holanda por lo que el 21 junio 1667 el Almirante de Ruyter entró con sus fuerzas ligeras en Medway atacando las instalaciones inglesas y desembarcando tropas para intentar conquistar Sheerness y Chatham, lugar este último en que estaba ubicado un importante astillero al que desmantelaron y en el que capturaron el “Royal Charles”, navío inglés de 90 cañones.

Terminaron ahora las conversaciones de paz en términos más favorables para Holanda, tal como lo había pensado de Ruyter. Como experiencia de esta guerra, Inglaterra modificó la organización de su Armada conformando su política naval que duraría los próximos 150 años.

Tercera Guerra (1672 - 1673):

En esta oportunidad Francia fue aliada de Inglaterra. Esta guerra, también fue sangrienta y disputada. Asimismo, la captura del “Royal Charles” era una viva ofensa en las mentes inglesas, quienes, haciendo uso nuevamente de la imposición de saludar a su pabellón, iniciaron el conflicto al disparar contra buques de Holanda que se negaron a saludarlos.

Batalla de Sole Bay	<i>(7 junio 1672): Los holandeses atacan a los aliados que estaban haciendo agua en Sole Bay sin poder sorprenderlos ya que alcanzaron a zarpar de emergencia para enfrentar en la mar al enemigo. Ambos bandos se declararon vencedores en la batalla en que se midieron 101 buques aliados contra 91 de la flota de De Ruyter. Fue incendiado el navío inglés de 100 cañones “Royal James” (buque insignia).</i>
Batalla de Schooneveld	<i>(7 junio 1673): ingleses y franceses atacaron al Almirante holandés. Se lanzaron 80 navíos (27 franceses) contra el enemigo, pero vencieron los holandeses con sus 52 unidades. Durante el combate el Almirante francés murió en su puesto de mando. Los intentos por destruir las naves holandesas con brulotes fracasaron por la efectividad de su artillería, que los hundió a distancia.</i>
Batalla de Texel	<i>(21 agosto 1673): El Almirante de Ruyter navegó delante del enemigo durante varios días, haciendo evoluciones con sus 75 buques, en una actitud que no comprendió el adversario. En realidad, el Almirante holandés esperaba un cambio de viento favorable para atacar a los 90 navíos del enemigo, lo que hizo, vencéndolos.</i>

Como consecuencia, la Alianza se rompió y los ingleses hicieron su paz con los Países Bajos. España y otras potencias declararon la guerra a los franceses.

Comentarios

Los principales cambios que produjo esta guerra en la Royal Navy fueron:

- 1. Incorporan a soldados a las dotaciones, los que se transformarán en los Reales Infantes de Marina (Royal Marines), también copiando a los neerlandeses.**
- 2. Se publicaron Instrucciones de Combate, creándose la línea de fila de batalla, que se aplicó a contar de 1665. Estas normas limitaron muchas veces la iniciativa de los comandantes en la fase inicial del combate.**
- 3. Se estandarizaron los buques de la Armada Real, para facilitar su construcción y conducción en batalla. Regulan su construcción, los clasifican de acuerdo con sus cubiertas y cantidad de cañones, etc.**

Holanda y España contra Francia

Firmada la paz con Inglaterra, Holanda aliada con España continuó la guerra contra Francia, enfrentando al Almirante de Ruyter con el Almirante francés Duquesne en el Mediterráneo.

Batalla de Agosta	<i>(22 abril 1676). Sabiendo el Almirante holandés que su adversario necesitaba abastecerse en Mesina intentó impedirselo, pero su vanguardia fue derrotada recalando el francés a puerto. El día 22 de abril se produjo el encuentro de las flotas (aproximadamente 29 buques cada una), combatiéndose durante varias horas hasta que el buque insignia holandés se alejó del combate por la muerte del Almirante de Ruyter (70 años).</i>
--------------------------	---

El 31 mayo 1676 la flota francesa se enfrentó nuevamente con los aliados frente a Palermo (Sicilia). Mediante el hábil uso de brulotes el Almirante Duquesne obligó a holandeses y españoles a romper su formación y buscar protección en las defensas portuarias de Palermo, donde fueron seguidos por los brulotes que finalmente incendiaron los buques y la ciudad. Se perdieron aquí 12 navíos y 6 galeras.

Guerra de los Siete Años

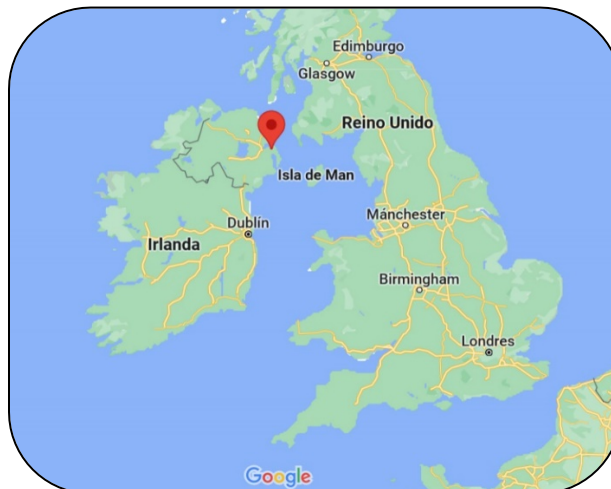
Guerra entre Inglaterra y Francia en la que se destaca el Combate naval de Quiberon. (20 noviembre 1759) en el que Francia intenta efectuar una operación de desembarco en Escocia con 20.000 hombres escogidos y en destacamentos escalonados a lo largo de la costa, desde Brest a la desembocadura del Loire.

Para materializar esta operación los franceses debían derrotar a la flota inglesa y así asegurar el desembarco de sus tropas.

Un temporal afectó a la flota inglesa obligándola a protegerse en Plymouth dando la oportunidad de adelantaran la acción contra Escocia, pero la lentitud en tomar sus decisiones no permitió el zarpe a tiempo.

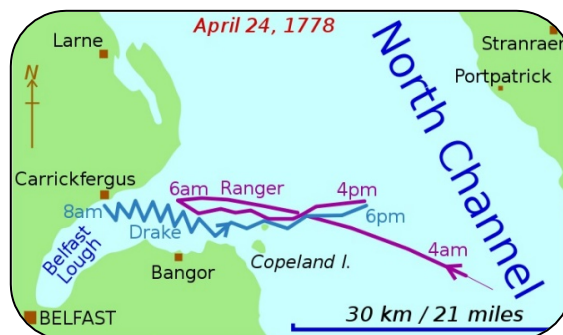
Posteriormente se produjo el combate en el que se enfrentaron la flota inglesa (110 a 120 navíos) al mando del Almirante Hawke y la francesa (75 navíos) con el Almirante Conflans, siendo derrotada la francesa y quedando imposibilitada de atacar a Escocia.

Guerra de independencia norteamericana (1776-1783)



1778 Bahía de Belfast. Captura HMS Drake

John Paul Jones (1747-1792), marino norteamericano de origen escocés fue el fundador de la Armada de los Estados Unidos. En 1775 ofreció sus servicios a la causa de la independencia ingresando a la recién formada fuerza naval norteamericana.



John Paul Jones⁸⁴

⁸⁴ [https://es.wikipedia.org/wiki/John_Paul_Jones_\(militar\)](https://es.wikipedia.org/wiki/John_Paul_Jones_(militar))

En 1777 se le asignó el mando de un buque armado con 20 cañones iniciando operaciones de guerra en la costa inglesa. En 1778 capturó al “Drake”, primer buque inglés rendido a uno norteamericano.

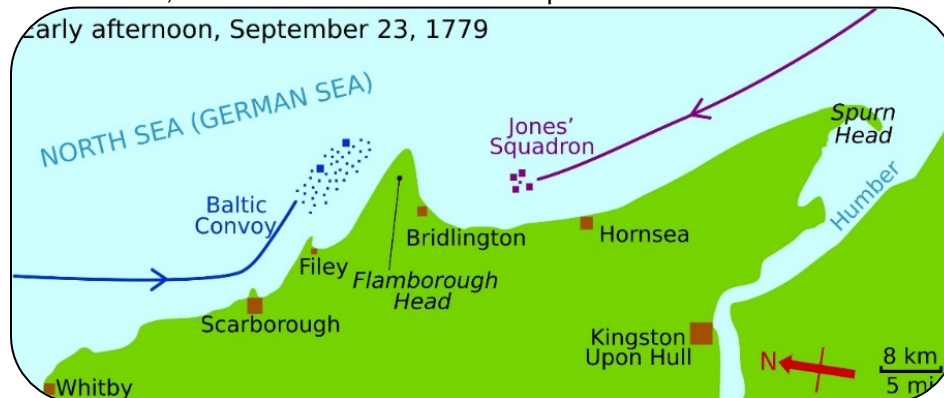
En 1779 se le nombró Comodoro de una flotilla franco-norteamericana con la cual atacó nuevamente la costa inglesa. Frente a Flamborough head enfrentó posteriormente a la fragata inglesa “Serapis” y otros buques menores que escoltaban un convoy inglés, obteniendo una importante victoria y recibiendo grandes honores en Francia y posteriormente de menor magnitud en su país.



Cabo Flamborough o Flamborough Head

Después de la revolución fue enviado en comisión a Francia (1783) y en 1788 se incorpora, invitado por la Emperatriz Catalina II, a la Armada de Rusia como CA para luchar contra Turquía en el Mar Negro.

Muere en París en 1792 y sólo en 1913 sus restos fueron llevados a la cripta en que se encuentra actualmente, en la Academia Naval de Annapolis.



Combate de Flamborough Head 23 septiembre 1779⁸⁵

Batalla de la Bahía de Chesapeake (05-septiembre-1781)

Beligerantes	
Inglaterra	Francia
Comandantes	
Thomas Graves	Comte de Grasse
Fuerzas	
19 navíos de línea con 1.410 cañones	24 navíos de línea con 1-542 cañones 30.000 hombres

La Guerra de Independencia Norteamericana no estaba aún decidida en 1780 por lo que Francia, decidida a apoyarla, preparó una flota de 26 buques de guerra al mando del Conde de Grasse que zarpó en marzo de 1781 desde el Caribe a Norteamérica.

A su recalada recibió el requerimiento del General George Washington para reforzar el sitio que mantenía sobre Yorktown, protegiéndolo de una escuadra inglesa que estaba por recalar.

De Grasse estableció el bloqueo de Chesapeake para evitar el reaprovisionamiento a los ingleses y permitió la concentración de tropas norteamericanas y francesas en el área. Los ingleses decidieron atacar para apoyar a los sitiados y el 5 septiembre el Almirante Thomas Graves recaló con 19 buques de guerra y aprovisionamiento.

La Escuadra francesa se encontraba fondeada dentro de la Bahía de Chesapeake y habría sido un objetivo fácil de vencer si los ingleses hubiesen hecho un ataque inmediato, pero Graves dispuso cumplir al pie de la letra las Instrucciones de Batalla de la Royal Navy y desperdió tiempo formando sus buques en una línea de batalla, perdiendo la sorpresa e iniciativa, y permitiendo que los franceses zarparan y lo enfrentaran.

Graves no se aproximó en la forma apropiada para el combate y en la acción parte de sus buques no participaron, resultando finalmente que la Escuadra inglesa se retiró a Nueva York para reparar sus buques y efectuar un nuevo intento de apoyar Yorktown.

Esta mala decisión permitió que otra flota francesa que estaba en New Port, Rhode Island, se concentrara con la de De Grasse sumando 36 buques de guerra, con lo cual se anuló toda posibilidad de romper el sitio. Las tropas de Washington logran que Yorktown caiga el 19 octubre 1781.

A pesar de que la Batalla de Chesapeake fue un combate menor, tuvo la enorme trascendencia de decidir el futuro de la guerra de independencia norteamericana. El hecho significó, en la práctica, quebrar la voluntad de lucha del Gobierno Británico no continuando la guerra con el mismo esfuerzo, la que se alargó hasta 1783.



Movimientos de fuerzas antes de la batalla



Fuerzas en la Bahía de Chesapeake



Batalla de los Cabos de Virginia de Chesapeake⁸⁶

Comentario

El almirante Graves logra la sorpresa al arribar a la Bahía de Chesapeake ya que los franceses estaban fondeados y desembarcado personal y pertrechos.

Sin embargo, no aprovecha la sorpresa al cumplir al pie de la letra las instrucciones de batalla, alejándose del enemigo para formar la línea de combate.

Por su parte, los franceses se reponen de la sorpresa y zarpan a dar la batalla.

Si bien las bajas son reducidas, los ingleses no pudieron apoyar a sus fuerzas en Yorktown y al poco tiempo se redirían al ejército americano de George Washington.

Batalla del Paso de los Santos (12 abril 1782)

El 5 de abril, el Almirante Rodney tuvo conocimiento que el Almirante De Grasse había zarpado de la isla Martinica, en el Caribe, con la intención era atacar Jamaica.

Beligerantes	
Inglaterra	Francia
Comandantes	
Sir George Rodney Sir Samuel Hood	Comte de Grasse Louis de Bougainville
Fuerzas	
36 navíos de línea	33 navíos de línea
Bajas	
90 muertos 246 heridos 5 buques dañados 1 buque hundido	220 muertos o heridos 2 buques dañados

Iles des Saintes (Fr)

Flota Francesa (de Grasse)

Noche 11 abr 1782
Zélé dañado por colisión
Flota maniobra para cubrirlo

05:00 12 abril
Británicos avistan Flota Francesa

Ruta norte bloqueada por Islas Saintes
De Grasse decide navegar al Sur

Viento

07:30 Franceses abre fuego a larga distancia.
07:40 Marlborough rompe el fuego

Flota Británica (Marlborough)

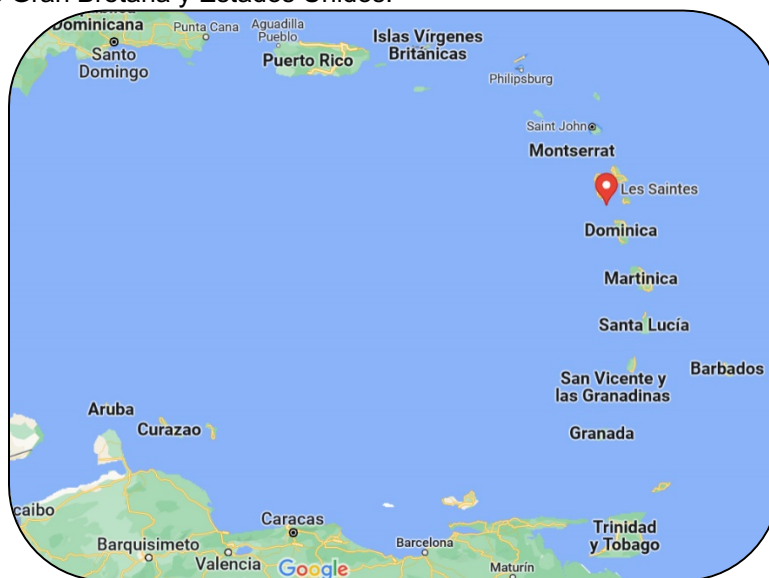
Se produjo el encuentro entre 36 buques ingleses y 30 franceses iniciándose las acciones en la clásica formación en línea, con las fuerzas navegando de vuelta encontrada. La formación duró

⁸⁶ https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_la_Bah%C3%ADa_de_Chesapeake

aproximadamente una hora y posteriormente se combatió por grupos o independientemente según la situación resultante de las caídas y cambios de viento.

En esta batalla los ingleses aplicaron nuevas tácticas artilleras en base a haber logrado una mayor secuencia de fuego con un nuevo equipamiento y un mayor ángulo de ronza. La formación francesa fue destruida y se capturaron 5 buques entre los que estaba el del Almirante De Grasse.

La batalla puso fin a las ambiciones francesas en el Caribe y dio comienzo a las negociaciones de paz entre Gran Bretaña y Estados Unidos.



Batalla de los Santos. Caribe

En este período los ingleses obtuvieron un excelente resultado en la mantención de los cascos de sus buques al recubrirlos con planchas de cobre y evitar por más tiempo las incrustaciones con moluscos o la acción de la broma. También introdujo la carronada, que les dio importantes ventajas en el combate a corta distancia.



Batalla de los Santos⁸⁷

⁸⁷ https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_los_Santos

Referencias

- Aguirre Vio, Carlos. "Historia Naval Mundial". Capítulos XXVIII página 237, XXIX al XXXII, XXXIV y XXXV.
- E.B. Potter & Chester W. Nimitz. „Sea Power “A Naval History, Prentice Hall, Inc. 1960.
- Warships Of the Anglo-Dutch Wars. 1652–74. Angus Konstam. 2011 Osprey Publishing Ltd.
- American Revolution. Stuart Murray. 2002 DK Publishing, Inc., and Smithsonian Institution.
- George Washington’s Great Gamble and the Sea Battle that Won the American Revolution. James L. Nels. 2010 The McGraw-Hill Companies, inc.
-

Enlaces de Interés

- Guerras Angloholandesas: <https://www.youtube.com/watch?v=tzSF5ic5Mk>
- Batalla de bahía de Chesapeake: <https://www.youtube.com/watch?v=uXDGzmOkC5g>
- Batalla de Los Santos: <https://www.youtube.com/watch?v=SqG5Faej1W8>

CAPÍTULO 05 REPÚBLICA FRANCESA Y LAS MONARQUÍAS EUROPEAS

Situación Histórica



88

La Revolución Francesa, iniciada en 1789, afectó los intereses de las principales potencias europeas provocando una fuerte reacción materializada en alianzas a las que Francia debió enfrentar militarmente. En 1792 derrotó a la austro-prusiano en la Batalla de Valmy (21 septiembre), lo que fue el comienzo de guerras que se incrementaron con la ejecución de Luis XVI en 1793 y en las cuales siempre triunfó en tierra, hasta 1815.

En las campañas militares destacó entre los franceses un oficial que a los 24 años ascendió a General: Napoleón Bonaparte, quien por su extraordinaria capacidad adquirió preponderancia a nivel de Gobierno, accediendo finalmente al poder supremo mediante un golpe de estado, desplazando al Directorio.

Como Emperador (1804) se propuso hacer de Francia la primera potencia mundial, intención que necesariamente debía ser resistida por los demás países, que ya habían reaccionado por la Revolución. Particularmente, Gran Bretaña se constituyó en el adversario permanente y decidido de las pretensiones de Napoleón.



89

Napoleón cruzando los Alpes

Aspectos generales

Francia debió luchar contra siete coaliciones sucesivas entre 1793 y 1815, con breves intervalos de paz. A estos enfrentamientos se les conoce como las Guerras Napoleónicas.

La Armada de Francia, que contaba con dotaciones bien entrenadas, había ayudado a la independencia de los Estados Unidos. Esta capacidad operativa se vio seriamente disminuida a raíz de persecuciones políticas en que se eliminó por la guillotina o por el exilio a gran parte de sus oficiales. Al reconstruirla se improvisaron dotaciones, lo que no permitió recuperar el antiguo nivel operacional y profesionalismo. Además, la armada real inglesa (Royal Navy = RN) impuso un bloqueo a los principales puertos franceses, dificultando el uso de sus medios navales.

⁸⁸ https://www.youtube.com/watch?v=ez_YtveP3j8&ab_channel=MundoMaravilla

⁸⁹ <https://www.biografiasyvidas.com/monografia/napoleon/batallas.htm>

Así como Napoleón fue el genio militar que condujo los destinos de Francia durante este período, el almirante Nelson fue el genio naval que se le opuso y que neutralizó, en el mar, sus planes de predominio mundial.

Napoleón reaccionó después de la Paz de Amiens (1802) haciendo efectivo el concepto del “Sistema Continental”, el cual excluía de Europa el comercio inglés, impidiendo todo tráfico comercial con Inglaterra. El “Sistema” fracasó debido a que no se pudo controlar su cumplimiento y a que Gran Bretaña abrió un nuevo mercado en Norteamérica. En 1812, en su afán de presionar al Zar de Rusia para que adhiriera a sus propósitos, Napoleón ejecutó la desastrosa marcha a Moscú.

Acciones Navales

Batalla del Glorioso 1° de junio (01 junio 1794).

Beligerantes	
Francia	Gran Bretaña
Comandantes	
Villaret-Joyeuse	Lord Howe
Fuerzas	
26 navíos de línea	25 navíos de línea
Bajas	
• 6 navíos capturados • 1 navío hundido • ~ 4.000 bajas • 3.000 capturados	• 1.200 bajas

Después de la guerra de Independencia norteamericana la Armada británica disminuyó sus efectivos a 20.000 hombres y en 1793 tenía más de 100 unidades de combate en reserva. Pero preparándose para el conflicto que se avecinaba designó en el mando de su Flota del Canal a Lord Howe, quien zarpó en Julio y bloqueó los puertos franceses.



Lord Howe a bordo del HMS Queen Charlotte. Batalla del Glorioso 1° de Junio⁹⁰



La economía de la Francia revolucionaria estaba en situación crítica y se esperaba con ansias el arribo de un gran convoy con trigo procedente de Estados Unidos en la primavera de 1794, el cual navegaba con la cobertura de una escuadra francesa con la misión de asegurar su recalada.

⁹⁰ The Glorious First of June 1794, Mark Lardas, Campaign 340, Osprey Publishing

El 28 de mayo hubo un primer enfrentamiento entre 2 buques y las escuadras se mantuvieron cerca, pero imposibilitadas de combatir durante dos días por una densa neblina. El Almirante francés, Villaret-Joyeuse, consciente que su misión era proteger el convoy, alejó a los ingleses de la ruta, mientras este se dirigía independientemente a Brest.

Al disiparse la neblina se inició la batalla general cuando los franceses aparecen a 6 millas por sotavento, adoptando ambas fuerzas la clásica línea de batalla, navegando de la misma vuelta. El resultado fue favorable a los ingleses quienes demostraron su habilidad para combatir a pesar de haber estado en reserva y sin un buen entrenamiento. Sin embargo, los franceses lograron su objeto al hacer recalar el convoy a su destino.

Comentarios

Victoria táctica británica al hundir y capturar buques franceses

Victoria estratégica francesa pues pese a las pérdidas, el convoy con trigo, vital para Francia, lograr llegar a puerto

Batalla del Cabo San Vicente (13 febrero 1797).



En 1796, las tropas francesas habían obtenido grandes victorias, aislando a Inglaterra que parecía ser la única capaz de resistir. Sir John Jervis tomó el mando de la Flota del Mediterráneo con la misión de mantener allí el Control del Mar.

Su personalidad y condiciones de mando mejoró la capacidad de combate y moral de sus dotaciones, produciendo un notable cambio general que fue reconocido hasta por los franceses.

Después de la alianza de España con Francia y ante el peligro de una invasión a Inglaterra, se ordenó a Sir Jervis que concentrara sus fuerzas en Gibraltar.

El 13 febrero 1797 fue avistada una fuerza española escoltando un convoy y a pesar de que estaba formada por 27 buques de guerra, Jervis con sus 15 naves no dudó en enfrentarla al día siguiente.

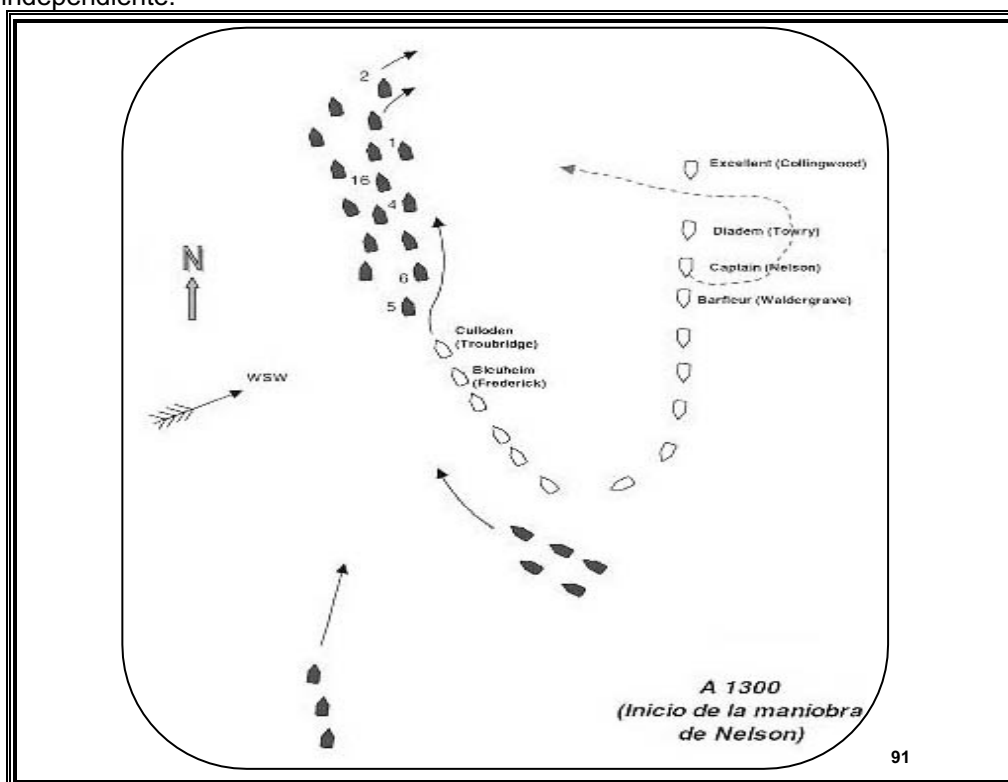
Los españoles tenían la desventaja de contar con dotaciones incompletas y mal entrenadas.

Dada la formación de vuelta encontrada de las fuerzas, el comandante en jefe español intentó concentrar sus fuegos en la retaguardia inglesa, pero se lo impidió el Almirante Nelson quien, al mando del "Captain" de 74 cañones, se salió oportunamente de la formación y atacó a los 7 buques de la vanguardia enemiga. Esta maniobra fue observada por su Almirante quien le envió refuerzos, con lo que evitó la acción enemiga.

Beligerantes	
 Reino Unido	 Reino de España
Comandantes	
 John Jervis	 José de Córdova y Ramos
Fuerzas	
Royal Navy • 15 navíos de línea • 4 fragatas • 2 balandros • 1 cúter	Armada Española • 24 navíos de línea • 7 fragatas • 1 bergantín • 4 urcas

La batalla terminó habiéndose capturado 4 buques españoles y rendido otros varios. Estos no pudieron ser abordados y controlados por los ingleses que debieron dedicarse a reparar sus propias averías, dejando a los vencidos en libertad de acción.

Esta victoria fue especialmente útil para Inglaterra pues previno la posible unión de las flotas de Francia y de España para invadir su territorio, y descorazonó a Francia para tomar acción en forma independiente.



91 <https://todoavante.es/images/1797-SanVicente-14W.jpg>

	
Bajas	
Reino Unido	España
• 193 muertos • 397 heridos	• 390 muertos • 454 heridos • 2660 prisioneros • 4 navíos de línea capturados

Comentario

Horacio Nelson se distingue por su iniciativa y aunque no sigue las instrucciones de batalla, sus movimientos se adelantan a los de los españoles y le dan la victoria a los británicos

Batalla de Camperdown. Una Victoria Improvisada

Beligerantes	
 Gran Bretaña	 República de Batavia ⁹²
Comandantes	
Almirante Adam Duncan	VA Jan de Winter
Fuerza	
14 navíos de la línea 4 fragatas 6 balandras	11 navíos de la línea 8 fragatas 7 balandras

Se sabe que los planes no suelen resultar tal como se pensaron, pues siempre existe algún tipo de elemento que pone en riesgo la operación y es precisamente en estos momentos cuando la pericia de un comandante y la destreza de sus subalternos juega un papel fundamental para conseguir el éxito.

⁹² Nombre que tomó parte de lo que hoy se conoce como Países Bajos

La batalla de Camperdown es un buen ejemplo de este tipo de situaciones, donde dos almirantes libraron una batalla naval muy distinta a la que habían llegado a imaginar y cuyo resultado pudo haber influido en el desarrollo de las guerras napoleónicas. Además de considerarse el precursor de la táctica que utilizaría lord Nelson en Trafalgar.

Contexto histórico

Entre 1794 y 1796 los mares del norte de Europa eran un verdadero campo de batalla y para Francia solo había habido malas noticias. Aunque el cargamento de trigo había llegado a puerto, en el Glorioso 1° de Junio, el almirante Howe los había vapuleado y en las operaciones posteriores, solo habían recibido más daños.

Para intentar debilitar al enemigo en 1796 el gobierno galo puso Irlanda en su punto de mira. Era conocida la animadversión de los irlandeses por los ingleses, pues eran tratados como una mera colonia donde crecía mucho el sentimiento de independencia. Por lo tanto, la idea de hacer estallar una rebelión y que dicha insurrección podía ser apoyada por Francia podía resultar factible y dejaría a Gran Bretaña debilitados y Francia tendría a un aliado a tiro de piedra.

Lamentablemente para las aspiraciones de libertad de los irlandeses, la expedición fue un desastre. Si bien pudieron esquivar la flota británica, una tormenta hizo el trabajo en su lugar. Aunque victoriosos, los británicos tampoco estaban mejor. Las duras condiciones de la vida en un buque de guerra y los bajos salarios habían hecho mella en la paciencia de los marineros, quienes protagonizaron los motines de Spithead y Nore.

Ante este estancamiento, surgió un elemento que podría decantar la balanza a favor de los galos, Holanda. Desde hacía dos años Francia había invadido dicha nación e instalado un gobierno favorable a sus intereses. Pero lo más importante era que habían conseguido hacerse con la flota holandesa; lo que suponía una bendición para la armada francesa ya que si ambas escuadras se juntaban se crearía una fuerza lo suficientemente fuerte como para infligir grandes daños a los británicos.

Para evitar tal situación los británicos reunieron un grupo de buques y los destinados en el Mar del Norte, creando una nueva flota bajo el mando del almirante Duncan. Su misión era partir hacia Texel (en Holanda) y bloquear la costa para que el enemigo no se hiciese a la mar. Empezaba pues una de las más curiosas campañas navales dirigida por dos grandes almirantes.

El gran truco de Duncan



La batalla de Camperdown, 1799 por Philip James de Loutherbourg⁹³



Ubicación de Camperdown en el Mar del Norte

93

<https://www.meisterdrucke.es/impresion-art%C3%ADstica/Philip-James-de-Loutherbourg/781927/La-batalla-de-Camperdown,-1799.html>

Con el motín, aún en desarrollo, Duncan había visto que sólo conservaba el buque insignia, HMS Venerable navío de línea de tercera clase de la clase Culloden de 74 cañones; el navío de cuarta clase HMS Adamant con 50 cañones y la fragata de sexta clase HMS Circe, clase Enterprise, artillada con 28 piezas.

Con esas disminuidas fuerzas, le llegó el rumor que la flota del VA holandés se haría pronto a la mar. En clara inferioridad numérica, se presentó en las costas de Texel y montó guardia durante tres días.

Aun contando con vientos favorables, Duncan sabía que podría ser barrido en cualquier momento tan pronto cambiasen los vientos para los holandeses y que su derrota dejaría a Gran Bretaña en un grave peligro. Por este motivo ordenó a la fragata Circe, que estuviera emitiendo una gran cantidad de mensajes sin ningún tipo de sentido mediante banderas de señales; sin importar el texto. La idea era hacer creer que se estaban dando órdenes a un gran número de naves, más allá del horizonte. También, camufló sus buques para dar la impresión de que eran buques distintos los que patrullaban.

El truco resultó, ya que de Winter creyó que tras el horizonte se encontraba una fuerza enemiga mucho más numerosa. Entre tanto llegaron los navíos Russell (74) y Sans Pareil (80) este último francés había sido capturado en el Glorioso 1º de Junio.

En el cuarto día, pese a los refuerzos, la situación era igual de peligrosa, pues los vientos eran propicios para los holandeses. Duncan ordenó que sus 5 buques se situaran en línea en el estuario de Marsdiep y que combatieran hasta que se hundieran; de este modo también bloquearían esta zona. Para alegría del almirante británico, esta lucha jamás se produjo ya que de Winter todavía creía que había una gran flota británica y sus tropas aún no estaban listas para embarcarse.

Posteriormente el 10 de junio llegaron 6 navíos británicos de refuerzo y también pronto llegaría una flota rusa que debía apoyar un desembarco anglo-ruso que invadiría Holanda. Mientras tanto, el gobierno inglés consiguió terminar con el motín.

Zarpe de los Neerlandeses

El VA de Winter tenía órdenes de dirigirse a Brest y unirse a la flota francesa para invadir Irlanda. No obstante, de Winter se manifestó en contra del plan, pues lo veía poco viable, en especial tras el primer revés de los galos y creía que sería imposible evadir la Royal Navy pues tenían otra flota para proteger el canal de la Mancha.



Zarpe Flota Neerlandesa

También estaba preocupado por su dotación, menos entrenadas que los británicos en artillería y menos fiables en cuanto a lealtad. Bastantes marinos habían sido reclutados a regañadientes y la mayoría de la flota era conservadora y partidaria del depuesto Estatúder; que veían a los franceses como invasores en vez de libertadores.

Sin contar que debería combatir contra la flota de Duncan, la cual merodeaba cerca y desconocía su verdadero tamaño. No obstante, el gobierno de la República de Batavia le ordenó partir, mientras le recordaba “cuantas veces los almirantes holandeses han mantenido el honor del pabellón nacional incluso cuando sus fuerzas eran inferiores a las del enemigo”. En pocas palabras, debía

hacerse a la mar para no quedar desacreditados. Una gran victoria frente a Gran Bretaña, un archienemigo histórico de Holanda probablemente aumentaría el apoyo popular al nuevo régimen.

La batalla

Para la batalla, Duncan había pensado emular al almirante Howe e intentaría realizar la misma acción que en la batalla del Glorioso 1° de Junio; situarse en paralelo y luego ordenar que cada buque rompiera la línea de batalla enemiga por un sitio distinto, terminando en una lucha de acciones individuales entre los navíos.

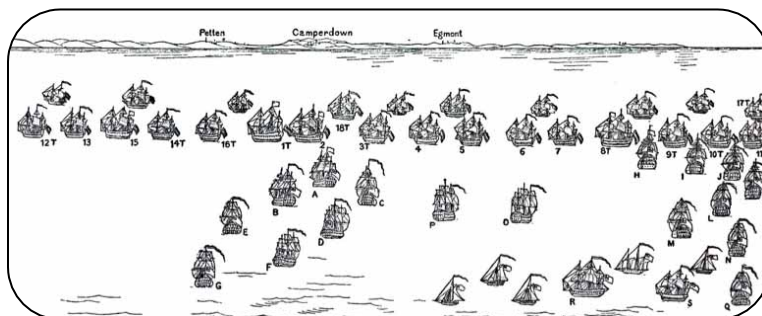
Respecto a su predecesor, Duncan contaba con la ventaja de tratarse de una táctica naval más conocida y aceptada por sus comandantes, los cuales sabían que era exitosa.

Por su parte, de Winter decidió que aquella ocasión la prudencia sería la mejor estrategia. Todavía no conocía el tamaño de la fuerza a la que se enfrentaba y dada a la escasa preparación de sus marinos, no podía permitirse hacer maniobras marineras demasiado elaboradas.

Además, con su experiencia contra los británicos, decidió que para repeler su ataque lo mejor era formar sus buques en una sólida línea de batalla para maximizar su potencia de fuego.

Ambas flotas levaron anclas y tardaron unas horas en avistarse. Gracias a la fragata Circe el enemigo fue divisado oportunamente. Estaban cerca de la costa de Holanda septentrional, conocida por sus corrientes frías y fuertes vientos; aunque no impidió que los civiles que vivían en la zona colindante se congregaran para ver el encuentro.

A la 9 de la mañana del 11 octubre 1797, Duncan movió la primera ficha al ordenar que la flota formara en línea e intentase acercarse a los holandeses para lanzar el ataque planeado. Por la forma de moverse, de Winter se percató de las intenciones de Duncan y dirigirse hacia aguas menos profundas, manteniendo la formación; de esta forma los británicos quedarían concentrados en un punto y mientras intentasen reorganizarse, podría obtener ventaja. Además, cabía la posibilidad de que alguno de ellos se varara.



Plan de acción del combate naval de Camperdown.

Duncan observó los movimientos holandeses y tuvo que corregir la ruta en más de una ocasión. Después ordenó disparar un cañón para indicar a sus comandantes que el momento había llegado, era las 11:00.

Luego, para evitar un contraataque holandés, ordenó anular el ataque y en vez de atacar en forma individual, la flota formaría en dos columnas contra la formación enemiga: una a barlovento mandada por Duncan y otra a sotavento bajo Onslow.

La idea era buena, pero de repente algunos buques del escuadrón de sotavento indicaron que no entendían el mensaje. ¿Qué estaba pasando? La respuesta, es que, si bien esta táctica ya estaba en los códigos de señales, la flota de Duncan se componía de buques que estaban en otras flotas y no todos tenían los códigos actualizados.

Para suerte para Duncan, sus comandantes tras la batalla del Glorioso 1° de Junio habían aprendido la lección y ante la duda, lo mejor era seguir con el ataque.

Duncan sólo pudo ver impotente como sus buques continuaban acercándose al enemigo, eso sí apiñados y desordenados; por lo que tuvo que poner orden mientras decía: Estoy decidido en luchar por tierra si no puedo hacerlo en el mar.

Mientras de Winter quedaba confundido por las maniobras británicas, se percató que, a causa de la inexperiencia de sus marinos, se habían abierto brechas en su formación. Sabiendo que esto suponía un riesgo terrible, ordenó a sus fragatas y buques menores (los cuales estaban mejor

armados que las fragatas británicas) que formaran una segunda línea de batalla para cubrir los espacios; eran las 12:05.

Finalmente llegó el momento decisivo, ambas flotas terminaron el acercamiento y empezó el combate: costado contra costado, abordajes y fuego de fusilería. Es interesante comentar que los holandeses combatían igual que los ingleses; es decir, en lugar de apuntar a las velas y mástiles (como los franceses) preferían disparar directamente a los cascos de los enemigos; por lo que los británicos siempre consideraron esta batalla como un duelo ante un rival igual.

En medio de la refriega, un proyectil impactó en el palo mayor del navío insignia, rompiendo su parte superior; cayendo la insignia del almirante. La insignia del almirante es un elemento de gran importancia y su arriada podría ser interpretado como un signo de capitulación.



Almirante Duncan recibe la espada del almirante De Winter en la Batalla de Camperdown, por Samuel Drummond (1827)

Pero antes de que el caos se propagara por las filas británicas, el marinero Jack Crawford tomó la insignia y trepando en medio de una lluvia de balas y astillas, consiguió clavarla en su sitio; evitando que la flota cayera en caos.

Poco a poco de Winter y los buques del centro entraron en acción. Fue el lugar donde se combatió más duro para repeler a los británicos y donde más bajas hubo.

Viendo tal destrucción el contralmirante Johan Arnold Bloys van Treslong reorganizó lo que quedaba de retaguardia e intentó socorrer a de Winter en su buque insignia. Lamentablemente todos los intentos fueron frustrados a causa del cambio del viento y en medio de los ataques británicos y la costa, le era imposible maniobrar.

El contralmirante Samuel Story, no solo había salvado a su buque, sino que embarcó en una fragata para seguir el combate. Viendo el desarrollo de los acontecimientos también decidió evacuar los buques menores.

Su marcha precedió la maniobra de Onslow, quien tras el éxito en la retaguardia ordenó que los buques menos dañados apoyaran el ataque al centro. La batalla estaba decidida y el golpe final vino de mano del capitán William Blight, quien le propinó una andanada a la popa del buque insignia.

De Winter viendo que no tenía escapatoria, ni vendrían refuerzos, con su buque totalmente desmantelado y con un total de 156 bajas entre heridos y muertos decidió arriar el pabellón de combate y rendirse.

De Winter fue traído ante Duncan. Aquel, en señal de rendición quiso entregarle su sable; pero para sorpresa de todos los presentes incluido el mismo almirante holandés, Duncan en un acto de respeto al enemigo vencido se negó a tomarlo mientras decía: Preferiría estrechar la mano de un hombre valiente en vez tomar su espada.

El balance final fue de 203 muertos y 622 heridos en las filas británicas; mientras que los holandeses sufrieron 540 muertos, 620 heridos y 11 buques capturados.

En Gran Bretaña la batalla fue enormemente celebrada. Pese a los motines, el espíritu y el poder de la armada seguían intactos; había un nuevo éxito digno de brillar al lado de las grandes batallas de la Royal Navy.

Desde el punto de vista holandés fue una desastrosa derrota. En el consejo de guerra resultante, excluía al VA de Winter quien quedó rodeado por una especie de aureola de héroe y evidentemente al gobierno se consideró 100% libre de cualquier tipo de responsabilidad. Pero se había sufrido una gran derrota y a ojos de los políticos alguien tenía que cargar con la culpa.

Bajas	
• 203 muertos • 622 heridos	• 540 muerto • 620 heridos • 7 navíos de línea capturados • 4 fragatas capturados

Comentario

El almirante Duncan logra engañar a los neerlandeses, haciéndoles creer que estaba acompañado por muchos buques, cuando la realidad es que varias unidades permanecieron amotinadas y no habían zarpado.

Cuando se da la batalla, el motín ya había sido superado.

Referencias

- Aguirre Vio, Carlos. "Historia Naval Mundial". Capítulos XL y XLI.
- E.B. Potter & Chester W. Nimitz. „Sea Power “A Naval History, Prentice Hall, Inc. 1960.
- War At Sea in The Age of Sail 1650-1850. Andrew Lambert. 2000. Cassell, Wellington House.

Links recomendados

- Glorioso 1 junio 1794: https://www.youtube.com/watch?v=FZj_ak8O2k8
- Cabo San Vicente: <https://www.youtube.com/watch?v=v-2bNxdxDCM>
- Camperdown: <https://www.todoababor.es/historia/la-batalla-de-camperdown/>

CAPÍTULO 06 EL IMPERIO MARÍTIMO DE GRAN BRETAÑA.

Introducción

Las fuerzas navales de la época eran veleros de madera armados con cañones de “avan carga” que disparaban balas esféricas inertes a no más de 2500 metros. Los buques de guerra se clasificaban en función del número de cañones que poseían en:

- Navíos, con 60 a 100 cañones y tripulados por 800 hombres.
- Fragatas, con 40 cañones.
- Corbetas, con 20 cañones.
- Bergantines, con 16 cañones.

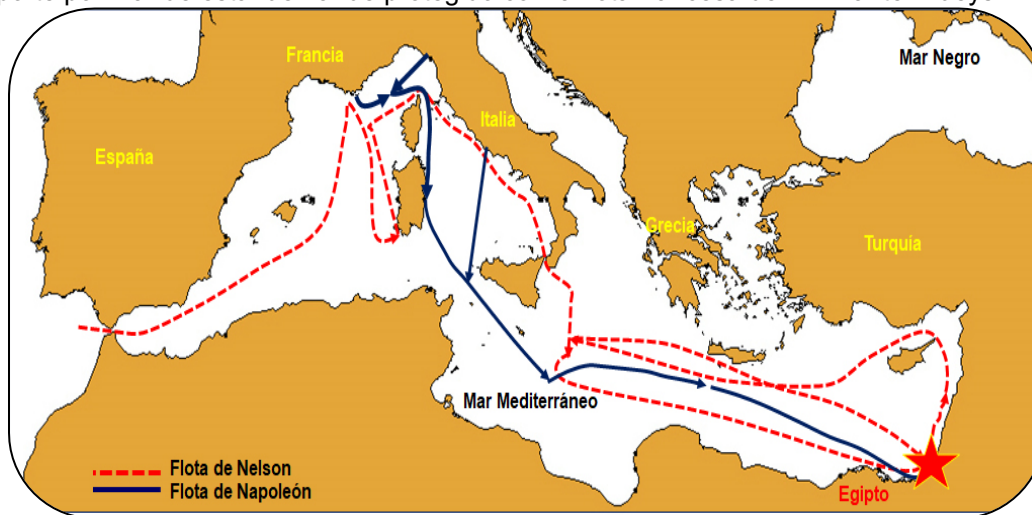
La Armada inglesa llegó a contar, en 1790, con 161 navíos de línea en todo el mundo.

Las operaciones navales inglesas en el enfrentamiento con Francia se encauzaron principalmente a mantener el bloqueo de los puertos franceses y a la lucha por el Control del Mar, con el objeto de consolidar sus Líneas de Comunicaciones Marítimas y con ellas la hegemonía comercial.

Batalla de Aboukir o del Nilo (1 agosto 1798)

Beligerantes	
 República Francesa	 Reino de Gran Bretaña
Comandantes	
François-Paul Brueys D'Aigalliers	Horatio Nelson
Fuerzas	
• 13 navíos de línea (uno de 120 cañones, tres de 80 cañones, nueve de 74 cañones) y cuatro fragatas	• 14 navíos de línea (trece de 74 cañones y uno de 50 cañones)

En cumplimiento al plan mediante el cual se afectaría seriamente la economía inglesa, consistente en la conquista de la India, Napoleón condujo una poderosa expedición militar a Egipto. El transporte por mar de esta fuerza fue protegido con la flota francesa del Almirante Brueys.



Perscusión de la flota francesa por Nelson⁹⁴

Nelson recibió la misión de destruir esta fuerza para lo cual efectuó una larga rebusca en el Mediterráneo hasta localizar la flota francesa en la Bahía de Aboukir, que ya había desembarcado las tropas en Alejandría.

⁹⁴ <https://www.todoababor.es/historia/batalla-del-nilo-o-batalla-de-aboukir-1798/>

Nelson decidió atacar de inmediato al sorprender a los franceses fondeados en línea de fila y amarrados entre sí proa con popa, formando una muralla defensiva flotante, como era el procedimiento normal.

La idea francesa era cerrar la bahía con esta muralla, que corría de los bajos de un extremo al otro, de manera de impedir el ingreso al interior. Como parte de la dotación francesa se encontraba en tierra haciendo aguada y víveres, se pensó que esta disposición permitiría defenderse bien de un ataque.

Comenzaba a atardecer y se presenta Nelson con su flota. Los franceses suponían que la acción se iniciaría al amanecer del día siguiente. Pero Nelson los sorprende y los ataca de inmediato.

La táctica tradicional consistía en formar la línea de batalla paralela a la del enemigo, pero Nelson, para evitar que el primer buque sufriera las salvas de todos los enemigos, dispuso que el primer buque fondeada frente a la primera nave francesa, el segundo buque frente a la siguiente nave enemiga y así sucesivamente.

Pero, el primer buque inglés notó que había un gran espacio entre la nave de vanguardia francesa y los bajos de la costa y decidió ingresar al interior de la formación enemiga y atacarla por ambas bandas.



Nelson en la batalla de Aboukir o del Nilo⁹⁵



96

Así, el ataque se concentró inicialmente en la vanguardia francesa dejando a la retaguardia descolocada e imposibilitada de participar por tener el viento en contra.

Iniciado el ataque, algunos comandantes cruzaron con sus buques por la proa y centro de la línea enemiga dejando a los franceses entre dos fuegos, contribuyendo a consolidar la victoria. El buque insignia, el "Orient" de 120 cañones, fue destruido al volar su santabárbara.

⁹⁵ Horatio Nelson, Angus Konstam. Osprey Publishing • www.ospreypublishing.com

⁹⁶ https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_del_Nilo

Al amanecer, el Almirante Villeneuve escapó con 4 buques de la retaguardia, que no habían combatido, aprovechando las condiciones de viento favorables que se le presentaban.



97

Los franceses perdieron 11 de sus 15 buques y 3.200 hombres mientras que los ingleses sufrieron daños en sus unidades y tuvieron 895 bajas.

Nelson recibió honores y fortuna, demostrando en esta acción su extraordinaria capacidad como táctico y líder.

Napoleón quedó aislado de Francia y sólo casi medio año después pudo volver secretamente sin sus tropas, las que debieron mantenerse en Egipto por más de dos años, sufriendo grandes bajas.

Bajas	
 República Francesa	 Reino de Gran Bretaña
• 2000-5000 bajas • 2 navíos de línea destruidos • 9 navíos de línea capturados • 2 fragatas destruidas • 3000-3900 capturados	• 218 muertos y 617 lesionado

Consideraciones de la batalla:

Destaca la tenacidad y perseverancia con que Nelson efectúa con empeño la rebusca del enemigo.

Se evidencia una excelente doctrina común de sus comandantes.

⁹⁷ https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_del_Nilo

Nelson hace uso de la **Sorpresa** al atacar de inmediato, antes del anochecer, y al **concentrar** sus fuerzas sobre una parte del enemigo.

Los británicos ingresan al interior de la formación francesa, atacándolos por las dos bandadas. La flota francesa no estaba preparada para defenderse por ambas bandadas (personal desembarcado)

Nelson conquista el Control del Mar en el Mediterráneo y salva a la India.

Batalla de Copenhague (2 abril 1801)⁹⁸

La "batalla más dura" del almirante Lord Nelson, contra la flota y la capital danesas de Copenhague el 2 de abril de 1801



Almirante Lord Nelson
por Lemuel Francis Abbott



Príncipe heredero danés
Federico

Como una forma de contrarrestar la efectividad de las operaciones navales desarrolladas en su contra por Inglaterra, particularmente el bloqueo marítimo a que estaba sometido, Napoleón promovió la formación de la Liga de los Neutrales con Dinamarca, Rusia, Suecia y otras ciudades estados.

Beligerantes	
 Reino Unido	 Reino de Dinamarca y Noruega
Comandantes	
Hyde Parker	Olfert Fischer
Horatio Nelson	Steen Bille
Fuerzas	
Nelson • 12 navíos de línea • 5 fragatas • 7 bombardas • 6 buques menores Parker (reserva): • 8 navíos de línea	Fischer: • 7 navíos de línea • 10 buques menores Bille: • 17 navíos de línea • 1 batería terrestre

Inglaterra envió al Almirante Sir Hyde Parker al Báltico con instrucciones de atacar a los miembros de la Liga y lograr su disolución. El segundo en el mando era el Almirante Nelson.

Después de atravesar el Paso de Sund, pegados a la costa sueca asumiendo acertadamente que sus fuertes no dispararían por los desacuerdos políticos que tenía Suecia con el zar de Rusia,

⁹⁸ <https://www.britishbattles.com/napoleonic-wars/battle-of-copenhagen/>

que patrocinaba la Liga, la escuadra inglesa quedó en condiciones de atacar a la flota danesa, escogida prioritariamente como blanco por el alto riesgo de que Napoleón la utilizara para operar contra Inglaterra.

Las unidades danesas estaban bajo la protección de sus fuertes y de una línea de baterías flotantes.



La noche del 30 al 31 de marzo fue usada en sondear y reconocer los sectores más importantes del canalizo por donde deberían navegar.

En la aproximación al combate después de haber permanecido fondeados al SE de Copenhague, se vararon tres navíos sin que esto interfiriera lo planificado.

El Almirante Parker, que debía intervenir desde el norte para neutralizar las poderosas baterías que protegían la ciudad y el extremo norte del canalizo, sólo pudo observar el desarrollo de la batalla sin poder participar en las acciones como estaba planeado por impedírsele la dirección del viento que le era adversa.



Cámara del HMS Elephant la noche antes de la batalla por Thomas Davidson



HMS Elephant buque insignia de Nelson

Constatando, en medio del combate, que Nelson estaba en malas condiciones bajo el fuego enemigo le ordenó, mediante banderas, que se retirara. Aquí se dio el hecho de que Nelson, mirando la orden con el catalejo puesto en su ojo ciego dijo que no veía la señal que le está mandando el Almirante Parker y dispuso continuar la lucha.

En realidad, Nelson consideró de mayor peligro retirarse y concibió establecer una tregua negociando su salida con el Príncipe danés, incluidos sus buques varados, a cambio de no bombardear la ciudad. Lo propuesto fue aceptado, aunque Inglaterra fue duramente criticada internacionalmente por la forma innoble en que fue logrado.

Nelson también intentó persuadir al Príncipe para que se retirara de la Liga, pero este se negó terminantemente. Sin embargo, con la muerte del Zar en esos días la alianza se disolvió.

Así, los neutrales que pretendían reemplazar a la Marina Mercante francesa para obtener las correspondientes ventajas económicas que el tráfico comercial representaba, no lograron su intento.

Bajas	
• 350 muertos • 850 heridos	• 1600-1800 muertos o heridos • 3 buques hundidos • 12 buques capturados

Buques y Armamentos en la Batalla de Copenhague

La vida en un velero de guerra de los siglos XVIII y XIX, particularmente en los grandes navíos de línea, era ajetreada y dura. La disciplina se imponía con extrema violencia, las pequeñas infracciones se castigaban con latigazos públicos. La comida, lejos de ser buena, se deterioró a medida que los buques pasaban tiempo en el mar. El agua potable era escasa y generalmente salobre. La escasez de cítricos y verduras frescas hizo que el escorbuto se estableciera rápidamente. El gran peso de las armas y el equipo y la necesidad de trepar por los aparejos en condiciones climáticas adversas con frecuencia causaban lesiones graves.

Los buques de guerra llevaban su armamento principal en baterías laterales a lo largo de los costados. Los buques se clasificaron según el número de cañones que llevaban o el número de cubiertas que llevaban baterías.

El tamaño del arma en la línea de buques de batalla era de hasta 24 libras, disparando pesadas bolas de hierro o balas de cadena y eslabón diseñadas para destrozarse aparejos. La primera descarga, cargada antes de que comenzara la acción, era siempre la más eficaz.

Los buques maniobraron para lanzar andanadas de la manera más destructiva; el mayor efecto se lograba disparando a la popa o la proa de un enemigo, de modo que el disparo recorría la longitud del buque, causando estragos y destrucción.

Los buques daneses en la Batalla de Copenhague estaban amarrados a los embarcaderos. Los buques británicos anclaron junto a la flota danesa amarrada y los disparos fueron de costado a costado a una distancia de unas pocas yardas.

Los buques llevaban una variedad de armas más pequeñas en la cubierta superior y en el aparejo, desde cañones giratorios que disparaban metralla o botes (bolsas de balas de mosquete) hasta mosquetes y pistolas de mano, cada tripulación buscaba aniquilar a los oficiales y marineros enemigos en la cubierta.

Las heridas en los combates navales del siglo XVIII eran terribles. Las balas de cañón arrancaron extremidades o, al golpear cubiertas de madera y amuradas o armas y estructuras metálicas, arrojaron fragmentos de astillas por todo el buque y causaron heridas horribles. La caída de mástiles y aparejos infligió graves lesiones por aplastamiento. Los marineros estacionados en lo alto cayeron al mar por el colapso de los mástiles y los aparejos y se ahogaron. Se causaron grandes pérdidas cuando un buque finalmente se hundió.



Artilleros en la cubierta principal⁹⁹

⁹⁹ Horatio Nelson, Angus Konstam. Osprey Publishing • www.ospreypublishing.com

Las tripulaciones de los barcos de todas las naciones eran duras y disciplinadas. Los británicos, con un servicio de bloqueo continuo contra Francia y España, estaban particularmente bien entrenados.

Los comandantes británicos eran responsables de reclutar a la tripulación de sus buques. Los hombres fueron llevados dondequiera que pudieran encontrarlos, en gran parte por la pandilla de prensa. Todas las nacionalidades sirvieron en buques británicos, aunque varios buques permitieron que los tripulantes daneses se transfirieran en lugar de servir contra sus propios compatriotas. La lealtad de una tripulación residía principalmente en su buque. Una vez que el fragor de la batalla se calmó, hubo poca animosidad contra el enemigo. Las tripulaciones británicas hicieron grandes esfuerzos para rescatar a los marineros de los buques daneses que se estaban hundiendo al final de la Batalla de Copenhague.

La batalla

A principios de 1801, Gran Bretaña se enfrentó a una coalición de estados del norte de Europa, dirigida por Francia, combinados en neutralidad hostil contra Gran Bretaña, la Confederación del Norte. Esos estados eran Rusia, Dinamarca, Suecia y Prusia. El Almirantazgo Británico ordenó al Almirante Sir Hyde Parker con una flota británica al Báltico, con el Almirante Lord Nelson como su segundo al mando, para disolver la confederación.

El 18 de marzo de 1801, la flota británica fondeó en el Kattegat, la entrada al Báltico desde el Mar del Norte, y los diplomáticos británicos partieron hacia Copenhague.

El plan de Nelson era que la flota británica atacara al escuadrón ruso que inverna en el puerto de Revel, siendo la armada rusa la fuerza naval más fuerte y dominante en el Báltico.

Había falta de confianza entre Parker y Nelson; Parker mantuvo a Nelson a distancia, mientras los diplomáticos británicos negociaban con los daneses para obtener su retirada de la coalición.

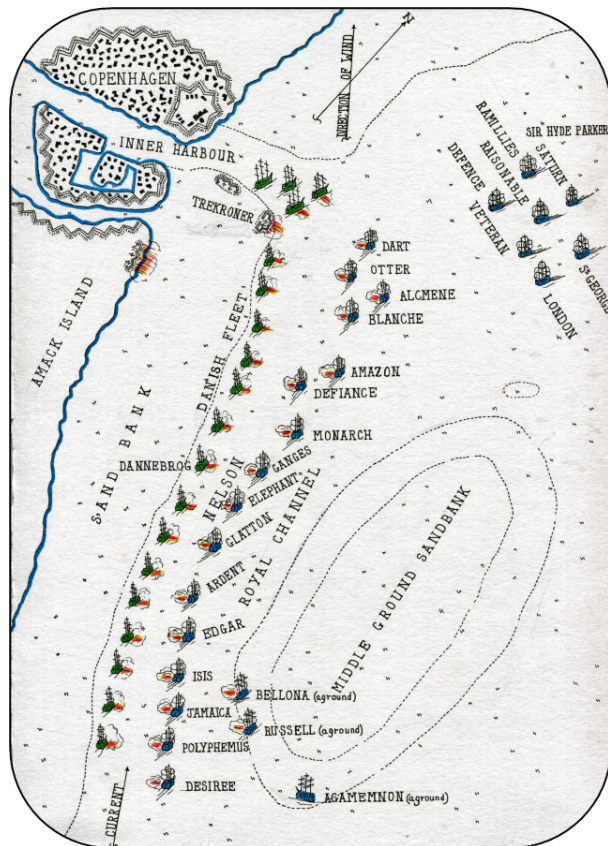
Las negociaciones con los daneses exasperaron a Nelson, un hombre de acción, que quería atacar a los daneses y destruir su flota, antes de pasar a Revel y los buques rusos. El buque insignia de Nelson, el HMS St George, había sido autorizado para la acción durante una semana.

El 23 de marzo de 1801, Parker convocó un consejo de guerra en el que los diplomáticos británicos revelaron que el príncipe heredero danés y su gobierno, activamente hostil a Gran Bretaña, no estaban preparados para retirar a Dinamarca de la coalición y que se estaban fortaleciendo las defensas de Copenhague.

Nelson instó a que la flota danesa fuera atacada sin demora, diciendo: "Que sea por el estrecho, por el cinturón, o, de cualquier forma, no pierdas ni una hora".

El 26 de marzo de 1801, la flota británica se dirigió hacia Sound, la puerta de entrada al Báltico y la gran fortaleza danesa de Kronenburg. Preparándose para la batalla, Nelson trasladó su bandera al buque más pequeño Elephant, de 74 cañones, cuyo capitán, Foley, había liderado el ataque en la Batalla del Nilo.

El 30 de marzo de 1801, el viento era propicio para el avance británico sobre Copenhague y la flota británica pasó el Sound, manteniéndose del lado sueco.



Mapa de batalla de Copenhague por John Fawkes

En el evento, los suecos mantuvieron el fuego, mientras que los daneses en Cronenburg dispararon sin efecto, el alcance era demasiado grande. La flota británica ancló cinco millas debajo de Copenhague, lo que permitió a los oficiales superiores reconocer las defensas de la ciudad en el lugre Skylark. Durante este reconocimiento, las boyas clave, retiradas por los daneses, fueron reemplazadas por pilotos y capitanes de vela en el servicio británico.

Según el plan británico, el comandante en jefe, el almirante Sir Hyde Parker, avanzaría desde el norte con los buques británicos más grandes, evitando así cualquier ataque de relevo de la flota sueca o de un escuadrón ruso. Nelson llevaría su división al canal fuera del puerto de Copenhague y, navegando hacia el norte por el canal, atacaría a los buques de guerra daneses amarrados a lo largo de la orilla, hasta llegar a los buques más grandes amarrados por la poderosa fortaleza danesa de Trekroner, en la entrada al puerto de Copenhague.

El almirante Sir Hyde Parker dejó generosamente la planificación a Nelson, incluso ofreciéndole dos buques de línea más para su escuadrón de los que Nelson había solicitado.

El 1 de abril de 1801, Nelson llevó a cabo su reconocimiento final en la fragata Amazon. El capitán del Amazonas, el Capitán Riou, lo impresionó muy favorablemente y Nelson decidió darle un papel principal en el ataque.

En la noche del 1 de abril de 1801, Nelson redactó sus planes finales e informó a sus oficiales, mientras que el Capitán Hardy se aventuró hasta los buques daneses en un bote largo y realizó sondeos; los pilotos colocando la última de las boyas.



*Buque del comandante Riou
HMS Amazon*



Comandante Riou quien condujo ataque a fortaleza Trekroner Fortress. Murió en la batalla

El plan de Nelson era simple: sus buques en línea navegarían hacia el canal interior, Royal Passage, cada buque anclando en su lugar designado y atacando a su rival danés asignado. El Capitán Riou en el HMS Amazon debía liderar un escuadrón de buques más pequeños y atacar la Fortaleza Trekroner, que sería asaltada por infantes de marina y soldados en el momento adecuado, después de haber sido reducida por el bombardeo.

A las 8 a.m. del 2 de abril de 1801, comenzó el asalto, con el buque de Su Majestad Edgar (Capitán Murray, 74 cañones) al frente de la división desde su fondeadero y virando desde las profundidades exteriores hacia el Pasaje Real. Inmediatamente, el desastre golpeó a la división de Nelson cuando el HMS Agamemnon (Capitán Fancourt, 64 cañones), el viejo buque de Nelson, incapaz de sortear el giro hacia el canal, encalló en el bajo conocido como Middle Ground. Polifemo (Capitán Lawford, 64 cañones), asumiendo el papel principal de Agamenón, hizo que la U girara hacia el Pasaje Real y fue atacado intensamente por el buque danés Provesteen (Capitán Lassen, 56 cañones).

Los siguientes buques, Isis (Capitán Walker, 50 cañones), Glatton (Capitán William Bligh, 54 cañones) y Ardent (Capitán Bertie, 64 cañones), dieron la vuelta y, anclados, se enfrentaron a los buques daneses que les habían asignado.

Al intentar pasar estos buques, Bellona (Capitán Thompson, 74 cañones) aterrizó en el bajío de Middle Ground, al igual que el siguiente Russell (Capitán Cumming, 74 cañones). Pegados rápidamente, estos buques dispararon contra los daneses lo mejor que pudieron, pero varios de los cañones del Bellona estallaron, matando a sus tripulaciones, debido a la edad o a la mala fundición de los cañones, o a la sobrecarga en un esfuerzo por lograr un mayor alcance.

La puesta a tierra de Agamemnon, Bellona y Russell hizo que la Fortaleza Trekroner quedara sin marcar, lo que requirió que Riou llevara a cabo el bombardeo con su escuadrón de embarcaciones más pequeñas, el humo que se elevaba ocultaba sus buques y los protegía inicialmente de daños excesivos.

Nelson, en Elephant (Capitán Foley, 74 cañones), tomó el fondeadero asignado a Bellona, con Ganges (Capitán Freemantle, 74 cañones) y Monarch (Capitán Moss, 74 cañones) fondeando inmediatamente frente a Elephant. Con la línea en su lugar, la batalla se convirtió en un duro combate de artillería entre los buques británicos y los buques y baterías daneses, flotantes y terrestres, que duró unas dos horas.

Hacia el norte, el almirante Sir Hyde Parker, el comandante en jefe británico, presenció con creciente ansiedad el intenso bombardeo, mientras los grandes buques de línea de su escuadrón avanzaban lentamente por el canal, el viento favorable para Nelson, pero contrario para ellos. Al ver la intensidad de la batalla, Parker concluyó que debería darle a Nelson la oportunidad de interrumpir la acción y levantó la señal para retirarse, dando a la batalla su episodio más famoso.

El oficial de comunicaciones de Nelson, al ver el mensaje del buque insignia, preguntó si la señal del comandante en jefe debería repetirse a los otros buques, a lo que Nelson indicó que solo se enviaría un acuse de recibo, mientras que la señal 16, la orden de acción cercana., ser mantenido.

Ningún buque de la división de Nelson actuó a la señal de Parker, excepto el escuadrón del Capitán Riou, que atacó la Fortaleza Trekroner. Riou, esperando que Nelson cancelara el asalto, giró su buque para comenzar la retirada. Los daneses redoblaron su fuego, causando daños significativos y bajas en los buques de Riou, con un disparo derribando a un grupo de marines y el siguiente matando al propio Riou.



Lord Nelson coloca el telescopio en su ojo ciego



Teniente Willemoes, Real Armada Danesa a bordo del Gerner Radeau por Christian Mølsted



Batería flotante danesa y un navío bajo fuego

Nelson se volvió hacia el coronel Stewart, al mando del contingente de soldados llevados en la flota, y dijo: "¿Sabe lo que se muestra a bordo del comandante en jefe?" ¡Número 39, para dejar

la acción! ¡Deja la acción! Ahora maldita sea si lo hago. Volviéndose al lado de su capitán de bandera, Nelson dijo: 'Sabes, Foley, solo tengo un ojo. A veces tengo derecho a ser ciego'. Luego, Nelson levantó su telescopio hasta su ojo ciego y dijo: "Realmente no veo la señal".

A las 2 de la tarde del 2 de abril de 1801, gran parte de la línea danesa dejó de disparar, con los buques a la deriva y en llamas, varios habiéndose rendido, sus capitanes ahora a bordo del Elephant.

El Capitán de navío Thesiger, un oficial británico con amplia experiencia en el Mar Báltico por su servicio en la marina rusa, desembarcó con correspondencia de Nelson para el Príncipe heredero danés, invitando a un armisticio. Durante las negociaciones, solo las baterías en la isla Amag, en el extremo sur de la línea danesa, la Fortaleza Trekroner y algunos buques continuaron disparando.

Un alto oficial danés, el ayudante general Lindholm, subió a bordo del Elephant para negociar y ordenó a la Fortaleza Trekroner que dejara de disparar en su camino. Los buques británicos también cesaron el fuego y la batalla terminó efectivamente.

El Defiance (Buque insignia del contralmirante Graves: Capitán Retalick, 74 cañones) y Elephant encallaron y el buque insignia danés, Dannebrog (Capitanes Fischer y Braun, 80 cañones), encalló y explotó, con un número considerable de bajas.



Nelson escribiendo la carta al príncipe heredero de Dinamarca por Thomas Davidson

A la mañana siguiente, 3 de abril de 1801, Nelson subió a bordo del buque danés Syaelland, anclado bajo los cañones de la Fortaleza Trekroner, y tomó la rendición de su capitán Stein Bille, quien se negó a atacar a cualquier oficial que no fuera el propio Nelson.

Las cañoneras británicas remolcaron el buque danés para agregarlo al grupo de buques daneses que habían sido capturados en la batalla. 19 buques daneses fueron hundidos, quemados o capturados.

Justo antes de la Batalla de Copenhague, el 24 de marzo de 1801, el zar de Rusia, Pablo I, fue asesinado por miembros de la corte de San Petersburgo y reemplazado por su hijo antifrancés, Alejandro I. El efecto de la Batalla de Copenhague y el asesinato del zar provocaría el colapso de la Confederación del Norte.

Bajas

Las bajas británicas fueron 253 hombres muertos y 688 heridos. Ningún buque británico se perdió. Los daneses perdieron 790 hombres muertos, 900 hombres heridos y 2000 hechos prisioneros.

Anécdotas y tradiciones de la Batalla de Copenhague:

- La carta que Nelson envió al Príncipe Heredero por el Capitán Thesiger decía: Lord Nelson tiene instrucciones de perdonar a Dinamarca cuando ya no resista, pero si el fuego continúa por parte de Dinamarca, Lord Nelson se verá obligado a prender fuego a todas las baterías flotantes que tiene. tomados, sin tener el poder de perdonar a los valientes daneses que los

han defendido. Fechado a bordo del HMS, Elephant Copenhagen Roads, 2 de abril de 1801 Vicealmirante Nelson & Bronté bajo el mando del almirante Sir Hyde Parker. (La firma de Nelson hace referencia al título de duque de Bronté (Duca di Bronté), que le confirió el rey de Sicilia después de la batalla del Nilo).



Destrucción de la flota danesa en Copenhague por Thomas Whitcombe

- Nelson consideró que la Batalla de Copenhague fue su acción de flota más reñida. Aunque obstaculizados por muchos de sus buques que no estaban preparados para el servicio, los daneses lucharon ferozmente y, a veces, con desesperación en defensa de su ciudad capital, relevos del ejército y refuerzos civiles reemplazando las pérdidas en las baterías.
- La batalla selló la reputación de Nelson como líder naval más importante de Gran Bretaña. Poco después, se retiró a Sir Hyde Parker y Nelson quedó al mando de las operaciones en el Báltico.
- El incidente con la señal se convirtió en una parte importante de la leyenda de Nelson.
- El ataque a Copenhague, considerado fundamental por los británicos para evitar que la flota danesa actuara en favor de los intereses franceses, provocó un gran resentimiento contra Gran Bretaña en Dinamarca. Cuando Nelson regresó a Inglaterra y compareció ante la corte, el rey Jorge III no mencionó la batalla.
- El HMS Glatton fue comandado en la batalla por el capitán William Bligh, quien en 1789 había comandado el HMS Bounty en su viaje al Pacífico y los amotinados lo arrojaron a la deriva en el bote de un buque.
- La noche anterior a la batalla de Copenhague, Nelson invitó a cenar a los oficiales del buque del HMS Elephant y brindó "por un buen viento y la victoria".
- Un destacamento de soldados, el 49º Regimiento, una compañía de lo que se convertiría en el 95º de Rifles y Artillería Real, sirvió con la Flota en la Batalla de Copenhague. Algunos de estos soldados reclamaron la Medalla de Servicio General Naval 1793-1840 con el broche 'Copenhague' cuando se emitió en 1847, entre ellos el soldado Steff de la 95, que sirvió en el HMS Isis durante la Batalla de Copenhague.

Comentario:

**Nelson no hace caso a la orden de retirarse del combate que le dio Sir Hyde Parker.
Dada su tenacidad, obliga a los daneses a negociar y aceptar sus condiciones.**

Maniobra Estratégica de Napoleón de 1805

Napoleón inició en 1801 los preparativos para invadir Inglaterra, en base a un poderoso ejército que debería ser transportado a través del Canal de la Mancha, zarpando desde Boulogne y embarcado en buques, plataformas y barcasas preparadas para ello. Inglaterra, conociendo estos

preparativos, intentó dos veces atacar y destruir los medios que se iban acumulando, pero aun siendo Nelson quien dirigió las acciones, no dieron resultado (2 y 15 agosto 1801).

La paz de Amiens, de marzo 1802, suspendió momentáneamente los preparativos franceses, situación que duró sólo hasta el año siguiente, en que, rotas las relaciones entre Francia e Inglaterra, se reanudaron con las actividades en Boulogne.

Napoleón comprendía que para materializar su proyecto debía tener, aunque parcial y momentáneamente, el control de las aguas del Canal para permitir la invasión. El ejército que preparó llegó a contar con 150.000 hombres y disponía de más de 2.000 embarcaciones para el cruce.

Francia tenía sus buques de guerra distribuidos en Brest, Toulon y Rochefort. Sus aliados españoles estaban en el Ferrol y en Cádiz. Concentrarlos no era sencillo pues los puertos estaban bloqueados por los ingleses.

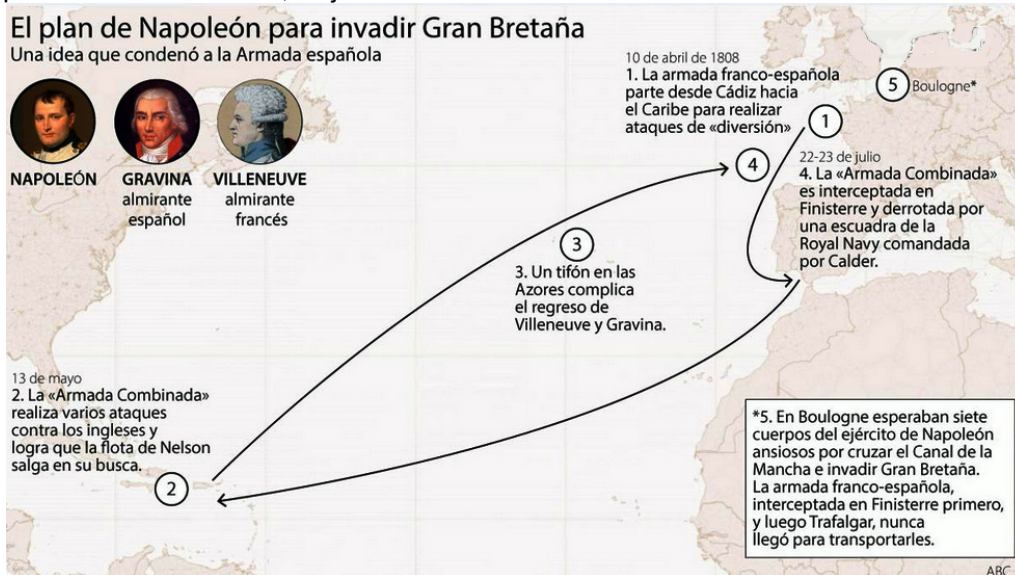
Si Napoleón lograba la concentración de sus unidades podía llegar a tener superioridad numérica sobre los ingleses y el control del mar necesario para la invasión.

Así, después de muchos planes e intentos frustrados para engañar a los ingleses, se dio ejecución a una maniobra que disponía que las Escuadras de Rochefort y Toulon se reunieran en las Antillas, en enero 1805, hostilizando las colonias británicas para atraer a las fuerzas navales inglesas y aliviar la presión que ejercían sobre los puertos franceses y españoles, permitir el zarpe de los buques bloqueados y lograr la concentración indispensable en el Canal para asegurar la invasión.

Al mismo tiempo, la escuadra que estaba en Brest debía transportar un cuerpo de Ejército a Irlanda para apoyar la sublevación allí existente contra el Reino Unido y producir también un apremio a los ingleses que los obligara a enviar una fuerza naval para oponerse al desembarco, alejándola del Canal.



Almirante francés Villeneuve¹⁰⁰



Maniobra estratégica de Napoleón para invadir Inglaterra¹⁰¹

Para que una Maniobra Estratégica sea efectiva es indispensable que se cumplan oportunamente los objetivos de cada una de sus partes o fases. En este caso, un temporal hizo regresar a

¹⁰⁰ <http://atenas-diariodeabordo.blogspot.com/2020/01/galdos-trafalgar-la-batalla.html>

¹⁰¹ https://www.abc.es/historia/abci-desquiciado-plan-napoleon-para-invadir-gran-bretana-desangro-armada-espanola-202001222330_noticia.html?ref=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F

su base al VA Villeneuve con la escuadra de Toulon permaneciendo allí hasta marzo y dejando en espera a la escuadra de Rochefort en Centro América. Al zarpar finalmente el Almirante Villeneuve hacia Centro América fue perseguido por Nelson como se había planeado, quien lo forzó a regresar a Europa sin lograr su reunión con las otras fuerzas francesas. Villeneuve entró a Vigo después de un enfrentamiento sin consecuencias con buques ingleses al mando del Almirante Calder que trató de interceptarlo (25 de julio) a 80 millas del Cabo Finisterre.

Lo anterior hizo suspender la Operación en Irlanda, hizo fracasar la Maniobra y afectó las decisiones de Napoleón en el ámbito naval. Por otro lado, el ejército invasor que se concentraba en las costas francesas de canal de la Mancha fue redesignado al frente con Austria, por lo que Francia ya no contaba con capacidad militar para invadir Inglaterra.



102



El carácter indeciso y falta de mando del Almirante Villeneuve llevó a que Napoleón lo relevara del mando, para utilizar su flota en el Mediterráneo a fin de apoyar las operaciones contra Nápoles. El Almirante, al conocer extraoficialmente la noticia, decidió zarpar junto con sus aliados españoles a pesar de la oposición de sus comandantes, aparentemente con la intención de congraciarse con Napoleón antes de ser relevado.

Batalla de Trafalgar¹⁰³

La aplastante derrota de Nelson de las armadas francesa y española el 21 de octubre de 1805, estableciendo a Gran Bretaña como la potencia naval mundial dominante durante un siglo, pero a costa de la vida de Nelson.

La batalla de Trafalgar tuvo lugar el 21 octubre 1805, en el marco de la tercera coalición iniciada por Reino Unido, Austria, Rusia, Nápoles y Suecia para intentar derrocar a Napoleón Bonaparte del trono imperial y disolver la influencia francesa en Europa. Dicha batalla naval está considerada como una de las más importantes del siglo XIX, donde se enfrentaron los aliados Francia y España (VA francés Pierre Villeneuve, y el teniente general del mar Federico Gravina) contra la armada británica al mando del VA Horatio Nelson, quien obtuvo la victoria.

Lugar	Cabo Trafalgar frente a la costa suroeste de España, al sur de Cádiz	
Adversarios	Royal Navy	Flotas de Francia y España.
Comandantes	- Almirante Vizconde Lord Nelson - Vicealmirante Collingwood.	- Contraalmirante de Francia - Almirantes d'Aliva y Cisternas de España
Flotas	32 buques británicos 25 navíos 4 Fragatas y - buques menores	23 buques franceses y 15 españoles 33 navíos de línea 7 Fragatas y - buques menores 4.000 soldados, incluyendo fusileros del Tirol, embarcados en destacamentos en las flotas francesas y española.
Vencedor	Rotunda victoria de la Royal Navy.	

¹⁰² Horatio Nelson, Angus Konstam. Osprey Publishing • www.ospreypublishing.com

¹⁰³ <https://www.britishbattles.com/napoleonic-wars/battle-of-traffic/>

Los acontecimientos históricos que precedieron a esta batalla se encuentran en el intento frustrado de Napoleón de invadir las islas británicas, en el que la escuadra franco-española debía distraer a la flota británica y alejarla del canal de la Mancha para dirigirla a las Indias Occidentales (el Caribe).

Este plan de distracción fracasó y se agravó con la consiguiente derrota de Finisterre (22 julio 1805). Tras esta derrota, la flota se dirigió al puerto de Cádiz, de donde zarparía el 19 de octubre hacia Trafalgar.

La flota franco-española se vio bloqueada en Cádiz por Nelson, y en septiembre Napoleón ordenó a Villeneuve navegar a Nápoles para despejar el Mediterráneo de buques británicos, pero no obedeció esta orden, permaneciendo en puerto.



1805 Movimientos previos a batalla de Trafalgar

A mediados de octubre, conociendo las intenciones de Napoleón de relevarlo y enviarlo a París para pedirle cuentas de sus acciones, se adelantó y zarpó de Cádiz con la flota combinada el 18 de octubre.

El total de 34 buques se encontró con la flota de Nelson cerca del cabo de Trafalgar el 21 de octubre produciéndose la batalla de Trafalgar. Nelson fue herido de muerte durante la batalla, convirtiéndose en uno de los más grandes héroes de guerra de Gran Bretaña. Villeneuve y su buque insignia, el Bucentaure, fueron capturados por los británicos junto con otros muchos buques españoles y franceses. El comandante Pierre-Étienne-René-Marie Dumanoir decidió huir con 4 navíos en los primeros momentos de la batalla y el almirante español Gravina, herido en combate, logra alejarse del campo de batalla con parte de la flota, muriendo meses más tarde por las heridas sufridas.

2. Estado de la flota española

La reciente epidemia de fiebre amarilla que había azotado Andalucía entre 1802 y 1804 dejó a la flota española sin la cantidad suficiente de tripulantes, por lo que muchos de los marineros tuvieron que ser reclutados en una apresurada y obligada leva. Estos marineros eran de diversos orígenes: mendigos, campesinos, soldados de infantería, incluso reclusos liberados... Por otro lado, el estado mismo de los buques era lamentable, tanto que algunos capitanes españoles habían sufragado de su bolsillo las reparaciones y la pintura de sus buques para no quedar deshonrados ante los capitanes franceses.

La flota española anclada en Cádiz estaba compuesta por 15 navíos de línea.

3. **Estado de la flota francesa**

La Marina Imperial de Francia era considerada la segunda en importancia de la época. Estaba dotada de buques potentes y modernos, pero la Revolución francesa había dejado el cuerpo de oficiales a marineros inexpertos en sustitución de los antiguos mandos, ajusticiados durante el proceso revolucionario por su origen aristocrático. La mayor parte de los oficiales eran inexpertos en citas bélicas de importancia, careciendo de capacidad de lucha, mientras que las tripulaciones carecían de experiencia profesional naval, abusando de soldados del ejército de tierra para los navíos.

La flota francesa fue de 18 navíos de línea en la batalla.

4. **Mando francés**

Vicealmirante Pierre Charles Silvestre de Villeneuve	<i>Marino de origen provenzal (Valensole, 1763) era el VA de la flota francesa durante las Guerras Napoleónicas. Villeneuve mandó la flota franco-española derrotada en la batalla al mando del Bucentaure. Fue un marino desprestigiado que no gozaba de la confianza de su gobierno ni de sus aliados españoles.</i>
Contraalmirante Charles-René Magon de Médine.	<i>(París, 1763) Magon actuó como segundo de los franceses. Tenía experiencia por su participación en la guerra de Independencia de los Estados Unidos y en las Guerras Revolucionarias Francesas</i>

5. **Estado de la flota británica**



Batalla de Trafalgar. 2 octubre 1805 por Nicholas Pocock

Por otro lado, la escuadra británica al mando del almirante Horatio Nelson estaba compuesta por marineros profesionales, casi todos con varios años en la mar y una amplia experiencia en el combate. De hecho, muchos de los marineros y buques que participaron en Trafalgar fueron los que pusieron en jaque a Francia y a España en varias ocasiones como en la batalla del Cabo de San Vicente, en la batalla del Nilo o en la ya comentada del cabo Finisterre. Además, se encontraba comandada por un almirante que se había convertido por méritos propios en toda una leyenda en el Reino Unido y en el resto de Europa.

El Reino Unido dispuso de 27 navíos de línea en la batalla.

6. **Mando británico**

VA Horatio Nelson	<i>El marino británico (Burnham Thorpe, 1758) más célebre de la historia, se destacó durante las Guerras Napoleónicas y obtuvo su mayor victoria en la célebre batalla de Trafalgar, en la que perdió la vida. Fue duque de Bronte en el Reino de Nápoles (1799); vizconde Nelson y barón del Nilo y de Burnham Thorpe (1798), y barón de Hilborough (1801) en Inglaterra.</i>
--------------------------	--

VA Cuthbert Collingwood

(Newcastle upon Tyne, 1748) Se destacó por participar junto con Horatio Nelson en varias de las victorias británicas de las guerras napoleónicas y, a menudo, como el sucesor de Nelson en diversas campañas.

La batalla

En la Batalla de Trafalgar, la fuerza principal de Nelson comprendía 8 acorazados de tres pisos con más de 90 cañones cada uno. El enorme buque español Santísima Trinidad llevaba 120 cañones y el Santa Anna 112 cañones.



Almirante Lord Nelson



Vicealmirante Cuthbert Collingwood



Almirante Villeneuve

El tamaño del arma en la línea de buques de batalla era de hasta 24 libras, disparando pesadas bolas de hierro o balas de cadena y eslabones diseñadas para destruir el aparejo. Trafalgar fue una acción de flota cercana. Los buques maniobraron hasta el enemigo y lanzaron andanadas a una distancia de unos pocos metros. Para aprovechar al máximo el rango cercano, las armas fueron "disparadas dos veces" con metralla encima de la bola. Se dice que las tripulaciones de algunos buques franceses no pudieron hacer frente a esta terrible experiencia, cerrando sus puertas de armas e intentando escapar del fuego.

El Royal Sovereign de Collingwood disparó su primera andanada en la Batalla de Trafalgar contra la popa del buque español Santa Anna y le causó daños masivos.

La descarga de los cañones a quemarropa incendia fácilmente un buque contrario.

Los incendios eran difíciles de controlar en la batalla y varios buques fueron destruidos de esta manera, en particular el buque francés Achille.

Los buques llevaban una variedad de armas más pequeñas en la cubierta superior y en el aparejo, desde cañones giratorios que disparaban metralla o metralla (bolsas de balas de mosquete) hasta mosquetes y pistolas de mano, cada tripulación buscaba aniquilar a los oficiales y marineros enemigos en la cubierta.

Los comandantes británicos esperaban que sus buques estuvieran listos para la acción en 10 minutos. Se dismantelaron las paredes de la cabina; se formaron equipos de artillería; el artillero y sus compañeros abrieron el cargador y repartieron municiones a los cañones; las cubiertas se humedecieron y se rociaron con arena; el cirujano dispuso sus instrumentos en la cabina; los infantes de marina se reunieron para tomar posiciones en las cubiertas o en el aparejo. El acto final de preparación fue que se abrieran las portillas de los cañones y se agotaran los cañones, las ruedas del camión retumbando a través del buque.



HMS Bellerophon (al centro) al momento de la muerte del comandante Cook

La descarga de los cañones a quemarropa incendia fácilmente un buque contrario. Los incendios eran difíciles de controlar en la batalla y varios buques fueron destruidos de esta manera, en particular el buque francés Achille.

El objetivo en la batalla era unir los buques y capturar al enemigo abordando. La lucha cuerpo a cuerpo salvaje tuvo lugar en Trafalgar en varios buques. La tripulación del Redoutable francés, haciendo honor al nombre de su buque, abordó el Victory, pero fue aniquilada en la lucha brutal en la cubierta superior del Victory.

Las heridas en los combates navales del siglo XVIII eran terribles. Las balas de cañón arrancaron extremidades o, al golpear cubiertas de madera y amuradas, arrojaron fragmentos de astillas por todo el buque y causaron heridas horribles. La caída de mástiles y aparejos infligió lesiones por aplastamiento. Los marineros estacionados en lo alto cayeron al mar por el colapso de los mástiles y los aparejos y se ahogaron. Se causaron grandes pérdidas cuando un buque finalmente sucumbió.



Muerte del almirante español Gravina a bordo del Príncipe de Asturias



Mensaje de Nelson en Trafalgar-

Las tripulaciones de los buques de todas las naciones eran duras. Los británicos, con un servicio de bloqueo continuo contra franceses y españoles, estaban bien entrenados. Las tripulaciones de armas británicas podían disparar tres andanadas o más por cada dos disparadas por los franceses y los españoles.

Los oficiales británicos eran duros y experimentados. Un joven oficial que se uniera a la Royal Navy en 1789, cuando comenzaron las guerras francesas, habría servido durante 16 años de guerra en el momento de la Batalla de Trafalgar, gran parte de ellos continuamente en el mar.

Los comandantes británicos eran responsables de reclutar a la tripulación de su buque. Los hombres fueron llevados dondequiera que pudieran encontrarlos, en gran parte por medio de la pandilla de prensa.

Muchas nacionalidades sirvieron en buques británicos, incluidos franceses y españoles. La lealtad de una tripulación residía principalmente en su buque. Una vez que el fragor de la batalla se calmó, hubo poca animosidad contra el enemigo. Las tripulaciones británicas hicieron grandes esfuerzos para rescatar a los marineros de los buques franceses y españoles que se hundían al final de la batalla.

La vida en un buque de guerra, en particular en los grandes navíos de línea, era ajetreada y dura. La disciplina se imponía con extrema violencia, las pequeñas infracciones se castigaban con latigazos



*Los ingleses contaban con mayor eficiencia artillera por su adiestramiento.*¹⁰⁴

¹⁰⁴ <https://www.pinterest.co.kr/pin/440578776033953077/>

públicos. La comida, lejos de ser buena, se deterioró a medida que los buques pasaban tiempo en el mar.

El agua potable escaseaba constantemente y por lo general era salobre. La escasez de cítricos y verduras frescas hizo que el escorbuto se estableciera fácil y rápidamente. El gran peso de las armas y el equipo y la necesidad de trepar por los aparejos en condiciones climáticas adversas con frecuencia causaban lesiones graves.



Batalla de Trafalgar, por William Lionel Wyllie

Sobre todo, una vida dedicada a cumplir tareas de bloqueo era extremadamente monótona. La perspectiva de una batalla decisiva contra los franceses y los españoles puso a la flota británica en un estado de gran excitación.

Relato de la Batalla de Trafalgar:

En julio de 1805, el emperador francés Napoleón Bonaparte salió en secreto de Milán y se apresuró a llegar a Boulogne en Francia, donde su Grande Armée esperaba en el campamento para cruzar el Canal de la Mancha e invadir Inglaterra.

El First Sea Lord en Londres nombró al almirante Lord Nelson comandante en jefe de la flota británica, reunida para atacar a los buques franceses y españoles.

El almirante Nelson seleccionó el buque Victory de Su Majestad como su buque insignia y navegó hacia el sur, hacia Gibraltar. Cuando los buques británicos destinados a su flota estaban listos, navegaron hacia el sur para unirse a Nelson.

En octubre de 1805, el almirante francés Villeneuve, comandante de la flota conjunta franco-española, todavía estaba en el puerto de Cádiz. Villeneuve recibió un reproche punzante de Napoleón, acusándolo de cobardía, y Villeneuve se armó de valor para abandonar el puerto y dirigirse al Canal.

Villeneuve se sintió alentado en su resolución de navegar hacia el norte, por la creencia de que no había una flota británica fuerte cerca y que Nelson todavía estaba en Inglaterra. Dejando piquetes de fragatas para vigilar el puerto de Cádiz, Nelson mantuvo su flota principal en el mar.

El 19 de octubre de 1805 a las 9 de la mañana, el HMS Mars retransmitió la señal recibida de las fragatas británicas de que la flota franco-española salía de Cádiz.



HMS Belleisle después de batalla

Al amanecer del 21 de octubre de 1805, con un ligero viento del oeste, Nelson hizo señas a su flota para iniciar el ataque.

Los comandantes británicos entendieron perfectamente lo que se requería de ellos. Nelson había explicado sus tácticas repetidamente durante las semanas anteriores, hasta que el comandante de cada buque conocía su papel.

A las 6:40 am del 21 de octubre de 1805, la flota británica se descuartizó y los buques se despejaron para la acción: se arrojaron fuegos para cocinar por la borda, se almacenaron las amuradas móviles, se lijaron las cubiertas y se llevaron municiones a cada arma. Las dotaciones de los cañones ocuparon sus posiciones. Los Royal Marines se alinearon en las cubiertas y el aparejo.



*Nelson recibe un disparo en la cubierta del Victory. Cuadro de Denis Dighton.*¹⁰⁵

Las flotas francesa y española navegaban en línea por delante en una formación similar a un arco. La flota británica atacó en dos escuadrones en línea por delante; el Escuadrón de Barlovento, dirigido por Nelson en Victory, y el de Sotavento (escuadrón sur o derecho), encabezado por Collingwood en Royal Sovereign; los buques de la Flota se dividieron entre los dos escuadrones.

Nelson tenía como objetivo cortar la flota franco-española en un punto un tercio a lo largo de la línea, con Collingwood atacando la sección trasera. Con viento ligero, la furgoneta de la flota franco-española no podría dar marcha atrás y participar en la batalla, hasta que fuera demasiado tarde para ayudar a sus camaradas, dejando a la sección de la flota franco-española atacada muy superada en número.

Nelson parece haber confiado plenamente en el éxito. Le dijo a su comandante de bandera, Hardy, que esperaba tomar veinte de los buques enemigos. También estaba convencido de su muerte inminente en la batalla. Nelson le dijo a su amigo Blackwood, el comandante del Euryalus, cuando subió a bordo del Victory antes de la batalla: "Dios te bendiga, Blackwood. Nunca te volveré a ver. Nelson vestía uniforme de gala con sus condecoraciones, una figura llamativa en la cubierta del Victory.

En su larga y accidentada carrera naval, Nelson había perdido el brazo y el ojo derechos. Tal vez, como Wolfe en Quebec, Nelson prefirió morir en el momento de la victoria suprema, en lugar de vivir en un estado de discapacidad.

Los dos escuadrones británicos, liderados por los buques insignia, navegaron hacia la línea franco-española, con el Royal Sovereign de Collingwood significativamente por delante del Victory.

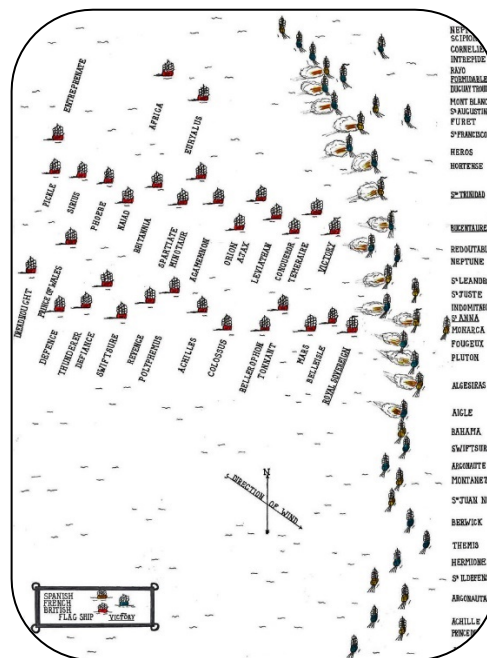
¹⁰⁵ https://historia.nationalgeographic.com.es/a/batalla-trafficar-ultima-victoria-nelson_10801

Ansioso de que el almirante no estuviera excesivamente expuesto al fuego enemigo, el comandante de Temeraire intentó alcanzar a Victory, pero Nelson le ordenó volver a la línea.

La primera andanada fue disparada por el buque francés Fougueux contra el Royal Sovereign, cuando Collingwood atravesó la línea franco-española. Royal Sovereign mantuvo su fuego hasta que navegó más allá de la popa del buque insignia español, Santa Anna. Royal Sovereign arrasó a Santa Anna con dos disparos, una andanada que se dice que deshabilitó a 400 de su tripulación y 14 cañones.



Muerte de Nelson el HS Victory por Arthur William Devis



Mapa de la batalla de Trafalgar por John Fawkes

Royal Sovereign giró al través del Santa Anna y los dos buques intercambiaron andanadas. Los buques que seguían en la línea franco-española se unieron y atacaron Collingwood; Fougueux, San Leandro, San Justo e Indomptable, hasta ser ahuyentados por el resto de la Escuadra de Sotavento a su llegada. Royal Sovereign obligó a Santa Anna a rendirse, cuando ambos buques eran poco más que restos.

La victoria llevó al Escuadrón de Barlovento hacia un punto en la línea entre Redoutable y Bucentaure. La flota franco-española en este punto estaba demasiado llena para que hubiera un camino, y la Victoria simplemente embistió al Redoutable, disparando una andanada contra ella y otras contra el buque insignia francés, Bucentaure, y el buque insignia español, Santísima Trinidad. El buque británico Temeraire flanqueaba Redoutable en el otro lado y otro buque francés vinculado a Temeraire, todos disparando andanadas a quemarropa.

Los siguientes buques de la escuadra de Nelson, a medida que se acercaban, se enfrentaron a los otros buques en el centro de la línea franco-española. La escuadra franco-española líder continuó su curso alejándose de la batalla, hasta que Villeneuve ordenó perentoriamente que regresara.



Artillería en buque de la Royal Navy

Durante la pelea con Redoutable, los soldados y marineros del aparejo francés dispararon contra los hombres expuestos en las cubiertas del Victory. Un disparo de mosquete alcanzó a Nelson, tirándolo al suelo y rompiéndole la espalda. El almirante fue llevado abajo al camarote de los guardiamarinas, donde constantemente preguntaba por el progreso de la batalla. Finalmente, Hardy, el comandante de Victory, pudo decirle a Nelson, antes de morir, que la Flota había capturado quince de los buques enemigos. Nelson sabía que había ganado una victoria sustancial.

La batalla alcanzó su clímax en la hora posterior a la lesión de Nelson. Neptune, Leviathan y Conqueror, a medida que subían, sometieron al buque insignia Bucentaure de Villeneuve y aceptaron la rendición del almirante francés. Temerario, mientras luchaba con el Redoutable, disparó una andanada devastadora contra el Fougueux. Leviathan se enfrentó al San Agustino, derribando sus mástiles y abordándolo.

En el Escuadrón de Sotavento, Belleisle fue destrozado por Achille y el Neptune francés, hasta que fue relevado por el Swiftsure británico. Luego, Achille fue golpeada por andanadas, hasta que los incendios alcanzaron su cargador y explotó.

Todos los buques franceses y españoles de esa parte de la línea fueron destruidos, capturados o huyeron: de los 19 buques franceses y españoles, 11 fueron capturados o quemados, mientras que 8 huyeron a sotavento. Muchos de estos buques lucharon duro. Argonauta y Bahama perdieron 400 tripulantes cada uno. San Juan Nepomuceno perdió 350. Cuando explotó, Achille había perdido a todos sus oficiales, excepto a un solo guardiamarina. La resistencia del navío francés Redoutable iba acorde con su nombre.



Royal Marine



CN, Royal Navy

La vanguardia franco-española, comandada por el almirante Dumanoir, pasó la batalla disparando andanadas indistintamente contra camarada y enemigo, y regresó a Cádiz.

Bajas en la Batalla de Trafalgar: Las bajas británicas fueron 1.587 hombres muertos y heridos. Las bajas francesas y españolas nunca se revelaron, pero se cree que fueron alrededor de 16.000 hombres muertos, heridos o capturados.

Seguimiento de la batalla de Trafalgar: después de la batalla, estalló una tormenta que destruyó muchos de los buques dañados en la acción. De los capturados, solo cuatro sobrevivieron para ser llevados a Gibraltar.

Las consecuencias de la batalla fueron de largo alcance. El plan de Napoleón de invadir Gran Bretaña fue frustrado. Desarmó el campamento de Boulogne y marchó a Austria, donde obtuvo la gran victoria de Austerlitz contra los austriacos y los rusos.

La victoria en la batalla de Trafalgar aseguró que el dominio de Gran Bretaña en el mar permaneciera en gran medida indiscutible durante el resto de los diez años de guerra contra Francia, y continuó en todo el mundo durante ciento veinte años más.

Bajas	
Gran Bretaña	Francia
• 449 muertos • 1.241 heridos	• 3.240 muertos • heridos • 7.000 prisioneros • 22 navíos

El almirante Villeneuve fue llevado prisionero a Inglaterra. Tras su liberación, Villeneuve viajó de regreso a Francia, pero murió violentamente en el viaje a París.

El cuerpo de Lord Nelson fue llevado a Inglaterra y el almirante recibió un funeral de estado. El cuerpo de Nelson está sepultado en la catedral de San Pablo en Londres.

Anécdotas y tradiciones de la Batalla de Trafalgar:

- En su carta final, Nelson pidió que la Nación cuidara de su amante, Lady Emma Hamilton, y de su hija, Horatia. El hermano de Nelson fue ennoblecido y la esposa de Nelson recibió una pensión. No se hizo nada por Lady Hamilton. Murió de trágica forma en Calais en 1815.
- Mientras la flota británica se acercaba a la línea franco-española, Nelson ordenó al teniente Pascoe, el oficial de señales del Victory, que enviará el mensaje a la flota: "Nelson confía en que cada hombre cumplirá con su deber". El comandante Hardy y Pascoe sugirieron que esto se cambiara a 'Inglaterra espera que cada hombre cumpla con su deber'. Nelson estuvo de acuerdo. Cuando la señal se izó por la driza del Victory, la flota prorrumpió en vítores. Nelson siguió esto con su señal de batalla estándar "Enfrentar más de cerca al enemigo".
- Nelson fue un hombre notable. Combinó una dulzura de carácter con una extrema agresión despiadada en acción. Esta característica, combinada con su brillantez técnica en el mar, lo convirtió en un enemigo invencible. La táctica de Nelson en Trafalgar fue simple pero devastadoramente efectiva. Nelson era muy temido. Si Villeneuve hubiera sabido que el almirante británico estaba presente fuera del puerto de Cádiz, parece poco probable que incluso los mensajes mordaces de Napoleón lo hubieran llevado a la mar. Un comandante americano que navegaba hacia Cádiz aseguró al almirante francés que Nelson todavía estaba en Londres.
- La instrucción predeterminada de Nelson para sus oficiales fue: "Ningún comandante puede equivocarse si ubica su buque junto al enemigo más cercano".



Emma, Lady Hamilton



Muerte de Nelson por Henri Dupray

- El HMS Victory, el buque insignia de Nelson en la batalla de Trafalgar, se encuentra en Portsmouth, conservado como estaba en el momento de la batalla.



Dotación del buque francés Redoutable abordando al Victory

- **Denominación de los navíos de guerra:** Muchos de los navíos españoles llevaban nombres religiosos: Santa Anna, Santísima Trinidad, San Juan Nepomuceno. Los nombres clásicos eran populares entre los británicos y los franceses: Marte, Ajax, Agamenón, Minotauro (británico); Scipion, Pluton, Hermione, Argus, Neptune (francés). Hubo Swiftsures y Achilles en las flotas británica y francesa. Los franceses tenían un Argonaut y los españoles un Argonauta. Tres buques británicos tenían nombres franceses: Belleisle, Tonnant y Bellerophon, lo que indica que estos buques o sus predecesores habían sido capturados en Francia. Los franceses tomaron nombres de rasgos heroicos: Redoutable, Indomable, Intrépide. Dos nombres británicos reflejaban gran tamaño: Colossus, Leviathan. Las tres armadas poseían un buque que lleva el nombre del dios clásico Neptuno.



Caricatura de la batalla de Trafalgar

7. Consecuencias de la batalla

- Esta batalla frustró la intención y capacidad francesa de invadir, o al menos bloquear, por mar al Reino Unido (El Lord del Almirantazgo británico John Jervis habría dicho con sorna en 1801: “Yo no digo que los franceses de Napoleón no vayan a venir, pero desde luego, no vendrán por mar”) y supuso el comienzo del poderío naval británico, que duraría un siglo.
- Villeneuve fue enviado a Inglaterra como prisionero de guerra, pero fue puesto en libertad bajo palabra. Volvió a Francia en 1806. El 22 de abril de 1806 se le encontró muerto en su

habitación del Hotel de Patrie, en Rennes, apuñalado en el pecho seis veces. Se informó que Villeneuve se había suicidado y se le enterró sin ceremonia alguna. Probablemente fuera víctima de una ejecución extrajudicial ordenada por Napoleón o por elementos de su gobierno para evitar el bochornoso espectáculo de un juicio y posterior ejecución en la capital del imperio de un almirante derrotado.

- Esta contienda no significó la destrucción de la armada española, ya que, perdió 7 y la flota de guerra hispana contaba con 45 navíos de tres puentes que se pudrieron en los puertos españoles durante la Guerra de Independencia, debido a la ocupación francesa.
- Con todo, la batalla de Trafalgar otorgó a los británicos el dominio absoluto de los mares no solo durante las campañas napoleónicas, sino también durante la práctica totalidad del siglo XIX.
- El hecho que la flota española fuera fuertemente debilitada durante la batalla de Trafalgar dificultó el tráfico comercial y militar, así como el control de las colonias españolas en América, con lo que, sumado a la situación de conflicto que se daba en Europa, se facilitó el éxito de los patriotas en las guerras de independencia hispanoamericanas que se dieron a partir de 1810.

Batalla de la isla de Aix 11 abril 1809¹⁰⁶¹⁰⁷¹⁰⁸

Fecha	11–25 de abril de 1809
Lugar	Île-d'Aix, Francia
Resultado	Victoria británica
Comandantes	
 James Gambier Lord Cochrane	 Zacharie Allemand
Fuerzas en combate	
11 navíos, 7 fragatas, 4 bergantín-balandro, 2 barcasas-bomba, 6 bergantines, 1 goleta, 2 cúter, 40 transportes o fireships, 3 barcasas de cohetes Congreve.	11 navíos, 4 fragatas
Bajas	
	4 navíos, 1 fragata

La **batalla de la isla de Aix** (también llamada **Incidente de los brulotes** y **batalla de las Rutas Vascas**, **Battle of the Basque Roads**, **Battle of Aix Roads**, *Bataille de l'île d'Aix*, *Affaire des brûlots*, o *Bataille de la rade des Basques*) fue una batalla naval librada entre británicos y franceses entre el 11 y 12 de abril de 1809 en la embocadura del río Charente, al sur de la isla de Aix, Francia. Esta batalla se encuadra dentro de las operaciones militares de la 5ª Coalición.

En la noche del 11 de abril de 1809, el capitán de navío Thomas Cochrane dirigió un ataque contra una poderosa escuadra de navíos franceses anclados entre las islas de Oleron y Aix.

Antecedentes

A finales de 1808, los franceses se enteraron de que se estaba preparando una invasión británica de Martinica, por lo que dieron órdenes a Willaumez de zarpar y concentrarse con los escuadrones de Lorient y Rochefort y reforzar así la isla.

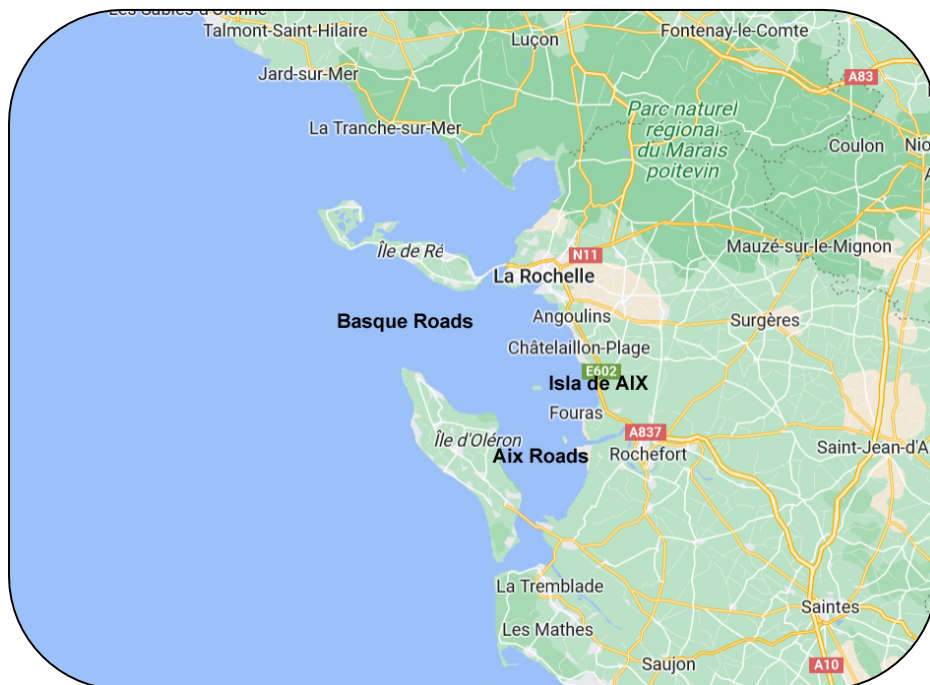
En 1809, la Royal Navy dominaba el Atlántico. Durante la Batalla de Trafalgar de 1805 y la Campaña del Atlántico de 1806, la Flota Atlántica francesa había sufrido graves pérdidas y los supervivientes quedaron atrapados en los puertos franceses de Bizkaia bajo un estrecho bloqueo de

¹⁰⁶ https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_la_isla_de_Aix

¹⁰⁷ [https://www.ecured.cu/Batalla_de_la_Isla_de_Aix_\(Francia\)](https://www.ecured.cu/Batalla_de_la_Isla_de_Aix_(Francia))

¹⁰⁸ <https://www.lavanguardia.com/historiayvida/edad-moderna/20200203/473227820349/lord-cochrane-marino-guerras-napoleonicas-independencia-americana.html>

la Flota británica del Canal. La base francesa más grande estaba en Brest en Bretaña, donde el cuerpo principal de la flota francesa estaba fondeado al mando de Contre-amiral **Jean-Baptiste Willaumez**.



Isla de Aix, Basque y Aix Roads, Golfo de Vizcaya, Francia

En febrero de 1809, la Flota Atlántica Francesa, se encontraba bloqueada en Brest, por la Flota Británica del Canal, pero de igual manera intentaron irrumpir en el Atlántico y reforzar la guarnición de Martinica, pero los franceses no pudieron escapar del golfo de Vizcaya y finalmente fondearon en las carreteras vascas, cerca de la base naval de Rochefort. Allí fueron vigilados durante marzo por la flota británica al mando del almirante Lord **James Gambier**.

Cronología de los hechos

El 6 de abril llegó el buque bomba HMS Aetna, equipado con un mortero pesado, con William Congreve, inventor de un sistema de artillería de cohetes que se utilizaría en el ataque. Fue seguido por el primer convoy de 12 brulotes el 10 de abril, llevando el total de Cochrane a 24 brulotes, además de los buques explosivos para rematar su ataque. Con sus preparativos completos, Cochrane ordenó el ataque para la noche del 11 de abril, aunque Gambier se mostró reacio a permitir que sus marineros apoyaran a Lord Cochrane (que era un capitán de navío subordinado).

Ataque con cohetes Congreve

A medida que se acercaba la noche, quedó claro que el viento, aunque soplaba en la dirección correcta, era demasiado fuerte para permitir que los brulotes se encadenaran en escuadrones como estaba planeado, y cada uno recibió instrucciones para operar de forma independiente. A las 20:30, con el viento y la marea a su favor y la noche más oscura de lo esperado, los brulotes cortaron sus cables de ancla y comenzaron a navegar silenciosamente hacia la flota francesa.



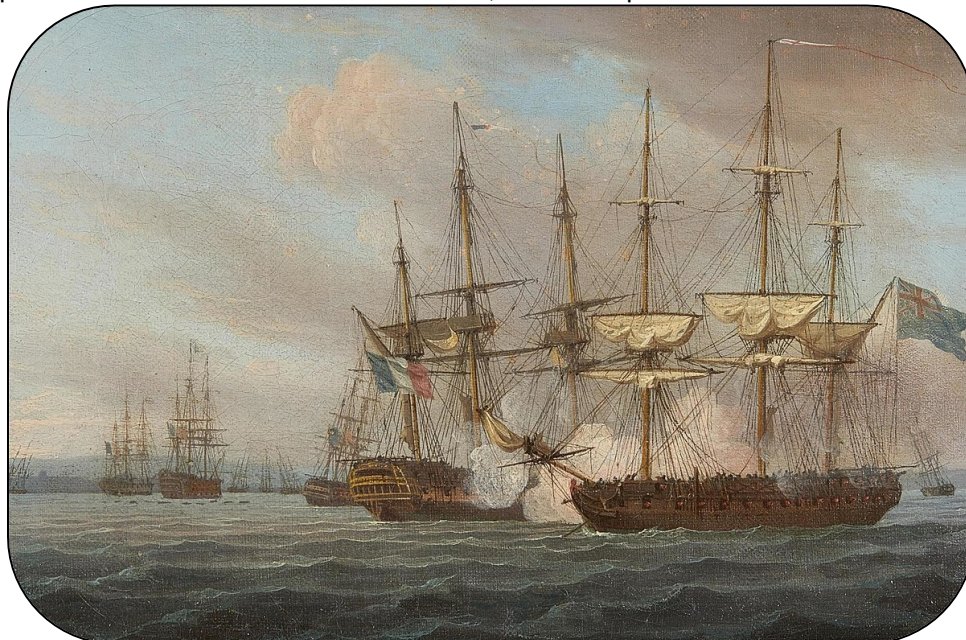
Otras tripulaciones británicas, incluidas las de uno de los buques explosivos, perdieron el control y no tomaron parte en el ataque. Sin embargo, algunos, incluido el brulote líder bajo el mando personal de Cochrane, continuaron avanzando a gran velocidad, mientras el viento aumentaba gradualmente.

La carretera de **Aix** se convirtió en un escenario de “horror sublime”: brulotes navegaban al azar a través del fondeadero, algunos pasaban entre los grandes cascos de la línea francesa. Los proyectiles de Aetna y miles de cohetes estallaron en medio de la confusión mientras los fuertes y todos los buques disparaban sus armas contra amenazas reales e imaginarias; lo cual daba lugar a una escena peculiarmente espantosa. Los brulotes alcanzaron la línea de fragatas francesas a las 21:45, cuando las fragatas cortaron sus cables de anclaje y se retiraron hacia el sureste por el canal. Los buques en llamas entonces impactaron la línea francesa; el Régulus fue alcanzado, la tripulación se defendió desesperadamente del brulote durante 15 minutos mientras el buque a la deriva de la línea se estrellaba contra el Tourville.

La duda: Gambier

Cuando amaneció el 12 de abril, muy pocas naves permanecían a flote, más específicamente solo el Cassard y el Foudroyant, llegando a la desembocadura del Charente con la marea, quedaron varados en el lodo y los bajíos rocosos del canal. El comandante británico Cochrane, de regreso en el Imperieuse, reconoció de inmediato que, aunque ningún buque francés había sido destruido directamente por el ataque, existía la oportunidad de aniquilar a la flota atlántica francesa en una sola mañana. En tierra y vulnerables, los buques franceses aislados podrían simplemente ser destruidos por un ataque convencional concertado en las carreteras de Aix, con solo las baterías y los dos buques restantes a flote para ofrecer resistencia.

Cuando los buques franceses comenzaron a ir a la deriva con la marea, Cochrane envió más señales, pero no hubo respuesta de la distante flota británica al mando de Gambier. Cuando las tripulaciones francesas comenzaron la laboriosa tarea de reflotar sus buques a las 9:30 de la mañana, Cochrane señaló que el enemigo se prepara para desvararse. A las 09:35 Gambier ordenó a su flota que levar anclas y luego rescindió la orden, en lugar de celebrar una conferencia en el buque insignia para todos sus comandantes. Finalmente, la flota zarpó a las 10:45 am.



A las 11:30 am Gambier ordenó un alto después de solo 3 millas náuticas (5,6 km), y los buques fondearon una vez más cerca de Île-d'Aix mientras el almirante realizaba una conferencia con sus comandantes. Al hacerlo, Gambier evitó notoriamente hacer cualquier señal que pudiera indicar que tenía la intención de un ataque, incluso deletreando algunas señales largas para evitar usar la bandera que significaba estar listo para la batalla.

El historiador *Robert Harvey* describió el suceso como **“uno de los actos más despreciables de cualquier comandante en jefe en la historia naval británica”**. Uno a uno los buques franceses que habían encallado comenzaron a reflotar, mientras Gambier dudaba. Foudroyant y Cassard, temiendo un ataque de la flota británica, se retiraron por Charente a las 12:45 y ambos aterrizaron en Fouras.

Estrategia británica: Cochrane

A las 13:00 pm, Cochrane, con su impaciencia y furia en aumento, permitió deliberadamente al Imperieuse la deriva, primero por la popa por el canal hacia la flota francesa, haciendo la señal de que los buques enemigos estaban navegando, luego que estaban en peligro, y requería ser asistido de inmediato. A las 14:00 pm comenzó un fuego constante contra el buque varado. Cochrane había forzado la mano de Gambier a la batalla, a pesar de su deseo de evitar el combate; pero al haber solicitado ayuda, el almirante no podía permitir que una de sus fragatas luchara contra toda la flota francesa sin ayuda, y de mala gana instruyó a la gran fragata británica a para unirse al escuadrón costero, entrar en Aix Roads y apoyar a Cochrane.

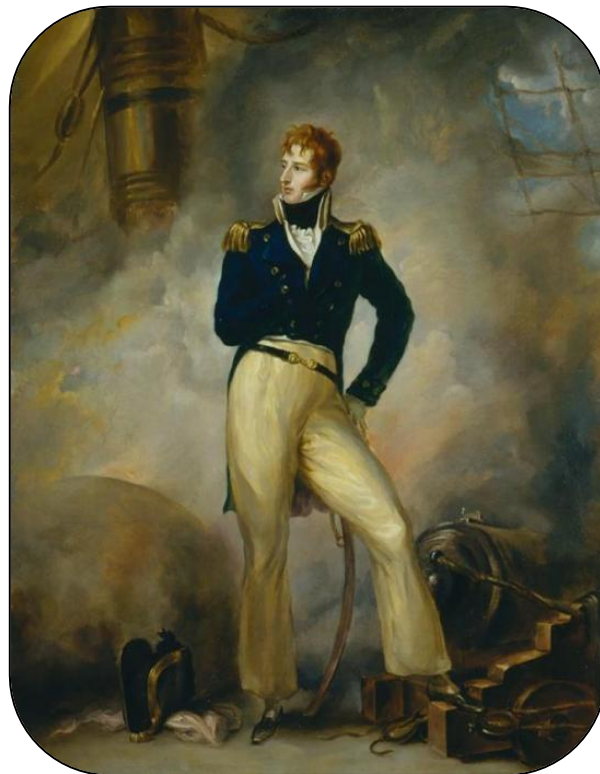
Refuerzos británicos

A las 15:20 entraron en Basque Roads los refuerzos británicos, justo cuando la tripulación de Calcuta abandonaba el buque y se retiraba a través del bajío. Formando una línea de batalla, los británicos abrieron un fuerte fuego en la cercana, y aún en tierra, Ville de Varsovie mientras Beagle, armado con pesadas carronadas, se acercó a la costa y se colocó frente a la proa de Aquilon y aniquiló a los franceses. Durante dos horas los inmóviles buques franceses fueron golpeados por la línea británica con poca respuesta, hasta que a las 17:30 ambos izaron banderas indicando que se habían rendido.

Poco después, la tripulación el Tonnerre naufragado abandonó su buque y le prendió fuego. El buque francés fue destruido por la explosión de un cargador a las 19:30, seguido a las 20:30 por Calcuta, que había sido incendiado por error por un grupo de abordaje británico demasiado entusiasta, una enorme explosión. La mayoría de los buques británicos habían sufrido daños menores y bajas por el fuego de las baterías de cañones en Île-d'Aix, donde Revenge se había varado temporalmente durante la noche y sufrió 18 bajas. Las pérdidas francesas fueron menores excepto en Ville de Varsovie, que había sufrido alrededor de 100 bajas en el intercambio.

En este punto, 6 buques franceses supervivientes; el Océan, cuatro de la línea y la fragata Indienne, permanecieron encallados cerca de la desembocadura del Charente, mientras que el resto de la flota había escapado río arriba para asegurar fondeaderos. Durante la noche, el viento soplaba desde tierra, haciendo que un ataque con fuego contra fuego no fuera práctico, por lo que los británicos se contentaron con prender fuego a Ville de Varsovie y Aquilon.

La vista de los naufragios en llamas en la noche una vez más sembró el pánico en toda la flota francesa, los buques varados abrieron un intenso fuego sobre los buques hundidos en el supuesto de que eran brulotes. El comandante Lacaille de Tourville estaba tan nervioso que inmediatamente ordenó a su tripulación que abandonara el buque y le prendiera fuego. A la mañana siguiente descubrieron que el intendente del buque, Eugène-Joseph-Romain Bourgeois, había permanecido a



CN Thomas Alexander Cochrane

bordo, no convencido por la orden de Lacaille, y había rechazado, sin ayuda, un intento británico de abordar y capturar el buque. Durante la noche se le habían unido unos 30 marineros, manteniendo al Tourville en manos francesas hasta que llegó el amanecer y el resto de la tripulación regresó.

Continúa la batalla

El 13 de abril, a las 08:00 am se ordenó un nuevo ataque contra los buques que quedaban varados en la desembocadura del Charente. A las 11:00 am las pequeñas embarcaciones estaban en posición, y abrieron fuego contra el buque insignia francés. El bombardeo continuó durante todo el día, aunque con poco efecto. Los británicos durante la noche no reanudaron el ataque y, en la mañana siguiente, descubrieron que la mayoría de los buques franceses se habían retirado con éxito por Charente. Durante los días venideros se realizaron otros esfuerzos de ataques para rescatar partes de las flotas que vagaban por la zona, pero en algunos casos fue imposible. Por lo que el 29 de abril, el navío británico al mando de Gambier, abandonó su bloqueo del río y navegó con su flota hacia Inglaterra.

Consecuencias

Esta batalla fue una victoria para los británicos; ya que tanto las embarcaciones, como las bajas francesas fueron significativas, ya que las pérdidas por parte de los mismo se reflejaron en tres buques franceses de línea, un cuarto de clase, una fragata y gran parte del resto de la flota de Brest sufrió graves daños y requirió extensas reparaciones; Océan y Foudroyant estaban en un estado particularmente pobre, se estimaban entre 150 y 200 fallecidos, mientras que las pérdidas británicas fueron sólo 13 muertos y 30 heridos. Pero lo que más daño sufrió fue la moral de la flota francesa, quedaron desanimados lamentándose de su situación.

Controversias

Para ambos países las ramificaciones legales de la batalla tuvieron sus consecuencias. Los historiadores han repartido la culpa de la derrota francesa entre Allemand y Jean-Baptiste Willaumez. Algunos franceses se enfrentaron a un consejo de guerra en el cual fueron acusados por diversos motivos cuatro de sus comandantes por la facilidad de abandonar sus buques y no seguir las órdenes, otros fueron condenados por varios cargos y declarados culpables por la derrota en la batalla. En Gran Bretaña, la conducta de Gambier ha sido criticada por historiadores desde la batalla.

Cochrane, que había logrado un éxito parcial al principio de la operación, pretendía continuar avanzando, ante la rotunda negativa del almirante. Convencido como estaba de haber podido hundir o capturar a la flota francesa, su temperamento vehemente le llevó a **acusar a su superior ante el Parlamento**.

El proceso derivó en un consejo de guerra en el que lord Gambier fue exonerado, y Cochrane, que se ganó el odio del almirante y de la élite naval británica, fue sancionado con **la retirada del rango militar**. A partir de entonces, con demasiadas enemistades por todas partes, decidió volver a la política. En su labor como diputado se ganó la animosidad de sus antiguos superiores, pues denunció las arbitrariedades y abusos que sufrían los tripulantes de la Royal Navy.

Como consecuencia de esta postura, en 1814 es **acusado de participar en el Gran Fraude de la Bolsa de Londres**. Se hizo correr la falsa noticia de que Napoleón había sido derrotado, lo que provocó un aumento colosal en el valor de los títulos públicos. La venta de una gran cantidad de acciones del gobierno el mismo día dio lugar a una investigación. Uno de los involucrados era el tío de Thomas, Andrew Cochrane-Johnstone.

Juzgado como cómplice en un dudoso proceso, Thomas fue condenado a una hora en la picota pública, un año de prisión, mil libras de multa, el despido de la Royal Navy y la **destitución de su título de caballero**. La picota se eliminó de la sentencia debido al temor de que sus partidarios provocaran graves disturbios.

“Hallándome a la sazón desposeído de mi empleo, por haberseme injustamente expulsado del servicio naval británico, a efecto de las maquinaciones del poderoso partido político que yo había agraviado [...], acepté la propuesta”, afirma el propio Cochrane en sus memorias. Viajó a Chile y, en noviembre de 1818, de manos del mismo O’Higgins, recibió el nombramiento de **vicealmirante y comandante en jefe de la armada chilena**.

Referencias

- Aguirre Vio, Carlos. "Historia Naval Mundial". Capítulo XLII.
- E.B. Potter & Chester W. Nimitz. „Sea Power “A Naval History, Prentice Hall, Inc. 1960.
- War At Sea in The Age of Sail 1650-1850. Andrew Lambert. 2000. Cassell, Wellington House.
- Breve historia de la batalla de Trafalgar. 2014. Luis E. Íñigo Fernández www.brevehistoria.com

Enlaces de Interés

- Aboukir: <https://www.youtube.com/watch?v=PzJcDmj5ghQ>
- Trafalgar: <https://www.youtube.com/watch?v=sRtUrvmok-c&t=505s>
- Trafalgar: <https://www.youtube.com/watch?v=YeyTC9vTtLc>
- Trafalgar: https://www.youtube.com/watch?v=T62n8F2w_tw
- Copenhagen: <https://www.youtube.com/watch?v=w6AU6gIW0q8>
- Batalla de Aix: https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_la_isla_de_Aix
[https://www.ecured.cu/Batalla de la Isla de Aix \(Francia\)](https://www.ecured.cu/Batalla_de_la_Isla_de_Aix_(Francia))

CAPÍTULO 07 DESDE GUERRA DE 1812 HASTA BATALLA DE NAVARINO.

Contenido: Guerra de 1812. Bombardeo de Argelia. Batalla de Navarino.

Guerra de 1812 entre Estados Unidos y Gran Bretaña.

Los británicos, debido a su larga guerra contra Napoleón, tenían una gran escasez de personal naval entrenado y sospechaban que muchos hombres desertaban para enrolarse en buques norteamericanos haciéndose pasar por ciudadanos de ese país.

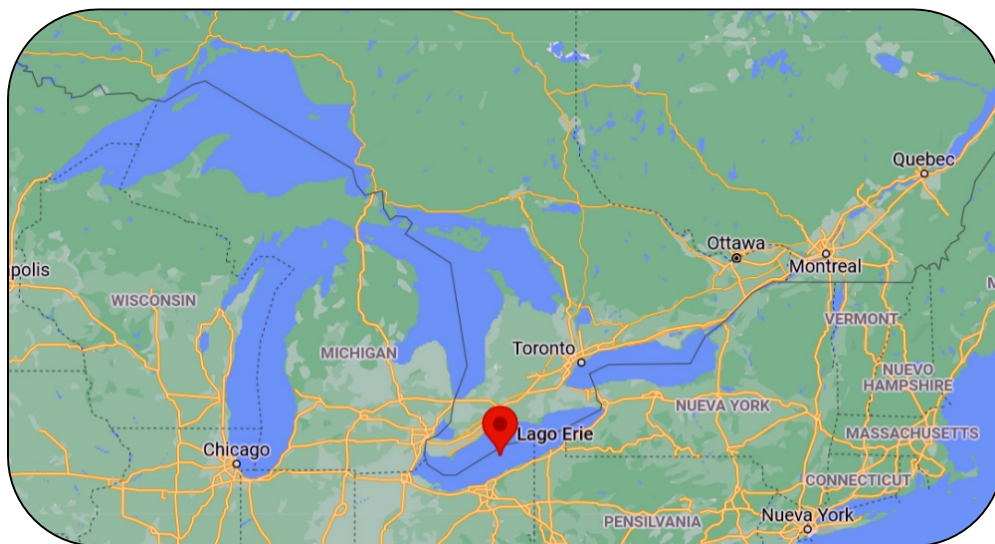
La Armada inglesa dispuso fiscalizar el origen de las dotaciones de las unidades norteamericanas para lo cual las interceptaba aduciendo un “derecho de rebusca”, llegando a darse casos en que genuinos norteamericanos fueron desembarcados de sus unidades. Esta situación creó un clima de tensión entre estas Armadas produciéndose roces y enfrentamientos menores.

Al mismo tiempo, el presidente norteamericano fue convencido de la conveniencia de apoderarse de territorio inglés en Canadá aprovechando el hecho de que los ingleses no disponían de las tropas necesarias para mantener su soberanía por la lucha que sostenían con Francia en Europa.

La guerra se inició en junio de 1812 y el resultado de los enfrentamientos iniciales no fue determinante ya que los norteamericanos fueron rechazados por la milicia canadiense y tropas inglesas locales, mientras la Armada norteamericana obtenía varias victorias en acciones individuales.

La Armada inglesa mantuvo un estricto bloqueo en la costa Este del territorio enemigo y para fines de 1813 tenía el comercio marítimo paralizado y las arcas fiscales norteamericanas vacías. Los británicos, viendo cercano el fin de la guerra en Europa, reforzaron sus medios en Norteamérica durante el verano de 1814.

Batalla del Lago Erie. (10 septiembre 1813)¹⁰⁹



La **batalla del Lago Erie** tuvo lugar el 10 de septiembre de 1813 en la Guerra de 1812 entre EE. UU. y Gran Bretaña. Enfrentó a una armada americana al mando de Oliver Hazard Perry que contaba con nueve embarcaciones y 54 cañones contra una flota británica de seis barcos con 63 cañones al mando del Comodoro Robert Heriot Barclay. La batalla terminó con la victoria americana.

En 1812 los Estados Unidos de América se encontraban en proceso de expansión. Estados Unidos atacó y conquistó territorios desde el sur a los americanos nativos y entre las colonias españolas de Florida y Miami. Negoció con Francia la adquisición de Nueva Orleans y fijó su vista hacia el norte, hacia Canadá. Gran Bretaña había establecido un bloqueo efectivo con quien quería comerciar con Europa y había detenido a mercaderes estadounidenses. Por lo que Estados Unidos se preparó para la guerra.

¹⁰⁹ https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_del_Lago_Erie

Se reunieron dos ejércitos en la frontera para invadir el norte, pero las cosas fueron mal para los estadounidenses que fueron rechazados. Por ello se vio la zona de los Grandes Lagos como una buena zona de acceso hacia Canadá

Beligerantes	
 Estados Unidos de América	 Reino Unido
Comandantes	
Oliver Hazard Perry	Robert Heriot Barclay
Fuerzas	
9 embarcaciones con 54 cañones.	6 embarcaciones con 63 cañones.

Flotas

Al comienzo de las hostilidades, Gran Bretaña contaba con las fuerzas de la marina provincial que constaba únicamente de dos barcos, el Royal George y el Earl of Moira más dos goletas en el lago Ontario y un bergantín, una goleta y un buque de transporte armado en el lago Erie.

Estados Unidos estaba aún peor dotado. Contaba con el bergantín Oneida y un buque de transporte armado. El presidente James Madison ordenó a la marina construir escuadras que le diesen la superioridad en ambos lagos. La nueva fuerza, ya operativa el 8 de noviembre contaba con el Oneida y seis buques adaptados al lago. La flota persiguió sin éxito a las dos unidades británicas, pero como se acercaba el invierno ambas partes concentraron su actividad a la construcción de más buques. Los británicos construyeron 30 fragatas de 30 cañones y dos corbetas. Los americanos construyeron una nueva corbeta, la Madison de 24 cañones, modificaron el Lady of the Lake y empezaron a trabajar en una fragata de 26 cañones. Las dos partes contaban también con varias lanchas a velas y de remos, con un solo cañón en proa.

En el lago Erie los americanos tenían el *Lawrence* y el *Niagara* de 20 cañones cada uno más siete barcos adaptados al lago. Entre los dos buques contaban con 15 cañones largos y 39 carronadas. La escuadra británica poseía en el lago el *Queen Charlotte* de 18 cañones, el *Lady Prevost* de 12 y el *General Hunter* de 6, más dos goletas y una balandra. El armamento total de la escuadra era de 35 cañones largos y 28 carronadas

La batalla

El almirante Oliver Hazard Perry cruzó el río Detroit intentando provocar una respuesta británica. El día 9 de septiembre tras proveerse de tropas en Sandusky Bay marchó hacia Malden y desplegó la bandera estadounidense frente a los fuertes enemigos. La escuadra británica estaba dirigida por Robert Heriot Barclay, un veterano que había servido bajo el mando de Horacio Nelson en la batalla del Nilo y en la batalla de Trafalgar y que había perdido un brazo. Perry nunca había visto un combate naval.

El 10 de septiembre el comodoro Barclay se dirigió en orden de batalla contra los americanos. Perry estaba ansioso y su buque insignia sufrió el ataque de dos buques que se concentraron en él. El siguiente en la línea americana, el *Caledonia*, se quedó atrás y a las dos horas el buque ya se hundía. Además, la dotación eran sólo hombres muertos o heridos a excepción de 8, que solo podían atender a un cañón entre los que se contaba el almirante Perry.

El almirante se trasladó con una barca al *Niagara* para lo que tuvo que pasar a poca distancia de la línea británica, y aunque permaneció en desafiante en pie sirviendo de blanco a los marineros británicos no recibió ninguna herida.

Gracias a una suave brisa el *Niagara* se situó en medio de la línea británica disparando a estribor y babor, movimiento que fue secundado por las embarcaciones menores.

También fue muy importante para el desarrollo del combate el hecho de que el cuerpo de oficiales británico estaba sufriendo muchas bajas. El *Detroit*, el *Queen Charlotte*, el *Hunter* y el *Prevost* perdieron a sus comandantes y el comodoro Barclay se encontraba herido de gravedad.

El movimiento de Perry impidió a los británicos alejarse y el *Detroit*, al intentar virar para protegerse de *Niagara* chocó con el *Queen Charlotte*. Todo se volvió confusión en el bando británico.

Al final con Barclay desmayándose por la pérdida de sangre la flota británica se rindió. Hubo más de 600 prisioneros más que los sobrevivientes del bando americano.

Tras esta victoria, Perry escribió a su amigo el general Harrison en el que decía: *Hemos encontrado al enemigo y son nuestros dos navíos, dos bergantines, una goleta y una corbeta.*



Batalla del lago Erie. Oliver Hazard Perry dirigiendo la batalla¹¹⁰

Bajas	
 Estados Unidos	 Reino Unido
27 muertos, 96 heridos, 1 bergantín severamente dañado	41 muertos, 93 heridos y más de 600 prisioneros.

Comentarios

Lo notable de esta batalla fue la capacidad americana de construir un escuadrón para combatir a los británicos.

El ingenio para poder sacar los buques por sobre los bajos le permite enfrentar el combate.

El liderazgo de Oliver Hazard Perry facilitó la victoria en el lago Erie.

Acciones sobre Washington y Baltimore (24 agosto y 12 septiembre 1814)

El comandante en jefe del Teatro de Operaciones América del Norte era el VA inglés Cochrane quien decidió asestar un duro golpe a la ciudad de Washington. El 16 de agosto de 1814 había concentrado fuerzas de infantería y buques suficientes para amenazar varios puntos de la costa.

Una semana después ocupó Washington derrotando en el trayecto a sus enemigos, y en represalia por acciones anteriores de los norteamericanos, incendió la Casa Blanca y otros edificios públicos, retirándose posteriormente las tropas a sus buques.

Al mismo tiempo una pequeña fuerza naval bombardeó el Fuerte Washington. Cochrane organizó de inmediato un ataque sobre Baltimore y el 11 de septiembre entró por el Río Patapsco con sus buques de guerra y transportes desembarcando las tropas al día siguiente en su objetivo.

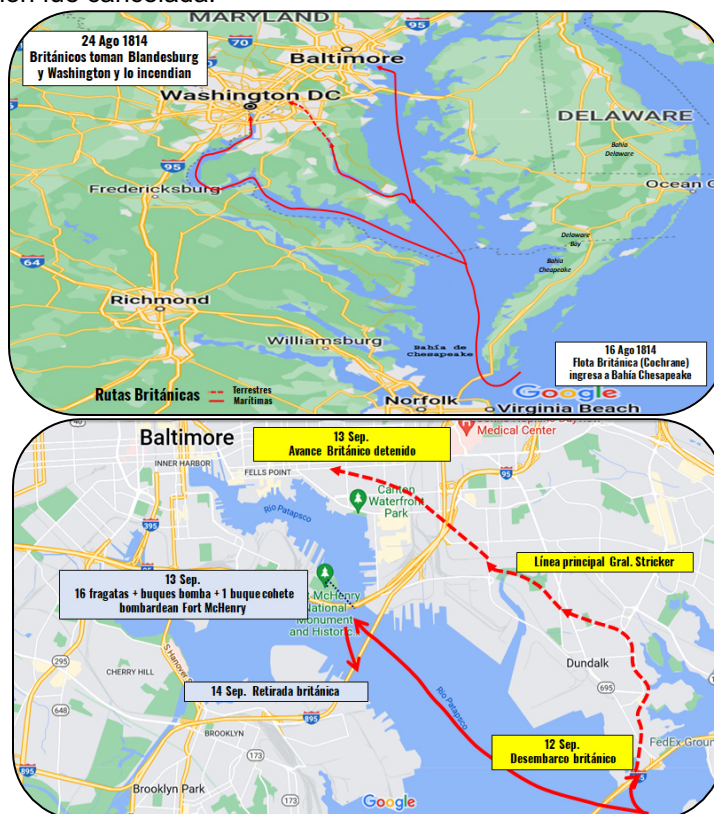


Británicos queman la Casa Blanca en Washington¹¹¹

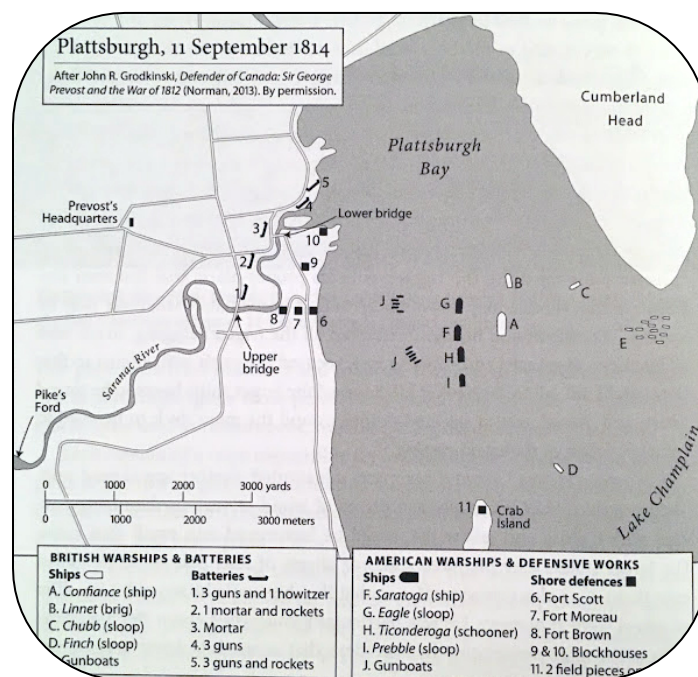
¹¹⁰ <https://www.greelane.com/es/humanidades/historia-y-cultura/war-of-1812-battle-lake-erie-2361183/>

¹¹¹ https://www.youtube.com/watch?v=IN90MNecMos&ab_channel=ErickGonzales

Se produjeron algunas escaramuzas y se bombardeó el Fuerte Mc Henry, pero sin el resultado esperado y la operación fue cancelada.



Batalla del lago Champlain (11 septiembre 1814)



Se considera el hecho de guerra más importante del conflicto porque impidió la invasión que los ingleses iban a materializar sobre Estados Unidos desde el agosto. Los británicos combatieron con una fragata de 37 cañones, un buque de 16, dos de 11 cada uno y doce lanchas cañoneras,

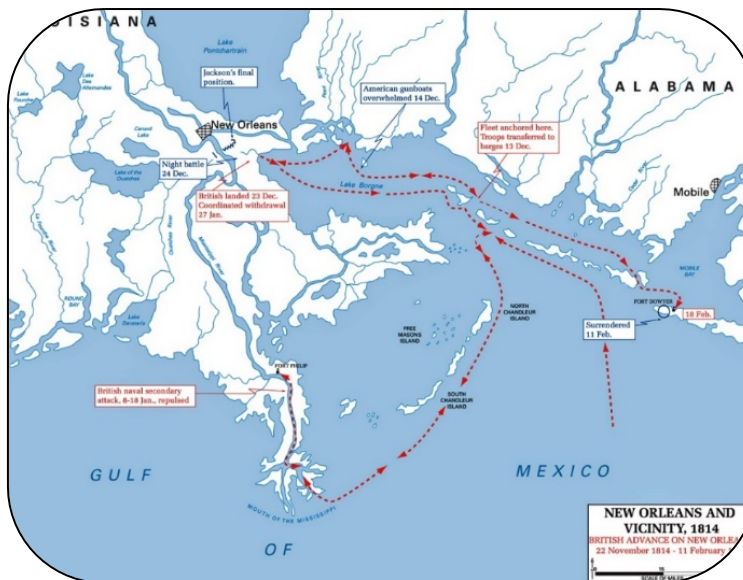
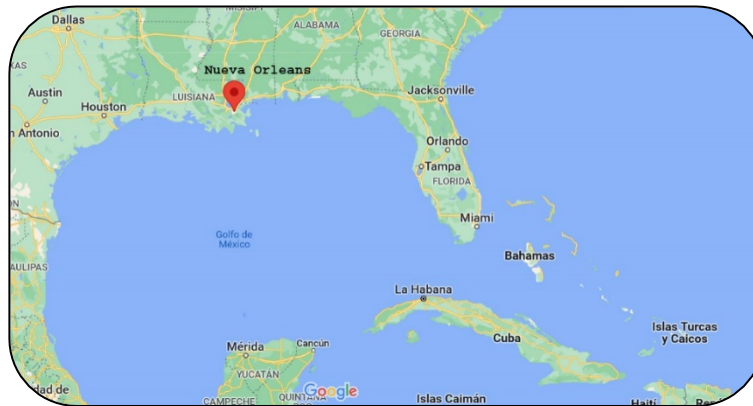
mientras los norteamericanos lo hicieron con cuatro corbetas (70 cañones en total) y diez lanchas cañoneras.

Los ejércitos británicos y británicos estaban separados por el río Sanarac, cuyos puentes estaban cortados. Si los buques británicos ingresaban a la bahía podrían bombardear a las fuerzas terrestres americanas, si la posición la mantenían los americanos, estos bombardearían a los británicos.

Los americanos fondearon con una codera, de manera que podían virar a voluntad para presentar la otra banda y descargar su artillería. Los británicos no tuvieron esa habilidad y fueron derrotados. Ello permitió que los americanos hicieran retroceder las fuerzas británicas y detuvieran la invasión británica desde Canadá.

El efecto que tuvo este encuentro llevó a Londres a iniciar el proceso para pactar la paz.

Batalla de Nueva Orleans. (8 enero 1815)



112

Sin perjuicio del contratiempo sufrido en Baltimore, Cochrane intentó continuar su plan de acción, aunque no con todas las fuerzas terrestres que requería teóricamente. A fines de 1814, alistó desde su base en Jamaica un ataque a Nueva Orleans.

El ataque final sobre la ciudad fue rechazado por el General norteamericano en una acción en que los ingleses combatieron en un estilo clásico muy desventajoso con respecto a la táctica usada por su enemigo. Es así como mueren el General inglés y 2.000 de sus hombres contra 20 norteamericanos. El resto de las tropas inglesas se reembarcó y aclaró del área sin ser hostilizados

¹¹² <https://es.maps-new-orleans.com/la-batalla-de-nueva-orleans-mapa>

por los americanos. Esto fue el 08 de enero de 1815 cuando los combatientes no habían recibido aún la información de que la paz se había firmado el 23 de diciembre del año anterior, en Europa.

Si bien la batalla no tuvo un ganador decisivo, en Estados Unidos se considera una victoria.

Comentario

Esta guerra finalizó sin que ningún bando lograra sus objetivos de guerra quedando en una condición de "*status quo ante bellum*", es decir igual a como estaban antes del conflicto

Bombardeo de Argelia (27 agosto 1816)

Durante cinco siglos los puertos del Norte de África como Argelia, Trípoli, Bone y Túnez fueron las bases de los piratas musulmanes que asolaban el comercio marítimo del Mediterráneo.

Las depredaciones de los argelinos destacaron sobre el resto de los corsarios berberiscos, como se les denominaba en forma genérica, y fue así como en 1631 saquearon Baltimore en Irlanda y vendieron su población como esclavos en Argelia. Durante la primera mitad del siglo XVII se habían vendido sólo en este lugar más de 20.000 cristianos.



La piratería había declinado durante el siglo siguiente pero no estaba eliminada. Esta persistía aprovechando conflictos como el de Gran Bretaña y Francia, haciendo reaccionar, en 1815, a los norteamericanos quienes efectuaron operaciones contra los piratas para defender sus LCM.

La Armada inglesa recibió en 1816, la orden de someter a los Berberiscos siendo suficiente la visita del comandante de la Flota del Mediterráneo para persuadir a Trípoli y Túnez a liberar a sus esclavos cristianos y a abolir la esclavitud. En el caso de Argelia se liberaron los esclavos cristianos, pero no se aceptó terminar con la esclavitud.

Al poco tiempo, las tripulaciones de algunos pesqueros de Córcega y Sicilia fueron masacradas por piratas, disponiéndose a sancionar al Gobernador de Argelia, responsable de tal acto.

La flota inglesa (5 navíos, 5 fragatas y 7 buques menores) reforzada con 6 unidades holandesas recaló a su objetivo el día 27 de agosto. Se le exigió al Gobernador que liberara a los cristianos prisioneros, pero éste, confiado en los 1.000 cañones de sus fortificaciones, no dio respuesta.

La acción se inició aproximadamente a las 14.00 horas y el fuego de los aliados produjo numerosas bajas y daños en los cañones de los fuertes.

Una flotilla de buques argelinos intentó hacer un contraataque, pero todos fueron hundidos. Posteriormente se atacó a otras unidades enemigas fondeadas en el puerto quedando, a las 18.00 horas., la mayoría de los buques argelinos destruidos.

El combate continuó hasta media noche sin pérdida de buques para los aliados, aunque si con daños y bajas (ingleses: 128 muertos y 690 heridos; holandeses: 13 muertos y 52 heridos).

Ante la derrota, el Gobernador aceptó las exigencias que se le habían impuesto y se liberaron 1.600 cautivos. La acción destacó por la audacia y valentía con que se hizo frente a las baterías de tierra y por la efectividad con que se logró el objetivo, ya que nunca más la piratería berberisca fue una amenaza efectiva para el comercio internacional.

Cuando Francia ocupó Argelia en 1830, terminó definitivamente con los grupos menores de piratas que subsistían.

Este bombardeo dio inicio al período de la historia denominado la Paz Británica; conocido también como de la “diplomacia de las cañoneras”, por el uso que se dio a las unidades de la flota inglesa para apoyar la gestión política, de control y de paz, en los lugares del mundo en que se pudiesen producir problemas que afectaran a los intereses de la corona.



Bombardeo de Argelia Pintura de George Chambers Sr.¹¹³

Batalla de Navarino (20 octubre 1827).¹¹⁴¹¹⁵

La batalla de Navarino ocurrió el 2 de octubre de 1827, y fue el acontecimiento decisivo que llevó a la independencia de Grecia y la última gran batalla librada por buques de madera y propulsión a vela.



Grecia Golfo de Navarino

La acción se desarrolló en la Bahía Navarino, en Morea, a unas cien millas de donde fue Lepanto y forma parte de la guerra de la Independencia griega de los turcos, que se inició en 1821.

¹¹³ [https://es.wikipedia.org/wiki/Bombardeo_de_Argel_\(1816\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Bombardeo_de_Argel_(1816))

¹¹⁴ <https://es.greekreporter.com/2021/10/20/batalla-navarino-hito-guerra-independencia-griega/>

¹¹⁵ <https://www.todoababor.es/articulos/navarino.htm>

Esta fue la última batalla en la que combatieron solamente buques a vela, participando unidas las Escuadras de Inglaterra, Francia y Rusia contra turcos y egipcios, para liberar a Grecia.

Grecia contaba con las simpatías de Inglaterra y Francia por la tradición y valores que tenían en común con la cultura helénica. Y Rusia simpatizaba también con dicho país por la existencia de una juventud de la Iglesia Ortodoxa en Grecia. A pesar de que los griegos eran apoyados por voluntarios y recursos de Europa Occidental no lo eran abiertamente por las grandes potencias.

La intervención de estos países sólo comenzó cuando el Sultán de Turquía pidió apoyo al líder de Egipto, con cuyas fuerzas podía quebrar la resistencia griega sin dificultad.

Rusia estaba dispuesta a intervenir destruyendo a Turquía, pero los gobiernos de Inglaterra y de Francia no querían iniciar una acción que debilitara a Turquía, ya que este país había sido el tradicional y fuerte impedimento para que Rusia saliera al Mediterráneo desde el Mar Negro.

Beligerantes	
 Reino Unido  Reino de Francia  Imperio ruso	 Imperio otomano  Vilayeto de Egipto  Vilayeto de Túnez
Comandantes	
 Edward Codrington  Henri de Rigny  Login Heyden	 Ibrahim Bajá  Amir Tahir Pasha  Moharram Bey  Capitán Bey

Según el tratado que firmaron en Londres el 6 de julio de 1827, Inglaterra, Francia y Rusia acordaron exigir un armisticio al Imperio Otomano, por entonces invasores de Grecia desde hacía siglos. Sir Edward Codrington, entonces comandante en jefe del Mediterráneo recibió el tratado y sus instrucciones en la noche del 1 de agosto en Smyrna, y zarpó con su escuadra inmediatamente a Nauplia a comunicárselo a los griegos. Sus instrucciones exigían un armisticio e interceptar todas las provisiones a las fuerzas turcas, y recibir información de Lord Stratford de Redcliffe, el Embajador británico en Constantinopla. Las instrucciones del embajador llegaron a Codrington el 7 de septiembre. Este fue acompañado a Nauplia por su colega francés, el Contralmirante de Rigny.



“La batalla de Navarino” de Ambroise Louis Garneray

El gobierno griego acordó aceptar el armisticio. El almirante de Rigny fue por el Levante, y Sir Edward Codrington, oyendo que una escuadra egipcia estaba en camino desde Alejandría, y puso rumbo entonces a Hydra, alcanzó la isla el 3 de septiembre, pero sobre el 2 de septiembre encontraron a los egipcios anclados con una escuadrilla turca en Navarino. El gobierno turco rechazó aceptar el armisticio.

Entonces, viendo movimientos entre los egipcios y los barcos turcos por la bahía, Codrington informó al almirante Otomano, Tahir Pasha, que tenía ordenes de impedir movimientos hostiles contra los griegos. El almirante de Rigny se unió inmediatamente después, y una nota conjunta fue enviada por ellos el 22 de septiembre a Ibrahim Pasha, para una reunión. En esta reunión Ibrahim hizo u acuerdo verbal para no actuar contra los griegos, mientras estaba pendiente de las órdenes del Sultán. Codrington entonces se dirige a Zante y de Rigny a Cervi, donde se encontraban sus barcos.

Fragatas aliadas fueron despachadas en Navarino para vigilar. El almirante británico apenas había anclado en Zante cuando fue informado que las fuerzas del sultán se ponían en camino. El 29 de septiembre una fuerza griega naval, mandada por un inglés, el Capitán Frank Abney Hastings, había destruido algunos navíos turcos en la Bahía Salona, en el lado norte del Golfo de Corinto. Del 3 al 5 de octubre Codrington, quien tenía con él sólo su buque insignia "Asia" de 80 cañones y algunos pequeños barcos, fue encontrado a la vuelta por los navíos egipcios y turcos.



Batalla de Navarino. Pintura de Thomas Luny. National Maritime Museum, London. Izquierda: arde el buque insignia del almirante turco, Capitan Bey. En el centro, el navío británico Asia, combatiendo al buque insignia del almirante egipcio, Mocharem Bey.

Entonces se le unió la escuadra francesa de Rigny y la del contralmirante ruso Heiden con su escuadrilla - según el acuerdo general entre ellos el mando de la flota aliada fue confiado a Codrington. Esta fuerza consistió en tres navíos de línea británicos, cuatro franceses y cuatro rusos, si bien el buque insignia del almirante francés el "Sirene" de 60 cañones, era técnicamente "una fragata con doble cubierta de cañones". Había también cuatro fragatas británicas, una francesa y cuatro rusas, y seis bergantines y goletas británicas y francesas.

Comparación de fuerzas¹¹⁶

Flota aliada, francesa, británica y rusa		Flota Turco Egipcia
Navíos de línea, incluido uno de 84 cañones	11	1 navío de línea turco de 84 cañones 2 navíos de línea turcos de 74 cañones
Fragatas	8	4 fragatas egipcias de dos puentes y 64 cañones 2 fragatas turcas de dos puentes 3 fragatas turcas de 48 cañones 10 fragatas turcas de 42 cañones 2 o 3 fragatas tunecinas de 48 cañones
Fragatas pequeñas (Talbot)	1	8 corbetas egipcias. 14-18 corbetas turcas de 22 cañones
Bergantines	4	5 bergantines turcos de 10 cañones 7 bergantines egipcios 1 bergantín tunecino
Otros	24	5 o 6 (?) bombarderas Quizás 41 transportes Otras naves en el puerto incluían 33 de Trípoli y 4 argelinos otros buques menores de guerra tunecinos y 5 transportes europeos.

¹¹⁶ <https://www.todoababor.es/articulos/navarino.htm>

Los egipcios y turcos tenían sólo tres navíos de línea y quince grandes fragatas, además de un enjambre de pequeños buques que elevaba el número total a más de ochenta. Ibrahim Pasha, aunque debido al acuerdo no podía atacar por mar, se consideraba en la legitimidad de continuar la guerra por tierra. Sus hombres fueron empleados para la quema de los pueblos griegos, y reducir a los habitantes a la esclavitud. Las llamas y el humo de los pueblos destruidos fueron vistos por la flota aliada. Sobre el 7 de octubre, una carta conjunta de protesta fue enviada a Ibrahim Pasha, pero fue devuelta con la respuesta evidentemente falsa de que él había abandonado Navarino, y que sus oficiales no sabían nada de aquel asunto.

Los almirantes, por lo tanto, decidieron entrar en la bahía y anclar entre los egipcios y los turcos. Un oficial francés al servicio de los egipcios, de nombre Letellier, había anclado los navíos de Ibrahim y del almirante turco en una formación en forma de herradura para defenderse mejor ante un ataque. Los aliados entraron en dos líneas, una formada por franceses y británicos y la otra rusa. Y comenzaron a anclar en medio de la flota de Ibrahim. El oficial que mandaba la fragata británica "Dartmouth" de 42 cañones, el Capitán Fellowes, viendo un barco turco muy cerca de él, a barlovento, envió un bote con una demanda para que este fuera retirado de allí. Los turcos dispararon, matando a un teniente. W. H. Fitzroy, quien llevaba el mensaje, y varios tripulantes del bote. El "Dartmouth" entonces abrió "un fuego defensivo," y la acción se hizo general inmediatamente. Las naves aliadas, a pesar de ser sobrepasadas en número y hallarse en una posición táctica desventajosa, fueron capaces de derrotar a sus oponentes debido a su poder de ataque y a su superior fuerza estructural. Al cabo de cuatro horas, las dos flotas musulmanas habían sido aniquiladas. Por la mañana, todos sus grandes buques de guerra estaban hundidos, en llamas o dañados sin posibilidad de reparación.

En el lado aliado la escuadrilla británica perdió 75 hombres y 197 heridos; los franceses 43 muertos y 183 heridos; los rusos 59 muertos y 139 heridos, haciendo un total de 177 muertos y 519 heridos. El Capitán británico Walter Bathurst del navío "Genoa" de 74 cañones fue el único comandante de buque muerto. Las bajas de los turcos y egipcios nunca fueron conocidas con exactitud, pero debido a los buques perdidos y el ataque devastador que sufrieron fueron seguramente muy grandes, algunas fuentes hablan de más de 4.000 muertos.



Vista general de la batalla¹¹⁷

Ibrahim Bajá accedió a evacuar Grecia, con lo que prácticamente concluyó la guerra de Independencia. No obstante, la victoria no se recibió con agrado en Gran Bretaña. El primer ministro británico Arthur Colley Wellesley, duque de Wellington, que temía un ataque ruso sobre Turquía, calificó esta batalla como un "acontecimiento desfavorable" y destituyó a Codrington. El combate de Navarino constituye un evento fundamental de la historia contemporánea de Grecia y fue uno de los momentos más gloriosos para la Armada rusa.

¹¹⁷ <https://warfarehistorynetwork.com/article/naval-carnage-at-navarino/>

Bajas Aliadas

Muertos	Heridos
Franceses	
43	133
Rusos	
59	139
Británicos	
56	140

Buques turcos destruidos¹¹⁸

Navíos de línea	9
Fragatas 2 puentes	12
Fragatas	36
Corbetas	90
Goletas	15
Bombardas	16
Transportes	130

Bajas estimadas en unos 3.000 muertos y 1.109 heridos. Aunque es más probable la lectura a la inversa.



119

En esta batalla prácticamente no se realizaron evoluciones tácticas, dada la situación de fondeados en que se encontraban los buques al iniciarse el enfrentamiento.

El Tratado de Adrianópolis (14-septiembre-1829) reconoció la independencia de Grecia y otorgó al Zar de Rusia libre paso hacia el Mediterráneo.

¹¹⁸ https://www.todoababor.es/articulos/navarino_vent.htm

¹¹⁹ <https://www.gehm.es/siglo-xix/batallas-nauales-1827-bahia-de-navarino-i/>

Referencias

- Aguirre Vio, Carlos. "Historia Naval Mundial". Capítulo XLIV Y LII.
- "The United States and World Sea Power." Capítulos 13; 15, Páginas 271 A 276.
- The War of 1812. Carl Benn. 2003. Osprey Publishing Ltd.
- The Challenge Britain Against America in the Naval War of 1812 by Andrew D. Lambert. 2012. Faber and Faber Ltd
- The War of 1812 A Forgotten Conflict by Donald R. Hickey. 2012 by the Board of Trustees of the University of Illinois.
- E.B. Potter & Chester W. Nimitz. „Sea Power “A Naval History, Prentice Hall, Inc. 1960.
- E.B. Potter & Chester W. Nimitz. „Sea Power “A Naval History, Prentice Hall, Inc. 1960.

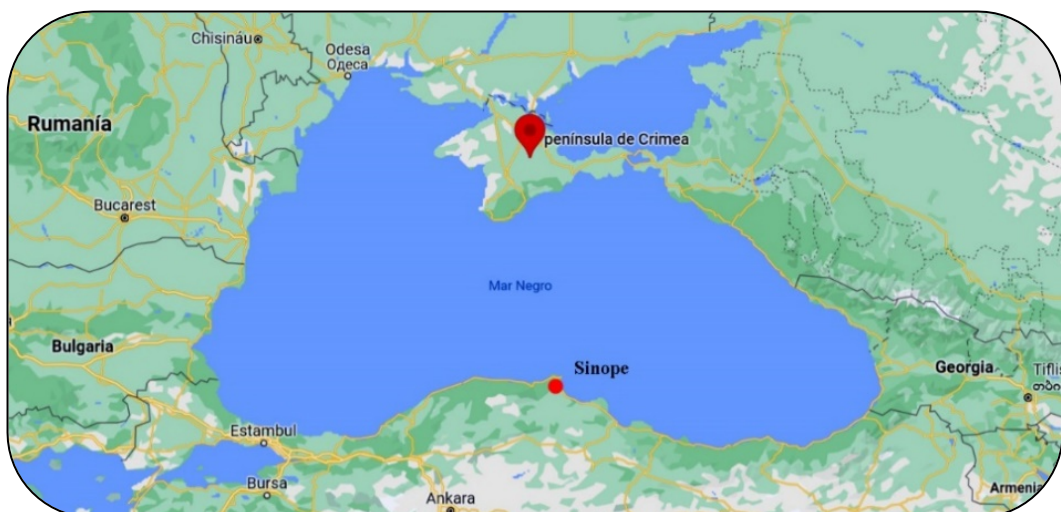
Enlaces Recomendados

- Batalla Lake Erie: https://www.youtube.com/watch?v=M5gXl-GeYy4w&t=125s&ab_channel=RussellYost
- Acciones sobre Washington y Baltimore: https://www.youtube.com/watch?v=ii-VryYnzmdl&t=73s&ab_channel=SmithsonianChannel
- Batalla de Nueva Orleans: https://www.youtube.com/watch?v=IH6CsX_nOVs&t=642s&ab_channel=Kingsand-Generals
- Batalla de Navarino: https://www.youtube.com/watch?v=785smW4N4Uc&t=3813s&ab_channel=MagnificentCentury
- La batalla de Navarino. El último combate entre barcos de madera y vela. La batalla de Tchesme. <https://www.todoababor.es/articulos/navarino.htm>

CAPÍTULO 08 HECHOS DE GUERRA NAVALES ENTRE 1850 Y 1866.

Contenido: Guerra de Crimea. Guerra de Secesión norteamericana. Batalla de Lissa.

Guerra de Crimea (1853-1856)



*La batalla de Sinope. El fin de la era de la vela*¹²¹¹²²

A mediados del siglo XIX la región del mar Negro y los estrechos turcos (el Bósforo y los Dardanelos) era una de las zonas más conflictivas del mundo. La crisis del Imperio otomano, generada por los movimientos de liberación en las naciones balcánicas y en los países árabes dependientes de Estambul, estaba siendo aprovechada por las principales potencias europeas (Rusia, Gran Bretaña y Francia), que aspiraban a dominar Turquía y asegurar de esta forma sus propios intereses políticos, económicos y militares.

A principios de la década de 1850, Rusia intentó hacer realidad su principal objetivo en la región al asumir el control sobre los estrechos turcos e incrementar su **dominio sobre el mar Negro**. Como pretexto, los rusos usaron la disputa sobre la gestión de los lugares sagrados cristianos en la Palestina otomana. Rusia y Francia se disputaban el derecho al cuidado de los peregrinos y de los fieles cristianos que vivían bajo la autoridad del sultán. El Imperio otomano, amenazado por la expansión rusa, trazó una alianza con las potencias occidentales porque Gran Bretaña y Francia entendían que los planes rusos ponían en peligro sus intereses económicos y políticos en el Levante.

El estallido de la guerra conocida por la historiografía como Guerra de Crimea o Guerra Oriental fue fruto de la toma de Moldavia y Valaquia –principados danubianos que eran objeto de rivalidad entre rusos y turcos– por parte de los ejércitos del zar, en julio de 1853. Como respuesta, el 16 de octubre de 1853 el Imperio otomano declaraba la guerra a Rusia. En la primera fase del conflicto, de octubre de 1853 a marzo de 1854, las acciones bélicas estuvieron protagonizadas exclusivamente por fuerzas armadas de ambos Estados. El momento culminante de la guerra en el mar fue la batalla de Sinope, el 30 de noviembre de 1853, el último gran enfrentamiento de la historia de buques de guerra propulsados a vela.

¹²⁰

<https://www.google.cl/maps/place/pen%C3%ADnsula+de+Crimea/@44.049895,35.4247915,5.83z/data=!4m5!3m4!1s0x40eac2a37171b3f7:0x2a6f09e02affbaeb!8m2!3d45.3453029!4d34.4997274>

¹²¹ <https://www.despertaferro-ediciones.com/2020/la-batalla-de-sinope-el-fin-de-la-era-de-la-vela/>

¹²² **Marek Herma** (1960) es historiador y profesor asociado del Instituto de Historia y Archivística de la Universidad Pedagógica de Cracovia. Sus intereses de investigación incluyen la historia de la guerra naval y las técnicas de guerra naval en los siglos XIX y XX, así como la historia militar de Polonia y de Rusia.). Sus trabajos también incluyen docenas de artículos y reseñas dedicados a las fuerzas armadas y su papel en las dos guerras mundiales.

La marina rusa

En vísperas del estallido de la Guerra de Crimea, el núcleo de la **flota rusa en el mar Negro** estaba formado por navíos de línea. Estos habían sido construidos según planos modernos y con sólidos materiales de construcción naval. Gracias a su fuerte dotación de artilleros y una buena instrucción, las tripulaciones rusas no se rendirían ante los buques de esta clase pertenecientes a la Marina Real británica y a la Marina Nacional francesa.

En 1853, la Flota del Mar Negro disponía de catorce buques de línea y seis fragatas de vela, siete fragatas de vapor (con ruedas de paletas ubicadas a ambos lados), cuatro corbetas de vela, doce bergantines, veintiocho lanchas cañoneras y docenas de pequeñas naves auxiliares con propulsión a vela. En el astillero de Nikoláyevsk estaban en la etapa final de construcción dos navíos de línea de vela, dos corbetas de vapor y una cañonera. En total, en el mar Negro, los rusos contaban con 61 barcos, en los que se desplegaban 2500 cañones y más de cien unidades más pequeñas sin artillería. En los buques servían un total de aproximadamente 35 000 marineros, incluidos 1450 oficiales. Cerca de 20 000 marineros más fueron enviados a servir en la defensa de la costa.



La batalla de Sinope (1853), óleo sobre lienzo de Iván Konstantínovich Aivazovski (1817-1900), Museo Naval Central, San Petersburgo.

Por un lado, se nombró al príncipe **Aleksandr Ménshikov** comandante en jefe de las fuerzas navales y terrestres del Imperio ruso en la cuenca del mar Negro. Por otro lado, el comandante de la flota y los puertos del mar Negro era el anciano almirante Moritz von Berg, que no tenía experiencia en combate. Ejercía las funciones de jefe de Estado Mayor de la flota el vicealmirante **Vladímir Kornílov**, uno de los oficiales de la Armada Imperial rusa más talentosos de su generación. La moral de las tripulaciones era alta y los marineros estaban bien adiestrados. Cabe atribuir la mayor parte del mérito en el entrenamiento de las dotaciones al almirante **Mijaíl Lázarev**, comandante de la flota y los puertos del mar Negro entre 1834 y 1851.

Las tradiciones de la escuela de Lázarev, cuyos elementos característicos fueron la introducción de la **disciplina consciente** y la eliminación del castigo corporal, hallaron continuidad en sus alumnos más aventajados: Vladímir Kornílov, Pavel Najímov y Vladímir Istomin, que destacaron durante la Guerra de Crimea tanto en acciones navales como durante la defensa de Sebastopol. Por iniciativa del almirante Lázarev, se estableció un gran astillero en Nikoláyevsk y uno de menor tamaño en Novorosiisk. En Sebastopol, la principal base operacional de la Flota del Mar Negro, se construyeron muelles modernos y se inició la construcción de un gran astillero llamado Lazarevská.

A principios de la década de 1850, el almirantazgo ruso sabía que la era de los buques de vela estaba llegando a su fin. El Gobierno zarista, sin embargo, llegó tarde a la introducción en el servicio de los buques de vapor. Sin duda, esto fue resultado del **atraso económico** de Rusia, que impedía al país euroasiático competir con eficacia con las potencias occidentales en el campo de la tecnología naval. En 1842, gracias a los esfuerzos del almirante Lázarev, se compraron para la Flota del Mar Negro cinco fragatas de vapor (con ruedas de paletas laterales) en Inglaterra (Jersón, Krim, Besarabia, Gromonosets y Odesa). Sin embargo, estas naves se utilizaron principalmente como medio de transporte y prácticamente no participaron en las maniobras de entrenamiento. En la década anterior al estallido de la Guerra de Crimea, la Flota del Mar Negro recibió tan **solo un buque que cumplía totalmente con los requisitos técnicos de su época**. Se trataba de una fragata de vapor con ruedas laterales, llamada Vladímir, que se construyó en Inglaterra en 1848 bajo la supervisión de Vladímir Kornílov. Tenía una fuerte dotación de artillería (dos cañones de 24,5 cm, cinco cañones de 21,4 cm, cuatro cañones de 15,2 cm y dos cañones de 13,8 cm) y alcanzaba la velocidad de once

nudos. Fue la nave más moderna de la Flota del Mar Negro durante la Guerra de Crimea, comparable a las naves de esta clase de las marinas de guerra de las potencias occidentales.

La armada otomana

En la primera fase de la Guerra de Crimea, el único oponente de la flota rusa del mar Negro fue la **Armada turca**. Su núcleo estaba formado por buques a vela, incluidos cinco navíos de línea, diez fragatas, nueve corbetas y doce bergantines. Los apoyaban cinco fragatas de vapor (con ruedas laterales) y alrededor de treinta pequeñas embarcaciones auxiliares de vela. El sultán también tenía a su disposición una **flota egipcia**: tres buques de línea y cuatro fragatas de vela. Parte de las unidades, incluido un buque de línea y cinco fragatas, no podían prestar servicio temporalmente mientras se realizaban las reparaciones periódicas necesarias. Además, se encontraban en construcción tres navíos de línea que, supuestamente, tenían que entrar en servicio en la primavera de 1854.



*Acorazado "Emperatriz María" en la batalla en Sinope.
1853. Capucha A. D. Kivshenko ¹²³*

En total, la armada otomana contaba con cuarenta y ocho buques de combate artillados con más de dos mil cañones. Estambul constituía la base de las principales fuerzas de la flota turca, y el comandante en jefe de la armada era el almirante **Mahmud Pachá**. Uno de los oficiales más distinguidos que sirvió en dicha marina fue el inglés Adolphus Slade, que había sido asesor personal del sultán para asuntos marítimos, desde 1839, bajo el nombre de Musavera Pachá. En opinión de los extranjeros que tuvieron la oportunidad de observar los ejercicios de la flota turca, el entrenamiento de las tripulaciones dejaba mucho que desear y la moral era baja. El estado de los arsenales, astilleros y fábricas de armamento tampoco era satisfactorio.

Primeras escaramuzas

En vísperas del estallido de la guerra, la Flota del Mar Negro recibió la orden de transportar municiones desde Crimea hasta la costa del Cáucaso. La tarea fue ejecutada por la escuadra al mando del vicealmirante Najimov, quien entre septiembre y octubre de 1853 trasladó desde Sebastopol a Sujumi a la 13.ª División de Infantería (más de 16 000 soldados con dos baterías ligeras de artillería). En la operación de desembarco se utilizaron once transportes protegidos por el núcleo de la escuadra, que consistía en doce navíos de línea.

Tras el comienzo de las hostilidades, se ordenó al vicealmirante Najimov que patrullase las aguas entre Anatolia y Crimea. El 16 de noviembre de 1853, los rusos lograron su primer éxito en la contienda. La fragata Besarabia (del teniente Piotr Szczegolev) se hizo con el carguero de vapor turco Mecihire Tacihiret, que, tras ser conducido a Sebastopol, se incorporó a la flota rusa bajo el nombre de Turok. El 17 de noviembre se libró **la primera batalla entre naves de vapor de la historia** en la zona del puerto de Penderaklia, en Anatolia. La fragata rusa Vladímir (al mando del teniente Grigory Butakov) bombardeó y obligó a arriar la bandera a la fragata de vapor egipcia Pervaz Bahir (del contraalmirante Said Pachá). El buque de la flota otomana, averiado, fue remolcado a Sebastopol y, tras las reparaciones pertinentes, se incorporó al servicio de la flota rusa bajo el nombre de Kornílov.

La batalla de Sinope y la destrucción de la escuadra otomana

El 23 de noviembre de 1853, la escuadra del vicealmirante Najimov, que patrullaba las aguas de la costa de Anatolia, se encontró con una escuadra otomana anclada en la bahía de Sinope.

¹²³ <https://es.topwar.ru/130895-unichtozhenie-tureckogo-flota-v-sinopskom-srazhenii.html>

Najimov organizó el **bloqueo del puerto** y, tras obtener municiones, comenzó los preparativos para la gran batalla. En vísperas del choque, los rusos disponían de seis buques de línea y dos fragatas de vela. La escuadra otomana estaba comandada por un veterano de la batalla de Navarino (1827), el vicealmirante Osman Pachá, y consistía en seis fragatas de vela, dos fragatas de vapor, dos corbetas de vela, una balandra y dos transportes.

La escuadra de Najimov tenía una clara ventaja en cuanto a artillería, porque Osmán Pachá solo podía desafiar los 716 cañones desplegados por los rusos con 472 propios, y de un calibre mucho menor. El plan del vicealmirante ruso se basaba en un ataque directo de sus navíos de línea contra la escuadra otomana. Las naves rusas debían entrar en la **bahía de Sinope** y, después de acercarse a distancia de tiro de artillería, echar anclas para evitar las derivas del viento. Se suponía que dos disparos del buque insignia iban a ser la señal para abrir el fuego. A las fragatas rusas se les ordenó maniobrar a la entrada de la bahía y evitar que los barcos turcos a vapor se escabulleran.

El 30 de noviembre, a las 12.00 horas, los buques de línea rusos se adentraron en la bahía de Sinope formando **dos columnas**. La derecha incluía el buque insignia del vicealmirante Najimov, el Emperatriz María, el Gran Duque Constantino y el Chesma. La columna de la izquierda estaba liderada por el París, seguido del Tri Sviatítelia y el Rostislav. Fueron recibidos por los cañonazos de las unidades otomanas, alineadas **en media luna** y sostenidas por baterías de costa. Los artilleros turcos, con el fin de detener el ataque, apuntaban principalmente al aparejo de las naves rusas. Tras acercarse a distancia de tiro de cañón, los navíos de línea rusos arrojaron anclas y abrieron fuego contra las naves y baterías del enemigo. El Emperatriz María, tras un intercambio de disparos con la fragata Avni Illah, el buque insignia del vicealmirante Osmán Pachá, obligó a la nave turca a embarrancar. Entonces, el insignia ruso bombardeó a la fragata Fazl Illah, le causó numerosos incendios y la obligó a arrojarle contra tierra.



Mapa de la batalla de Sinope (30 de noviembre de 1853).¹²⁴

El Gran Duque Constantino y el Chesma acribillaron a la fragata Navek Bahri y causaron una explosión en los pañoles de municiones que resultó en el hundimiento del barco turco. A continuación, los dos buques de línea rusos dirigieron sus cañones hacia la corbeta Nejm Fishan, que se hundió tras incendiarse. El París, que encabezaba la segunda columna, hundió la balandra Kel Safid y obligó a las fragatas Damiat y Nizamieh a embarrancar. El Tri Sviatítelia, por su parte, cañoneó a la fragata Nessim Zafer y le causó incendios que la forzaron a arrojarle a tierra. El Rostislav, última nave en la formación de la columna de la izquierda dirigió su fuego sobre la corbeta Fevz Mabud y la obligó a embarrancar. La fragata de vapor Erkelye y dos transportes amarrados en el puerto Sinope fueron víctimas, también, de los certeros cañonazos de las naves rusas.

¹²⁴ <https://www.despertaferro-ediciones.com/2020/la-batalla-de-sinope-el-fin-de-la-era-de-la-vela/>

La batalla de Sinope, con una duración de cuatro horas, llegó a su conclusión con la **destrucción absoluta de la escuadra otomana**, que perdió doce buques, incluidas siete fragatas (seis de vela y una de vapor), dos corbetas, una balandra y dos transportes. Los turcos también sufrieron graves pérdidas en vidas. De los 4220 marinos otomanos que participaron en la batalla de Sinope, unos cuatro mil murieron, resultaron heridos o fueron hechos prisioneros. Entre estos últimos se encontraba el comandante de la escuadra, el vicealmirante Osmán Pachá. De sus naves apenas sobrevivió el buque de vapor Taif, comandado por Musaver Pasha (o Adolphus Slade), quien, valiéndose de la velocidad de su nave, logró escapar de las fragatas rusas Kulevtcha y Kagul maniobrando por el trazado exterior del puerto de Sinope. A pesar de la persecución, a la que se unieron las fragatas de vapor (Odesa, Krim y Jersón) de la escuadra del vicealmirante Kornílov, que se apresuró a acudir en ayuda de Najímov, el Taif llegó a la base de Estambul sin ningún problema.

Las pérdidas rusas en la batalla de Sinope fueron relativamente pequeñas. Murieron 38 marineros y 235 resultaron heridos. Ningún buque ruso se hundió, pero todos sufrieron daños. El Emperatriz María, el más castigado (sesenta impactos), fue remolcado por la fragata de vapor Krim a la base de Sebastopol. También allí fueron remolcados los buques de línea Gran Duque Constantino, Tri Sviatítelia y Rostislav, que habían quedado con sus velas mermadas. El resto de los navíos de línea (París y Chesma), que habían sufrido daños menores, regresaron por sí solos a Sebastopol.

Claves del triunfo ruso

Un análisis de la batalla de Sinope permite concluir que la ventaja de los rusos en **artillería naval** tuvo una influencia decisiva en el resultado final; los 472 cañones desplegados en los buques otomanos y 24 piezas de artillería costera se midieron a los 716 cañones de la escuadra de Najímov. La ventaja cualitativa también fue importante, ya que los cañones rusos superaban a los turcos en calibre; de los primeros, 76 eran de 68 libras, 412 de 36 libras y 228 de 24 libras, contra solo dos cañones turcos de 77 libras, 4 de 38 libras y 160 de 29 libras (en las naves). Sin lugar a duda, el uso de **granadas con alto poder de explosivo** por parte de la artillería naval rusa tuvo una influencia significativa en el desenlace de la batalla. Las granadas de artillería con espoletas primitivas de impacto habían sido inventadas en la década de 1830 por el general francés Henri-Joseph Paixhans y, desde 1841, la artillería adaptada para disparar granadas había empezado a ser introducida en el armamento de los buques pertenecientes a la Armada Imperial rusa.



La batalla de Sinope del 18 de noviembre [30 de noviembre en el calendario gregoriano] de 1853 (la noche tras la batalla) (1853)¹²⁵

Según los informes del vicealmirante Najímov, parece que, en la batalla de Sinope, los barcos rusos lanzaron un total de 16 873 proyectiles, incluidas unas dos mil granadas, que perforaron fácilmente los costados de las fragatas turcas y provocaron la destrucción total de los buques de

¹²⁵) Óleo sobre lienzo de Iván Aivazovski (1817-1900), Museo Naval Central, San Petersburgo.

madera. También contribuyeron al resultado final las habilidades de mando de Najímov. La detección de la escuadra turca y, posteriormente, la rápida concentración de fuerzas hábilmente realizada, proporcionaron a la escuadra rusa la ventaja cualitativa necesaria (navíos de línea contra fragatas) que, finalmente, la condujo a una victoria espectacular.

El minucioso **plan de batalla de Najímov**, que este detalló personalmente a los comandantes de los buques durante el consejo de guerra en vísperas de la batalla de Sinope, el 29 de noviembre de 1853, merece un reconocimiento especial. El gran valor de este plan queda atestiguado por la idea de usar una formación de dos líneas que cruzase la media luna en la que naves otomanas se habían alineado. Las suposiciones del plan, que proporcionaba a los comandantes de los buques de línea un grado significativo de libertad de operación, confirman la gran confianza que tenía Najímov en las habilidades de navegación y combate de sus subordinados. La excelente cooperación de los barcos rusos confirmó el alto nivel de formación de los comandantes y las tripulaciones.



*Batalla de Sinope*¹²⁶

Los **errores operacionales y tácticos del bando otomano** también contribuyeron al éxito de Rusia. El vicealmirante Osmán Pachá, tras ser descubiertos sus efectivos por las fuerzas de reconocimiento rusas, no intentó hacerse con la iniciativa operacional a pesar de que, entre el 23 y el 29 de noviembre de 1853, contaba con una clara ventaja en el número de buques y cañones sobre las fuerzas rusas que bloqueaban el puerto de Sinope. Por lo tanto, podría haber intentado romper el bloqueo y, en caso necesario, combatir en alta mar, donde a las fragatas turcas les hubiera sido más fácil maniobrar. Una batalla contra un oponente más fuerte hubiera sido ciertamente arriesgada para el bando ruso, porque la fuerza de reconocimiento de Najímov que bloqueaba Sinope estaba bastante lejos de su base en Sebastopol, mientras que la escuadra otomana pelearía cerca de su base operacional. Otro error del vicealmirante Osmán Pachá fue el incorrecto posicionamiento de los barcos en la bahía de Sinope, lo que hizo difícil, o incluso imposible, que parte de las baterías de artillería costera disparasen. El comandante de la escuadra otomana no hizo ningún intento de usar mejor los recursos de sus barcos de vapor (ventaja en maniobrabilidad y velocidad), algo que tenía hasta cierto punto el vicealmirante Najímov, quien no tenía unidades de este tipo al inicio de la batalla.

¹²⁶ <https://mobile.twitter.com/grupogehm/status/1406954091150983168>

Consecuencias

La victoria en Sinope aseguró el **dominio de Rusia sobre el mar Negro**. La interrupción de las conexiones de transporte marítimo a lo largo de la costa de Anatolia impidió que el Imperio otomano transportara municiones al teatro de guerra en el Cáucaso, lo que deterioró en gran medida la situación militar turca en la región. Paradójicamente, sin embargo, la victoria de Sinope tuvo unas **nefastas consecuencias políticas para Rusia**. Gran Bretaña y Francia, preocupadas por los éxitos militares rusos y temerosas de que sus intereses políticos y económicos en aquella parte del mundo se vieran amenazados, se avinieron a una intervención armada del lado del debilitado Imperio otomano. La entrada en el conflicto de las potencias occidentales, que disponían de unas fuerzas armadas modernas, inclinó el resultado final de la guerra a favor de la coalición antirrusa.

La batalla de Sinope fue **el último gran enfrentamiento entre flotas a vela**. La ineficaz persecución, por parte de las fragatas rusas de vela, de la fragata turca de vapor Taif, la única nave de combate de la flota otomana que sobrevivió a la batalla fue un indicativo, con todo su simbolismo, de que la era de la vela estaba llegando a su fin y pronto sería reemplazada por la edad del vapor y el hierro.

A raíz de Sinope, los aliados declararon la guerra al Imperio Ruso el 27 de marzo de 1854 y mandaron fuerzas a Varna, puerto ubicado en el margen oeste del Mar Negro, siendo su objetivo tomar Sebastopol, la principal base naval rusa en la península de Crimea.

La escuadra rusa, inferior a la de los aliados que tenían la mayor parte de sus buques propulsados a vapor, se refugió en Sebastopol participando en su defensa.

Los primeros intentos por tomar Sebastopol se hicieron en septiembre de 1854 sin éxito, situación que se mantuvo hasta mayo del año siguiente en que los aliados atacaron las LCM rusas del Mar de Azov, desde donde apoyaban a Sebastopol, cayendo finalmente la ciudad en septiembre.

Se utilizó este período para construir lanchas cañoneras blindadas capaces de resistir los impactos de la artillería rusa.

En la primavera de 1855 los buques propulsados a vapor habían reemplazado a los grandes buques de guerra a vela y se generalizaba el uso de blindaje.

La campaña de Crimea logró su objetivo de mantener fuera de los Dardanelos a Rusia, pero a un alto costo de vidas humanas, ya que murieron más de 100.000 hombres en combate, por el cólera y por el frío, de un total de aproximadamente 165.000 que componían las fuerzas aliadas.

Campaña del Báltico

Fuera del esfuerzo de la guerra desplegado en el Mar Negro los aliados operaron simultáneamente en el Báltico para impedir que la flota rusa ubicada en esa área, que era superior a la del Mar Negro, saliera del Mar del Norte a atacar las Líneas de Comunicaciones Marítimas aliadas que mantenían el apoyo logístico indispensable para el desarrollo de la guerra.

Pero el propósito principal de esta actividad, constitutiva de una Maniobra Estratégica, fue hacer creer a los rusos que este despliegue de fuerzas tenía como objetivo estratégico su capital, San Petersburgo, obligándolos a concentrar fuerzas terrestres en el área, debilitando su presencia en Crimea, lo que facilitó el triunfo aliado.

Derrotados los rusos, se estableció la paz mediante el Tratado de París, en marzo de 1856.

8. Comentarios:

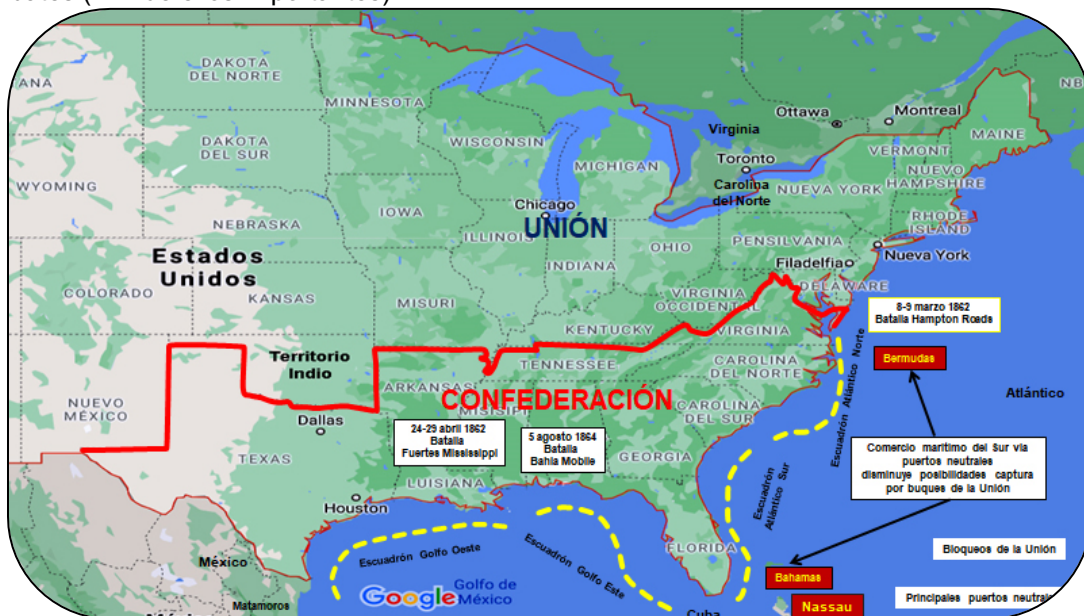
En esta guerra destaca el esfuerzo logístico naval para mantener fuerzas británicas y francesas en un área lejana como la península de Crimea.

Existen muchas observaciones a la conducción militar de los mandos en la península, en especial por el lado británico.

Aparece Florence Nightingale, enfermera, escritora y estadística británica, precursora de la enfermería profesional contemporánea y creadora del primer modelo conceptual de enfermería (1820-1910)

Situación general y causas de la guerra

La guerra fue una de las más largas y cruentas del siglo XIX (4 años). Se libraron unos 2.000 combates (112 de ellos importantes).



1. El norte contaba con casi la totalidad de la flota.
2. El Sur autorizó a corsarios para operar contra los buques del Norte en respuesta al bloqueo de los puertos confederados que les impedía comerciar el algodón, vital para su economía. La falta del algodón en Europa fue aceptada por la simpatía que despertó la lucha contra la esclavitud.

El bloqueo económico mantenido por cuatro Escuadras dificultó las operaciones de los corsarios ya que no podían recalar a puerto con sus presas ni tampoco hacerlo en Europa por los acuerdos que se establecieron con los países del viejo continente. Destacó por su audacia y tenacidad como corsario la tripulación del buque armado “Alabama”.

146

Los Confederados obtuvieron importantes triunfos al principio, llegando prácticamente a las puertas de Washington, pero no pudieron mantener el esfuerzo inicial de la guerra. Las tropas del General Lee fueron contenidas en la batalla de Gettysburg, que duró 3 días (1 y 3-JUL-1863). En el mar dominó el Norte (bloqueo) destacando los comandantes Farragut y Porter.

La situación social, económica y política de la nación, eran muy delicadas. Las diferencias entre los estados del norte y el sur cada vez eran más evidentes en distintos temas; sobre todo con la esclavitud.

Para el sur era vital para mantener su economía agraria y el trato que recibían los esclavos era denigrante e inhumano. Para el norte, el pensamiento de esclavitud era repugnante; aunque para otros, su liberación suponía una gran mano de obra que iría muy bien a su cada vez más importante industria.

Independientemente, la tensión aumentó con la elección de Abraham Lincoln como presidente. Siendo un gran detractor de la esclavitud, el sur lo consideró inaceptable y viendo afectado su medio de vida con la interferencia federal contra las leyes esclavistas, el estado de Carolina del Sur votó a favor de separarse de la Unión. Les seguirían Florida, Misisipi, Alabama, Georgia, Luisiana y Texas.

Para detener este proceso, se decretó un llamamiento a las armas para detener la rebelión. Esto resultó un gran error, porque Virginia, Arkansas, Carolina del norte y Tennessee también votaron a favor de la ruptura.

Posteriormente, estos estados se unieron en un nuevo tipo de federación: los Estados Confederados y con el ataque al fuerte Sumter empezaba lo que sería una brutal guerra civil.

Un marino sin fortuna

Uno de los mayores protagonistas de esta fascinante historia, fue el capitán Franklin Buchanan; en mi opinión uno de los marinos con más mala suerte pese a su impecable carrera. Descendiente de escoceses; su abuelo paterno dirigió como general una milicia durante la guerra de independencia y su abuelo materno fue uno de los firmantes de la Declaración de Independencia.

9. *Un plan*

El anciano teniente general Winfield Scott propuso el denominado "Plan anaconda", el cual consistía en bloquear todos los puertos sudistas y de este modo impedir que los confederados recibieran soporte exterior; a la vez que, como la serpiente homónima, estrangulaba su economía al no poder exportar sus productos al viejo continente.



Cromolitografía de la batalla de Hampton Roads. Louis Prang & Co., Boston.

Debilitados y controlando los ríos Tennessee y Mississippi, sería fácil atacar las ciudades rebeldes y asestar el golpe final capturando Richmond, su capital.

Eso en la teoría, porque a la práctica los sureños fueron más resistentes de lo que creía el alto mando de la Unión. Además, mientras el norte tenía a generales incompetentes como Burnside o Hooker, el sur disponía de Lee y Jackson.

No obstante, estaba claro que el sur necesitaría romper el bloqueo yanqui, pero los rebeldes no disponían de una armada lo suficientemente grande como para competir en mar abierto. En su lugar crearon todo tipo de artefactos semi sumergibles para lograr tal fin.

El renacer del CSS Virginia: la era de los blindados

Cuando el estado de Virginia votó por separarse de la Unión, se temió que los buques de la armada anclados en el astillero de Gosport (actualmente denominado Norfolk) cayesen en manos rebeldes. En cumplimiento de la orden de destrucción de la base, la fragata USS Merrimack fue incendiada y hundida.

No obstante, los marinos sudistas consiguieron reflotar el casco y tras unas reparaciones, decidieron crear un buque blindado capaz de romper el bloqueo.

La idea no era nueva, en el pasado ya se habían hecho experimentos con naves acorazadas (por ejemplo, el buque tortuga del almirante Yi) en aquel periodo, el ingeniero francés Henri Dupuy de Lome había botado el Glorie, un buque con todo el casco reforzado con planchas de hierro. En su respuesta Gran Bretaña construyó el HMS Warrior; aunque este solo llevaba cubierta la parte de las baterías. Por su parte España innovaría con la fragata blindada Numancia, pues en lugar de poseer un casco de madera reforzado con hierro, el suyo era completamente de metal.

Pero el diseño del nuevo buque sudista no se parecería a nada que el mundo hubiera conocido hasta el momento. A diferencia de los diseños europeos, carecería de cualquier tipo de aparejo, confiando totalmente en un motor a vapor para su propulsión.

La tripulación de 320 marinos estaba protegida por una estructura formada por maderas, con dos capas de hierro que formaban una casamata de 102 mm. Su armamento principal consistía en dos cañones de ánima estriada de 178 mm, 2 piezas de 151 mm, 6 de ánima lisa de 229 mm y dos obuses de 12 libras.



Fotografía del CSS Virginia.

Pese a poseer tecnología punta, sus constructores resucitaron una antigua arma de guerra: el espolón. Una vez terminado, se convirtió en el buque insignia del recientemente ascendido comodoro Franklin Buchanan.

Pese a estar bien forrado y armado, poseía dos desventajas significativas: la primera era la velocidad, cuando era una fragata a vapor llegaba a los 12 nudos, mientras que con su nuevo aspecto no sobrepasaba los 6. El otro inconveniente, eran los 6,7 m de calado que poseía y hacían muy peligrosa la navegación fluvial.

Combate de Hampton Roads (8 y 9 marzo 1862)¹²⁸¹²⁹

1861 fue una fecha que marcó para siempre los Estados Unidos, pues estalló una brutal guerra civil cuyas heridas todavía son patentes en su sociedad. Por otro lado, brindó a los ingenieros navales la oportunidad de exprimir su ingenio y crear algunas de las naves más raras que jamás han surcado los mares, junto al primer combate moderno entre naves acorazadas: Hampton Roads.

Esta fue en efecto, la batalla naval que cambió para siempre la concepción de la guerra en el mar.

¹²⁸ <https://www.todoababor.es/historia/hampton-roads-batalla-naval-que-cambio-todo/>

¹²⁹ https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_Hampton_Roads

Como marino sirvió con honores hasta alcanzar el grado de capitán de navío, también fue el primer superintendente de la academia naval de los Estados Unidos y comandante del Washington Navy Yard, el más antiguo e importante astillero de la armada de su tiempo.

Sin embargo, su estrella empezó a declinar con el inicio de la rebelión. Creyendo que su estado natal (Maryland) también se separaría, el 22 de abril de 1861 renunció a su puesto esperando poder obtener una buena promoción en la futura flota confederada.

Pero para su más profundo horror, esta situación nunca se produjo. Rápidamente, quiso que el secretario de marina anulase su renuncia, pero este lo acusó de traidor y se negó a reinstaurarlo. Ahora, su carrera como oficial naval quedaba ligada al mismo destino de la causa sudista.

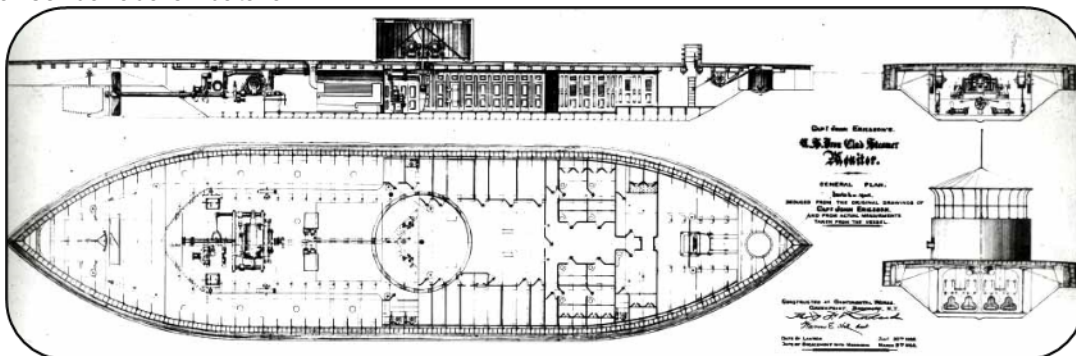


Se bota el Monitor: Ericsson entra en acción

Solo dejo a la imaginación del lector la cara de estupefacción y terror, que se le quedó a los nordistas al ver como su antiguo buque regresaba del fondo del mar, convertido en una horrible bestia del averno sedienta de hundir sus naves.

Necesitaban algo nuevo y eficaz contra el CSS Virginia; pero no había ningún barco capaz de hacerle frente, al menos por el momento.

El ingeniero sueco John Ericsson ideó una solución revolucionaria. Su proyecto consistía en una nave hecha totalmente de hierro reforzado, cuya cubierta apenas sobresaliera de la línea de flotación para evitar ser un objetivo fácil en caso de combate cerrado; solo había un pequeño punto de observación para el timonel y el capitán. Dispondría de un motor y una chimenea plegable para evitar ser dañada en batalla.



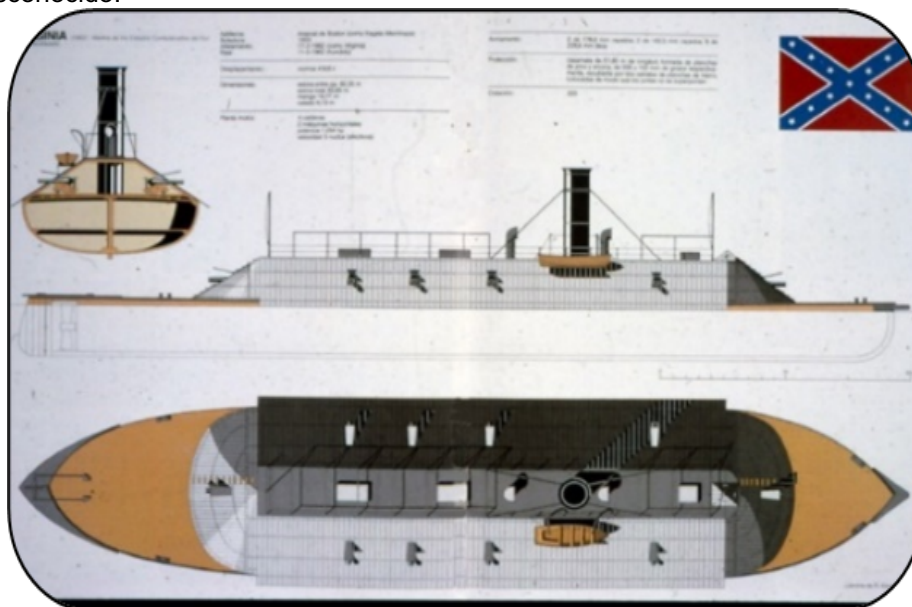
Plano del buque USS Monitor. Fotografía de la U.S. Navy.

Su armamento consistía en una gran torreta equipada con dos únicos cañones de 279 mm. Al no haber nada más en cubierta, podía disparar en cualquier punto a los 360 grados. Su tripulación constaba de 49 personas.

Tras el incidente del Peacemaker y el raro diseño (que algunos lo calificarían como un queso sobre una balsa) Ericsson tuvo que decir que en caso de fallo él mismo pagaría todos los gastos del proyecto. Sin muchas alternativas, la armada cedió; así fue como nació el USS Monitor.

A diferencia de su némesis, poseía una velocidad de 8 nudos y sus escasos 3,2 m de calado lo hacían ideal para la navegación fluvial. No obstante, su retroceso y el sistema de troneras para proteger las piezas mientras se cargaban mostró poseer diversos fallos. A fin de cuentas, era la

primera vez que alguien pensaba un diseño de este tipo y ya se sabe lo que cuesta innovar en un campo desconocido.



CSS Virginia, ex Merrimac

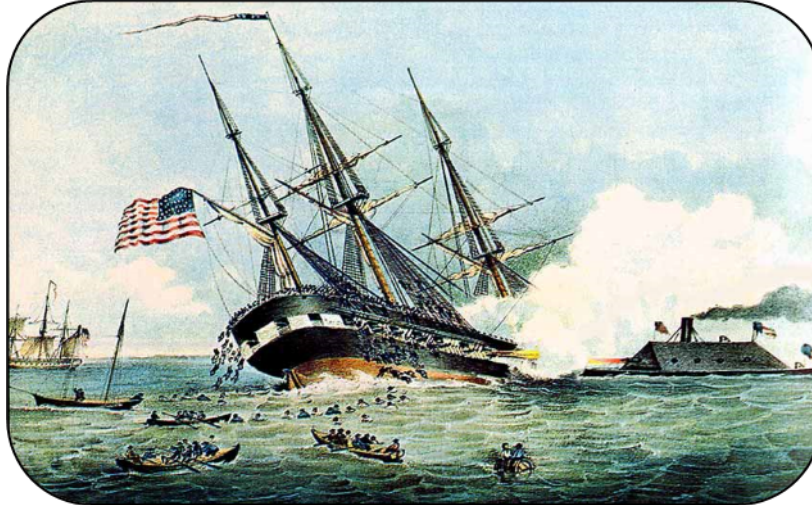
La batalla de Hampton Roads: primer día

Fecha	9 de marzo de 1862	
Lugar	Canal de Hampton Roads, Virginia (Estados Unidos)	
Resultado	- Victoria táctica confederada - Victoria estratégica de la Unión - La Unión mantiene el bloqueo - El Escuadrón James River se mantiene como flota en potencia.	
Beligerantes		
 Estados Unidos de América	 Estados Confederados de América	
Comandantes		
John Lorimer Worden	- Franklin Buchanan - Cathesby R. Jones	
Fuerzas en combate		
4 naves (1 acorazado)	5 naves (1 acorazado)	
Bajas		
2 barcos hundidos 1 barco dañado 261 muertos 108 heridos	1 acorazado dañado 78 muertos 17 heridos	

El 8 de marzo de 1862, el CSS Virginia levó anclas con el objetivo de romper el bloqueo unionista en la bahía de Chesapeake; Acompañado por los buques-tender CSS Raleigh y CSS Beaufort; más los cañoneros CSS Patrick Henry, CSS Jameston y CSS Teaser.

La flota unionista se componía de las fragatas de 50 cañones USS Minnesota y USS Roanoke, las fragatas de 44 cañones USS St. Lawrence y USS Congress, la fragata de 24 piezas USS Cumberland y 6 buques auxiliares de escaso valor bélico.

Buchanan dirigió su nuevo buque contra el Cumberland y le asestó un golpe con el espolón por debajo de la línea de flotación; entonces disparó a quemarropa. Los daños fueron tales, que el buque federal se fue a pique irremediablemente.



USS Cumberland hundido por el CSS Virginia. Currier and Ives Print.

Con la primera víctima liquidada, el comodoro dirigió su vista al Congress, cuyo capitán al ver la suerte de su camarada, decidió encallar la fragata en una zona poco profunda. Ambos buques intercambiaron disparos durante una hora y después de graves daños y de ver como los proyectiles no le hacían nada al blindaje, los federales rindieron la nave.

Entonces, una batería de soldados en tierra, que estaban viendo el macabro duelo; abrieron fuego. En venganza por el bombardeo, los confederados dispararon proyectiles incendiarios sobre el Congress; este terminó estallando al alcanzar el fuego la santabárbara.

Ahora era el turno del Minnesota, cuyo comandante también decidió encallarlo en un lugar donde el Virginia no pudo seguirle a causa de su calado.

Estaba anocheciendo y los confederados, pese a salir victoriosos, también habían recibido daños significativos. La chimenea del Virginia recibió varios impactos que redujeron su todavía escasa velocidad; dos cañones habían sido inutilizados y algunas piezas del blindaje habían cedido. Además, un pedazo de metralla le había fracturado el fémur al propio comodoro.

Con tal panorama y ante la oscuridad cada vez mayor, Buchanan decidió retirarse y rematar el trabajo la mañana siguiente.

Para los marineros de la Unión, les esperaba una noche de miedo, en que no sabían si el enemigo atacaría o no. La única certeza que tenían era que no podían retirarse y que pronto llegaría una nueva arma a salvarles. Pero la pregunta era clara... ¿Llegarían a tiempo?



130

La batalla de Hampton Roads: el segundo día

Amaneció el día 9 y ambos bandos se prepararon para reanudar la batalla. Dado a sus heridas, Buchanan fue desembarcado y de este modo el destino le vomitó literalmente en la cara al no poder participar en el legendario combate. Fue sustituido por su segundo al mando, el teniente Catesby Jones.

Jones, fue directo a por el maltrecho Minnesota, confiaban en poder hundirle gracias a la subida de la marea. Pero, de repente apareció un invitado inesperado en el baile. Era algo que jamás habían visto, se trataba del USS Monitor al mando del teniente John Wordern. Pronto la tecnología de torreta y la de casamata se verían las caras.

Ambas naves estuvieron disparándose durante horas. El Monitor destacó por su mayor agilidad, aunque el blindaje del Virginia aguantó el fuego yanqui. Los rebeldes intentaron espionarlo en varias ocasiones, pero el Monitor consiguió esquivarles y cuando al fin hicieron blanco, su casco consiguió resistir el impacto.

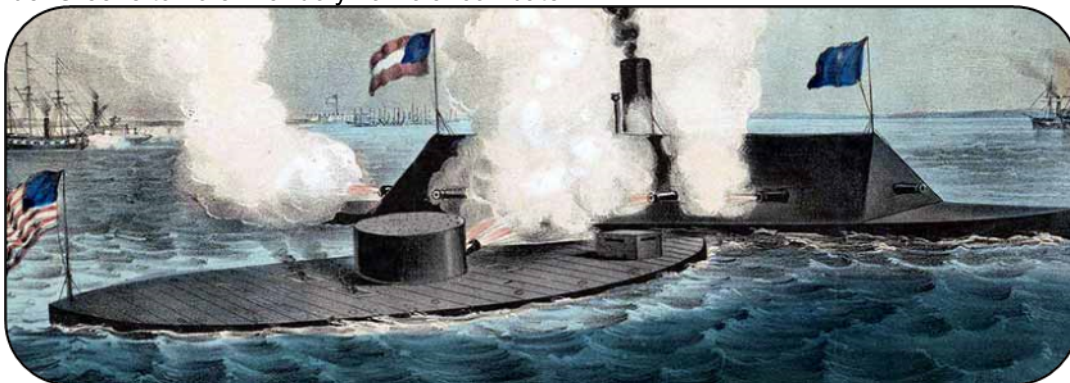
Buchanan no había esperado luchar contra un blindado, por lo que su armamento era estándar en vez de proyectiles perforantes. Por otro lado, la pólvora del Monitor no daba suficiente impulso para que las balas fueran más efectivas.

El duelo terminó cuando un proyectil explotó cerca del punto de observación del Monitor y los fragmentos entraron por las rejillas, dando de lleno en la cara del teniente Wordern y cegándolo momentáneamente.

Los unionistas se retiraron para evaluar el estado de su comandante, quien ordenó que no se preocuparan por él, volvieran a la batalla y protegieran al Minnesota a toda costa. El teniente Samuel Greene tomó el mando y volvió al combate.



Mapa de la zona de la batalla.



Batalla del USS Monitor contra el CSS Virginia. Biblioteca del Congreso de Estados Unidos.

Por otro lado, los sureños creyeron que el enemigo se había retirado definitivamente. Pero dado a que la marea todavía no era favorable para acercarse al Minnesota, optaron por retirarse también.

Desde el puente, el teniente Greene vio como el Virginia regresaba a su base y creyó que los habían repelido.

Balance de la batalla

Desde el punto de vista confederado, Hampton Roads fue una gran victoria. Habían hundido dos buques enemigos y dejado uno dañado; mientras que ellos no habían perdido ninguna embarcación. Además, sus bajas eran 78 muertos y 17 heridos, frente a los 261 fallecidos y 108 heridos de los federales.

Desde el punto de vista unionista, pese a las terribles bajas, también se consideró una victoria; pues habían impedido que los rebeldes logaran su objetivo de romper el bloqueo, además de

salvar al Minnesota y su dotación de un trágico fin; por no decir que se quedaron con “el campo de batalla”.

Tras el combate, ambos buques nunca más volvieron a verse: El CSS Virginia terminó encallando a causa de su calado y fue destruido por su dotación para evitar su captura. Irónicamente, la falta de calado fue la causa del fin del *Monitor*; ideal para zonas fluviales y costeras, su diseño resultaba muy inestable en alta mar, cosa que provocó su naufragio.

En 1973 sus restos fueron descubiertos, su ancla fue recatada en 1998 y en 2001 se recuperó el pecio; pero no sería hasta 2003 cuando se sacó su torre a superficie. En el interior del buque todavía quedaban los huesos de tres de los 16 marineros que perecieron en el naufragio. Pese a ser imposibles de identificar, fueron enterrados en 2013 con los más altos honores por parte del personal de la armada.

¿Qué fue de los protagonistas?

El comodoro Franklin Buchanan sobrevivió a sus heridas y pese a que la historia le negó participar en la parte culminante del combate, por sus méritos se convirtió en el único marino confederado en alcanzar el rango de almirante. Supervisó la construcción de otros buques y luchó con valor contra el almirante unionista Farragut.

Al terminar la guerra, fue indultado y regresó a Maryland, donde trabajó como hombre de negocios y director de la Universidad de Maryland. Falleció el 11 de mayo de 1874. Tres destructores de la armada estadounidense han llevado su nombre.

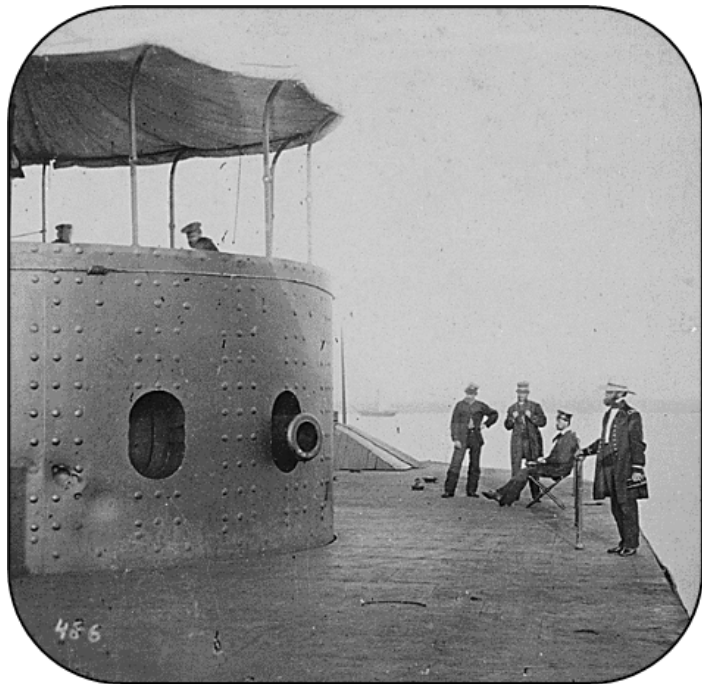
El teniente Catesby Jones, por otra acción de combate fue ascendido a capitán de fragata por su conducta galante y meritoria. Durante el resto del conflicto estuvo asignado como supervisor de la fabricación de armas pesadas. Terminada la guerra se dedicó a los negocios y halló la muerte abruptamente el 20 de junio de 1877 cuando un hombre le disparó a causa de una disputa entre su hijo y el vástago de este.

Tras la batalla el teniente John Worden fue trasladado en tierra para curar sus heridas, en agradecimiento el Congreso lo ascendió a capitán de fragata, recibió los elogios de todo el país y la joyería Tiffany & Co le obsequió con una espada con incrustaciones de oro y plata. Ya recuperado, regresó al servicio activo hasta el fin del conflicto con el grado de capitán de navío.

Con la paz, siguió ascendiendo en la jerarquía, siendo nombrado comodoro en 1869 y contralmirante en 1872. Desempeñó cargos como superintendente de la academia naval de estados unidos y fue el primer presidente del instituto naval de estados unidos entre otros honores. Falleció el 19 de octubre de 1897.

Por su lado, el teniente Greene continuó comandando el Monitor hasta que fue relevado. Continuó luchando en el conflicto y distinguiéndose, cosa que le valió el ascenso a capitán de corbeta.

Con el fin de las hostilidades, comandó distintos buques, fue instructor de matemáticas y ayudante del superintendente en la academia naval. Murió el 11 de diciembre de 1884 y en su honor un destructor llevó su nombre.



Cubierta del USS Monitor después de la batalla de Hampton Roads. Nótese los impactos del fuego enemigo en el blindaje.

Legado

- Las tecnologías empleadas en la batalla revolucionaron la ciencia naval, tanto la unión como la confederación se lanzaron a la fabricación de buques blindados. Algunos con diseños todavía más estrafalarios como dos torretas en vez de una.
- Inmediatamente después del combate, su Suecia natal pidió una patente para poder construir uno parecido. Desde entonces, toda embarcación que poseyera unas características similares al diseño de Ericsson se denominó "Monitor"; algunos como el Huáscar o el Manco Cápac (ex. USS Oneota) alcanzaron la fama por sus peripecias frente a la escuadra chilena.
- España solo poseyó un buque de estas características: el Puigcerdá, llamado así en honor a los hechos vividos en esta villa catalana durante la tercera guerra carlista.

La Toma de New Orleans (1 mayo 1862)

Abandonado Norfolk por los sudistas, el norte concentró su esfuerzo en capturar New Orleans por ser uno de los principales puertos por los que se exportaba algodón.

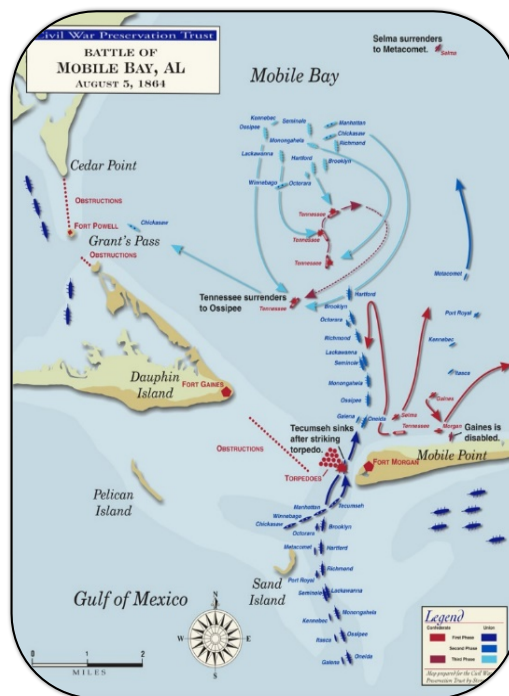
Una fuerza naval al mando del comandante David Farragut se presentó en el estuario del Mississippi, río cuyo acceso estaba controlado por los fuertes Jackson y Saint Philip con 150 cañones, existiendo además obstrucciones de lanchones amarrados con cadenas y otras palizadas. También, había unidades del sur más allá de las defensas vigilando el paso.

El 18 de abril, Farragut inició las operaciones para cumplir su misión. Sus unidades tenían morteros los que utilizaba para combatir con los fuertes. Después de varios días de acciones las unidades sudistas fueron derrotadas y New Orleans se rindió el 1º de mayo.

Campaña del Mississippi

Los Fuertes del Mississippi fueron atacados por los Federados con el propósito de dividir en dos áreas geográficas a los Confederados y dificultar sus movimientos y apoyo logístico.

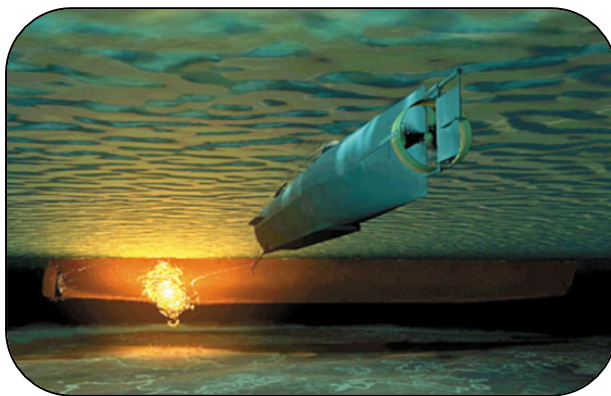
La vía fluvial se utilizó desde el norte con naves hechas especialmente, las que avanzaron al mando del Comodoro David Potter conquistando los fuertes del río para finalmente lograr reunirse con las fuerzas del comandante Farragut que ya tenía el control de New Orleans.



131

131 https://www.al.com/news/mobile/2014/07/brush_up_on_your_history_with.html

Ataques Submarinos



Ataque del CSS Hunley contra el USS Housatonic¹³²

Durante la guerra se utilizaron artefactos navales con ciertas características que les permitía atacar sumergidos. Son varios los modelos que se usaron y varios los intentos de destruir unidades enemigas siendo sólo algunos de ellos exitosos. Lo normal fue que se terminara en un desastre.

Se usaron minas fondeadas o flotantes y lanchas con un torpedo (explosivo) de botalón.

Ataque a Mobile (5 agosto 1864)

En esta acción, que implicaba navegar un paso angosto minado protegido por el fuerte Morgan, el comandante Farragut demostró gran resolución cuando intentando sobrepasar las defensas uno de sus buques fue hundido por una mina. Al producirse la explosión y ante la expectativa de sus comandantes ordenó: “Al diablo los torpedos, toda fuerza adelante”, logrando pasar con el resto de sus unidades para posteriormente enfrentar y derrotar las del sur que estaban más allá del fuerte. Posteriormente cayeron las defensas confederadas, pero Mobile se mantuvo sin ser capturado hasta 1865. En estas acciones participaron 4 monitores y 14 buques de madera.

¹³² <https://www.historynet.com/hunleys-harrowing-mission.htm>

GUERRA DE INDEPENDENCIA DE ITALIA

Batalla Lissa (20 julio 1866)¹³³¹³⁴¹³⁵

Introducción

Tan solo 55 años después del primer gran enfrentamiento naval en las costa de la isla homónima en el mar Adriático, **dos nuevas flotas volvieron a enseñarse los dientes**; aunque los combatientes eran tan distintos como a las causas que servían.

Para un viejo imperio representaba uno de sus últimos alientos para poder seguir con su hegemonía y mantener unido el complejo rompecabezas de etnias que lo conformaba. Por su parte para un joven reino simbolizaba la oportunidad de **hacerse un lugar al lado de las grandes naciones del momento**, mientras tomaban el relevo de sus predecesores en la anterior confrontación de 1811. La pregunta era clara ¿habrían aprendido las lecciones del pasado? ¿Cómo combatirían? ¿Qué impacto tendría?



*Batalla naval de Lissa, obra de Konstantinos Volanakis 1869.*¹³⁶

La **segunda batalla naval de Lissa** es un escenario que destacó al igual que Sinope e Iquique entre otras contiendas, por ser lo que personalmente denomino una batalla de “transición”,

¹³³ <https://www.todoababor.es/historia/segunda-batalla-naval-de-lissa-1866/>

¹³⁴ [https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_Lissa_\(1866\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_Lissa_(1866))

¹³⁵ <https://www.todoababor.es/historia/segunda-batalla-naval-de-lissa-1866/> Por Joan Comas

¹³⁶ La batalla naval de Lissa, obra de Konstantinos Volanakis 1869. El pintor griego ganó el concurso organizado por el emperador para conmemorar el combate, con un premio de 1000 florines y un viaje gratuito de tres años por las costas del Mediterráneo en buques de la armada

es decir, donde intervinieron simultáneamente tanto tácticas y navíos “clásicos” al lado de los buques más modernos de su periodo; **marcando un antes y un después en la náutica.**

Contexto histórico de la batalla naval de Lissa

1866 fue sin duda **un año horrible para el imperio austriaco** ya que tuvo que hacer frente a dos grandes problemas uno en Italia y otro en Alemania, dichos conflictos pondrían a su soberano y a sus fuerzas armadas para mantener el imperio como una fuerza europea de primer orden.

Por una parte, habían perdido a manos de Víctor Manuel II y su aliado Napoleón III el control de Italia, excepto Venecia, territorio donde el emperador Francisco José I todavía ostentaba el título de rey. Una espina que la corte de los Saboya intentaría quitarse tan pronto como fuera posible ya que era una afrenta que podía hacer peligrar el experimento de una Italia unificada.

En Alemania, tras la disolución del Sacro Imperio (para evitar que el Gran Corso se adueñara de él), **el archiducado de Austria se había reconvertido a imperio** y se había constituido la Confederación Germánica, donde el emperador como presidente aún tenía cierto poder sobre los estados germanos. Pero la cosa cambió cuando Bismark quiso crear una Alemania más pequeña bajo el dominio de Prusia en vez de una gran Alemania controlada por Austria.

Con la segunda guerra de los ducados, el canciller de hierro **se vengó por la victoria dañosa en la primera contienda**; ahora tocaba alejar a los estados germanos de la esfera de influencia al viejo imperio de los Habsburgo, es cuando en 1866 empezó la guerra austro-prusiana.

El imperio recibió el apoyo de los reinos de Baviera, Sajonia, Wurtemberg, Hanover y ocho ducados-principados. Por su parte Prusia se valió de otros once estados menores, las tres ciudades hanseáticas y claro estaba Italia. El viejo enemigo **entró en la guerra con ansias expansionistas** en lo que llamó la “tercera guerra de independencia italiana”; aunque claro estaba su voluntad no era la misma que la pericia de sus generales.

Planes navales

Pese a los reverses en tierra, el gobierno italiano quería ver cubierta de gloriosos laureles su nueva “**Regia Marina**” creada entre la absorción de los buques de los demás estados italianos y la adquisición de modernos blindados, cosa que a los presupuestos del joven reino bien caro les había costado.

Pero estaba claro que una gran victoria en el mar no solo subiría la moral de la nación, sino que proporcionaría el **prestigio de poseer una fuerza en el Mediterráneo para tener en cuenta** y también podrían adueñarse de las costas de Dalmacia (actual Croacia) un territorio que antaño había pertenecido a la todopoderosa Republica Veneciana que vio nacer a Marco Polo.

El riesgo de esta apuesta era tan alto como las expectativas y vieron en la isla de Lissa un buen objetivo, donde en las guerras napoleónicas ya fue el escenario de duros enfrentamientos; valiéndole el apodo del “Gibraltar del Adriático”.

Por su parte **la flota austriaca era inferior en número y en buques potentes**, pero su nuevo comandante (hablaremos más adelante) no se iba a dejar intimidar tan fácilmente porque tenía otros planes. De hecho, **se preparó a conciencia para el combate naval** que pronto sucedería con la insólita decisión de **blindar sus navíos con rieles de ferrocarril**, como si de la armadura de un caballero medieval se tratase.

Su proyecto consistió en realizar un ataque por sorpresa en el puerto de Ancora donde tenía constancia de que se hallaba atracada la escuadra italiana. Pronto entrarían en acción dos comandantes navales que no podían haber sido más diferentes, tanto en carácter como en tácticas.

Los comandantes

Italianos

Al mando de la flota italiana se hallaba el almirante **Carlo Pellion Persano**. Viendo su historial de servicios, se le podría describir claramente como el “Villeneuve italiano”. ¡No! Rectifico, es mejor decir el “**Dumanoir italiano**” ya que este almirante no tenía desperdicio en cuanto meter la pata.

Inicialmente inició su carrera en la armada del reino de Cerdeña, donde ascendió rápidamente gracias a su título de conde (algo muy común en la época) pero como suele pasar en estos casos, tales ascensos nunca le fueron entregados junto a unas buenas capacidades como marino y

estratega; de hecho, uno de sus primeros logros consistió en **encallar en las costas de su patria natal** la goleta *Governolo* con toda la familia real como pasajeros.

El conde Cavour **intentó en vano que se le destituyese por ineptitud**, pero a causa de su título pudo quedar indemne. Durante las guerras de unificación de Italia, apoyó varios desembarcos de las fuerzas de Garibaldi, bombardeó Génova, Palermo y Ancora; siguiendo las órdenes de Cavour trató de persuadir a los marinos napolitanos para que abrazasen la causa de los Saboya. Con la guerra ganada quedó retratado como un “glorioso marino de la unificación italiana”, almirante en jefe, senador y ministro de marina. Cargo que aprovechó para inculcar la necesidad de crear una armada potente.

Irónicamente pese a su carencia de cualidades positivas, fue bastante laureado con la Gran cruz de la orden de san Mauricio y san Lázaro, gran oficial de la orden militar de Saboya, medalla de plata al valor militar, las medallas de la unificación italiana, caballero de la gran cruz de nuestra señora de la concepción de Villaviciosa de Portugal, comendador de la legión de honor francesa y caballero de la IV clase de la orden de santa Anna de Rusia.

Austriacos

Al mando de la flota austriaca se hallaba el contralmirante **Wilhelm von Tegetthoff**. También de origen aristocrático Freiherr (barón) y uno de sus ancestros había sido alcalde de Viena; pero con un carácter muy distinto al de su futuro enemigo y debido a su fama por sus tácticas e importancia para su nación, se le podría calificar como el “**Nelson austriaco**”.

Estudió en la universidad de la armada ubicada en Venecia y desde sus inicios como joven oficial se mostró **emprendedor con las nuevas tecnologías**, especialmente con el motor a vapor; aunque algunos mandos todavía cuestionaban su utilidad. Patrulló el Danubio durante la guerra de Crimea en la que Austria fue neutral, demostrando ser un oficial competente y capaz. Tal actitud despertó la curiosidad del archiduque Maximiliano (hermano menor del emperador) futuro emperador de México y por entonces comandante en jefe de la armada en sus intentos por modernizar la institución.

Sus habilidades como diplomático y organizador le valieron un puesto como oficial del estado mayor, pero debido a la superioridad de la armada francesa de Napoleón III, no pudo hacer nada durante la segunda guerra de independencia italiana. Acompañó al archiduque Maximiliano en su visita al emperador Pedro II de Brasil, también llevó a Europa al depuesto rey Otto de Grecia y en luchó contra los disturbios antioccidentales de Siria.

Pero sería en la segunda guerra de los ducados donde se pondría a prueba. Dinamarca ya había tenido confrontaciones con los estados alemanes del norte por unas tierras (los ducados de Schleswig-Holstein) pero las hostilidades se reanudaron por la política de Bismarck y Austria, como estado líder de la confederación germánica, envió al von Tegetthoff, entonces comodoro, con dos fragatas para apoyar a la armada prusiana, que por el momento **apenas había logrado algún éxito**.

Se enfrentó a los daneses en Heligoland, si bien tuvo más bajas que su oponente, a nivel estratégico se consideró un empate y Dinamarca se retiró. Tras batalla fue ascendido a contralmirante y premiado con la Gran cruz de la orden de Leopold y la medalla de dicha campaña.

El bombardeo del puerto de San Jorge

Con el inicio de las hostilidades, la armada italiana partió el 17 de julio rumbo a Lissa, pese a la oposición del mismo almirante Persano, que afirmaba que su **flota todavía no estaba lista para combatir**; opinión que no era compartida por el gobierno italiano quien le ordenó partir junto a una fuerza de invasión. La situación era comprensible, si en tierra sus soldados sufrían las vicisitudes de la guerra era intolerable tener a la marina ociosa en puerto.

Por aquel entonces la isla contaba con una dotación austriaca de 1.833 soldados y 88 anticuados cañones en sus baterías costeras. La fortaleza se hallaba al mando del coronel David von Urs de Margina, un oficial de etnia rumana perteneciente al imperio, que antaño había gozado del favor imperial y había sido condecorado por su valor en combate. Pero había sido destinado a la reserva a causa de su preferencia a elegir oficiales subalternos de su misma etnia en vez de austriacos como era costumbre. Al iniciarse las hostilidades supo que era su deber regresar al servicio activo.

Normalmente en un combate de estas magnitudes el fuego de marina siempre está en desventaja contra las baterías terrestres, pero en esta ocasión fue al revés dado a lo **obsoletas que**

estaban las piezas de artillería. No obstante, el coronel no se iba a rendir tan fácilmente y había dado órdenes de “resistencia a ultranza”; pese a que el enemigo sumando sus armas disponía de 746 cañones a lo largo de 34 buques y 10.866 hombres.

El día 18 el primer escuadrón italiano, tras enviar escoltas para asegurar el terreno, tomó posiciones y abrió fuego, aunque a causa de la altura de las posiciones austriacas no causaron ningún daño y se retiraron tras un **bombardeo inútil de una hora** junto a la segunda escuadra para atacar el puerto.

El día 19 los italianos estuvieron más afinados gracias a su buque blindado con torretas *Affondatore*. Pese a que el ataque fue brutal, los austriacos a costa de grandes pérdidas no flaquearon y **ningún buque enemigo entró en la ensenada.**

El día 20 las cosas parecían favorables a los italianos, aunque algunos buques habían sido dañados, **habían logrado destruir dos tercios de las piezas de artillería austriacas;** más con las bajas el coronel David von Urs se hallaba en una situación crítica, aunque por eso no menos decidido en resistir. Lo que ignoraban los italianos era que la isla contaba con una pequeña estación telegráfica equipada con un cable submarino; von Urs había informado de la situación y rápidamente el contralmirante von Tegetthoff se dirigió a su encuentro con Persano.

Las flotas y planes de combate

Regia Marina (Marina Real)

La cadena de mando de la flota italiana estaba dividida en tres escuadrones:

- El primer escuadrón al mando del almirante Persano con su buque insignia en el blindado *Re d'Italia* al mando del capitán de navío Emilio Faa di Bruno. Sus principales buques eran el blindado con torretas *Affondatore*, el *San Martino* y el *Palestro*.
- El segundo escuadrón estaba al mando del contralmirante Giovanni Vacca como insignia en la fragata *Principe di Carignano*. Sus principales buques eran el *Castelfidardo*, y el *Ancora*.
- El tercer escuadrón estaba a cargo del capitán de navío Augusto Antonio Riboty en el *Re di Portogallo*; junto al *Maria Pia*, el *Varese* y el *Terrible*.

Ambos escuadrones contaban con buques menores de apoyo que sumaban 24 barcos, más las fragatas y corbetas de transporte a cargo del vicealmirante Giovan Battista Albini que sumaban 10 buques.

Carlo Persano no tenía previsto encontrarse con la flota austriaca y por lo tanto **carecía de planes de batalla**, cosa que se le criticó dado a que, tras lanzar un ataque, era previsible esperar una respuesta del enemigo. Pero, es más, ignoró los avisos de sus vigías de “buques sospechosos” durante la noche, cosa que le habría permitido atrapar a los austriacos sin formación de combate, dejando pasar una gran oportunidad de victoria que más adelante lamentaría.

Además, **ninguno de los almirantes italianos había combatido en una batalla naval** por lo que carecían de experiencia. Como colofón, Albini detestaba a Persano pues ambicionaba su puesto y Vacca tampoco tenía mucho apego a su comandante.

Fecha	20 de julio de 1866	
Lugar	Mar Adriático, cerca de la costa norte de la isla de Lissa	
Resultado	Victoria decisiva austriaca	
Beligerantes		
 Reino de Italia	 Imperio austríaco	
Comandantes		
 Carlo di Persano	 Wilhelm von Tegetthoff	
Fuerzas en combate		
• 12 acorazados • 10 cruceros	• 7 acorazados • 6 crucero	

• 4 cañoneras	• 12 cañoneras
Bajas	
• 2 acorazados hundidos • 620 muertos • 40 heridos	• 38 muertos • 138 heridos

Kriegsmarine (marina de guerra)

La flota austriaca estaba dividida en tres divisiones, lo curioso es que cada uno bien podía representar cada eslabón de la evolución naval a lo largo del siglo XIX:

- La primera estaba al mando del contralmirante von Tegetthoff, constaba de siete buques blindados con su insignia en el SMS *Erzherzog* (archiduque) *Ferdinand Max*, una fragata de segunda clase. Los otros eran la fragata de segunda clase *Hasburg*, las fragatas de tercera clase *Kaiser Max*, *Don Juan d'Austria*, *Prince Eugene* y las corbetas gemelas *Drache* y *Salamander*.
- La segunda escuadrón estaba al mando del comodoro Anton von Petz, constaba de buques clásicos (de los cuales algunos disponían de motores a vapor) con su insignia en el SMS *Kaiser*, un navío de línea de 2 puentes. Los otros eran la fragata *Novara* (famosa por haber participado en las expediciones científicas del archiduque Maximiliano), las fragatas *Swarzenburg*, *Radetzky* (en honor al célebre mariscal de campo) *Donau*, *Adria* y la corbeta *Erzherzog Friederich*.
- Finalmente, la tercera estaba al mando del capitán de navío Ludwig Eberle y consistía en trece buques menores de escaso valor militar, la mayoría cañoneros sin protección y algún mercante artillado.

Von Tegetthoff era consciente de la enorme desventaja en la que se hallaba por ello ordenó que cada escuadrón formase **en forma de ángulo obtuso**, situando cada buque insignia en el vértice. Primero atacaría su división (dado que eran los buques más fuerte) luego les seguiría la del comodoro von Petz y la tercera división se quedaría como apoyo en la retaguardia.

El plan del contralmirante se basaba en que el **enemigo formaría en línea de batalla** y con su formación podría “embestir” dicha línea, no solo rompiéndola, sino compensando la escasa potencia de sus cañones en un combate cerrado donde podría destruir un grupo de buques enemigos y después hacer frente al resto de la flota, cosa que desmoralizaría a los italianos.

Inicio del combate

Gracias al pequeño “regalo” de Persano de ignorar a sus vigías, **los austriacos pudieron formar tranquilamente sus posiciones** recordando las puntas de una flecha. A las 10 en punto los italianos se percataron de que una formación enemiga se dirigía hacia ellos; el duelo había empezado.

Rápidamente, Persano ordenó que los tres escuadrones viraran hacia estribor mientras formaran en línea de batalla en dirección norte (algo que von Tegetthoff había predicho) mientras los buques de transporte se apartaban y el blindado *Affondatore* se quedaba tras la línea para cubrir cualquier brecha.

Por su parte el vicealmirante Albini recibía órdenes de **mantenerse al margen** ya que sus buques de apoyo difícilmente podrían hacer algo contra los navíos imperiales, el oficial tomó al pie de la letra el cometido de su superior (cosa que veremos más adelante).

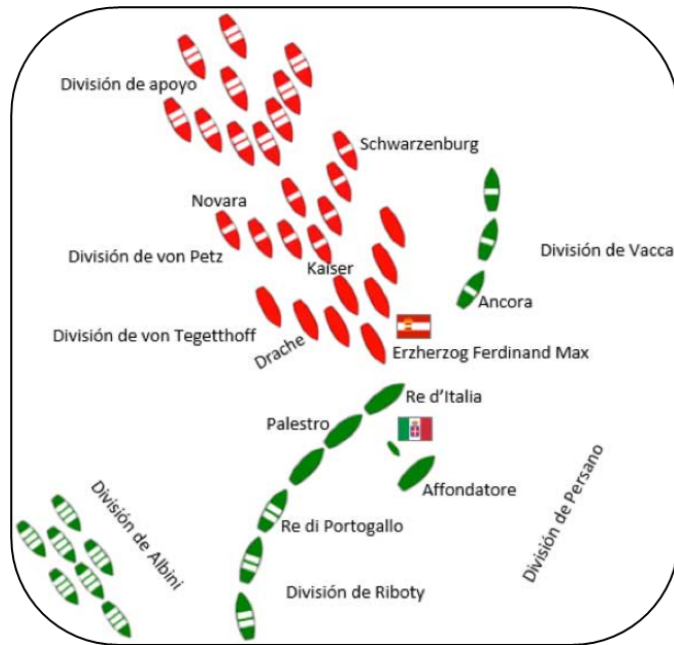
El segundo regalo italiano

Entonces fue cuando se produjo la que sería quizás **la más desastrosa y controvertida de las decisiones del almirante italiano**. Persano decidió cambiar su buque insignia *Re d'Italia* por el *Affondatore*. ¿Qué pretendía? ¿Supervisar el mismo la consistencia de la formación cerrando las brechas del enemigo? ¿Escapar de los peligros que le daban su posición en el centro de la formación? No lo sabemos.

Pero a partir de aquí **las meteduras de pata se fueron sucediendo una tras otra**, Persano ordenó que el escuadrón central y el de retaguardia se detuvieran para poder arriar su bote; pero olvidó transmitir este mensaje al escuadrón de vanguardia, por lo que el contralmirante Giovanni Vacca al no recibir ninguna orden continuó con su avance dejando **una brecha en medio de la línea de batalla italiana**.

No conforme con eso Persano también olvidó mandar a su subalterno Emilio Faa di Bruno que notificara al resto de la flota el nuevo buque insignia, por lo que los demás buques seguían mirando al *Re d'Italia* esperando instrucciones. Todavía en el bote Persano desconocía qué estaba pasando y Faa di Bruno esperaba las instrucciones de su almirante cuando subiese al *Affondatore*. Mientras, los austriacos se acercaban cada vez más rápido.

Por su parte el contralmirante von Tegetthoff no podía creer lo que veía ¿En qué pensaba el enemigo? Seguramente era lo que se estaba preguntando una y otra vez, pero al analizar la situación comprendió que era **una oportunidad que no podía dejar pasar** y ordenó dirigirse hacia la brecha.



Bajo el fuego enemigo

Pese a la metedura de pata de proporciones megalíticas del punto anterior, tanto Giovanni Vacca, Faa di Bruno y Augusto Riboty no se dejaron intimidar y **abrieron fuego contra los austriacos**, que solo pudieron contestar con las escasas piezas de la munición de proa.

A las 10:43 el acercamiento a corta distancia se había completado, aunque no había sido fácil. Por ejemplo: El SMS *Drache* recibió 17 impactos, de los cuales no solo les dejaron desprovistos del palo mayor, sino que también mataron a su capitán; pero antes de que los daños fuesen peores el teniente Karl Weyprecht tomó el mando del buque y tras ponerlo a salvo el *Drache* regresó a la lucha.

Durante esta refriega de forma espontánea gracias a la iniciativa de un suboficial, los marineros del *Palestro* dedicaron a sus maltrechos oponentes un enérgico “¡Viva el Rey!” cosa que los tripulantes del *Drache* no menos orgullosos les respondieron con un efusivo “¡Viva el emperador!”.

Mientras el *Re d'Italia* había recibido un fuego concentrado en la popa por orden del contralmirante austriaco, dando el primer éxito en el bando imperial al dejarlo **sin timón y prácticamente ingobernable**. Viendo que se convertía en una presa fácil el capitán Emilio Faa di Bruno intentó con escaso éxito usar la energía de los motores para maniobrar.

Tras pasar disparando entre los buques italianos, von Tegetthoff ordenó contramarcha y volver a atacar la formación italiana; justo en este momento el comodoro von Petz entraba en escena.

Combate cerrado

Con tales daños, el capitán Faa di Bruno **intentó alejarse del combate**, pero al ver que la segunda división de von Petz se le estaba a punto de echar encima ordenó contramarcha sin percatarse que la primera división volvía a la carga.

Al observar lo lento que maniobraba su oponente, von Tegetthoff ordenó dirigirse hacia el *Re d'Italia*, en un primer momento había preparado un equipo de abordaje, **pero decidió embestirlo con su espolón de proa**. Desde hacía siglos el espolón, considerado una arma medieval había caído en desuso, pero con la creación de los primeros buques blindados se consideró recuperar su uso. El buque italiano recibió un demoledor golpe por el costado de babor que dejó un agujero de 5,5 metros bajo la línea de flotación.

Al poco tiempo, tras un balanceo **se empezó a hundir**; Faa di Bruno al ver cómo se perdía su buque **se pegó un tiro después de ordenar de arriar el pabellón de combate**. Inicialmente von Tegetthoff ordenó recoger los supervivientes del *Re d'Italia*, pero al ver como los buques *San Martino* y el *Príncipe Umberto* salvaba a los náufragos, anuló la orden. Mientras desde el *Affondatore* el **almirante Persano seguían sin intervenir**.

Con la llegada del comodoro, **los austriacos gozaron de mayor superioridad numérica**, por ejemplo, el *Palestro* al mando del capitán Alfredo Cappellini hubo de hacer frente junto al italiano *San Martino* a siete buques austriacos a la vez. Pese a todo Cappellini no se acobardó y continuó luchando hasta que un incendio (muy probablemente en las reservas extras de carbón de popa) le obligó a retirarse para extinguirlo y después regresar al combate.

Pese a estos éxitos, **los daños en el bando imperial empezaron a pesar**, la mítica fragata SMS

Novara recibió 47 impactos, la fragata SMS *Schwarzenburg* recibió tal daño que inutilizada se tuvo que retirar del combate y el SMS *Ezherzog Friedrich* recibió un impacto directo justo por debajo de la línea de flotación; aunque sus marineros se las apañaron para mantenerlo a flote.

Tras la pasada de la segunda división, el comodoro ordenó virar tal y como su comandante había hecho anteriormente. Entonces dirigió su atención en el *Re di Portogallo* quien no paraba de acosarle con su artillería, por lo que intento embestirle; aunque las fuentes italianas afirman que en realidad fue una colisión a causa del poco espacio que había durante su maniobra.

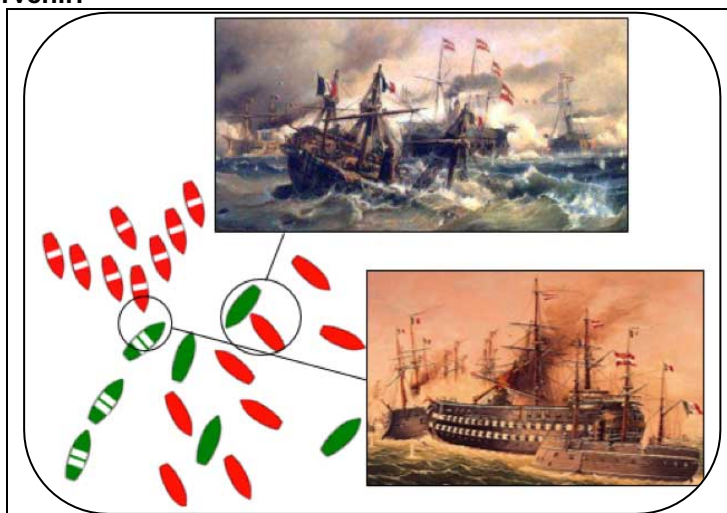
Para pena de von Petz, un navío de línea, independientemente de su número de puentes, no está preparado para dicha acción y como consecuencia del impacto la proa quedó gravemente dañada con la tajamar y el bauprés destrozados. Además, el capitán Riboty **aprovechó para abrir fuego a quemarropa**, causando graves daños en la dotación austriaca, destruyendo su trinquete y dañando su palo mayor.

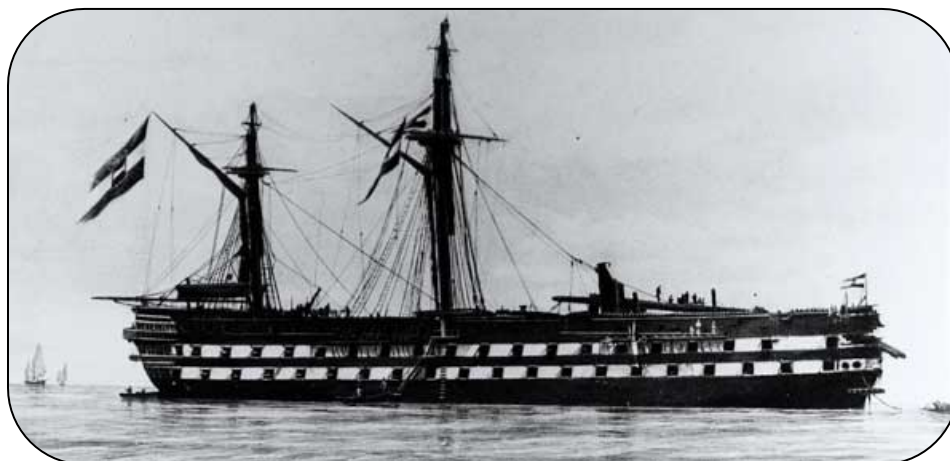
Pese a que sufrieron algunos daños estructurales, **los italianos se mantuvieron a flote** y en su blindaje quedó enganchado como trofeo de guerra el mascarón del SMS *Kaiser*, una efigie del mismísimo emperador Francisco José I. Entonces el comodoro dividió sus buques, una parte enfrenaría a los buques del escuadrón de Vacca y los demás contra las fuerzas del escuadrón de Riboty.

Persano despierta

Al parecer, en el momento álgido del combate el almirante Persano **salió de su estado de letargo** y se lanzó contra el buque insignia de von Tegetthoff. El *Affondatore* era en ese tiempo el mejor buque de la marina italiana, además de torretas con cañones, estaba equipado con un espolón de 2,5m; su plan era simple: **hundir el navío del contralmirante austriaco**.

Como todas sus decisiones esta también resultó controvertida, dado a que en este momento se hallaba mucho más cerca de los buques del escuadrón de Riboty, quienes estaban recibiendo un duro castigo; pero quizás Persano creyó que al eliminar a su rival equilibraría o compensaría los hechos sucedidos. La verdad, nadie supo qué pretendía. Intentó por todos los medios espolonearlo, pero von Tegetthoff **se percató y consiguió esquivarle**.





Gracias a un reciente invento de la época, la fotografía, podemos apreciar lo duro que fue aquel encuentro en el SMS Kaiser con el valiosísimo testigo que nos brinda.

El fin del combate

Por su parte el buque *Ancora* del segundo escuadrón, consiguió cerrar el paso a la flota austriaca a la vez que tenía al buque insignia imperial **a tiro perfecto de quemarropa**; pero para pena de su comandante con las prisas por lograr su objetivo y revertir el resultado de la batalla los artilleros solo llenaron los cañones con pólvora, **olvidando totalmente meter los proyectiles**. Siendo un esfuerzo estéril que se desvaneció tan pronto como el humo de las mismas detonaciones.

Mientras, gracias a los buques menores que impidieron el abordaje austriaco y remolcaron al *Palestro*, su capitán tuvo tiempo para intentar extinguir el fuego. Después de luchar por todos los medios posibles y viendo que era imposible salvarlo, Cappellini ordenó su evacuación, aunque él se negó a abandonarlo.

Pero su tripulación embravecida por la decisión de su comandante decidió no abandonarle y quedarse **en un último intento lograr salvar el buque**. Finalmente, a las dos y media el *Palestro* se hundió y de 230 marinos que formaban su dotación solo sobrevivieron 19; su heroico capitán no fue uno de estos afortunados.

Con el fin del *Palestro* **los italianos se fueron retirando paulatinamente sin orden**, por su parte Persano después de haber disparado varias andanadas ordenó que los buques regresaran al combate; pero solo el capitán Riboty con el *Re di Portogallo* respondió a su llamada y volvió a la lucha. Viendo rota la cadena de mando **Persano ordenó la retirada**.

Con esta acción terminó el combate. En las costas de Lissa pararon los estruendos de los cañones y solo resonaban las voces de los marinos imperiales con sus vítores su patrón: "¡Viva San Marco!" ya que irónicamente en su mayoría eran venecianos y croatas.

A las 15:00 von Tegetthoff entró en el puerto de la isla donde fue recibió por el coronel David von Urs de Margina. El contralmirante se horrorizó al ver el estado de la dotación del fuerte tras el bombardeo italiano y ensalzó el valor de los defensores durante los ataques.

Todo había terminado, la batalla se saldó con **un buque dañado gravemente, 38 muertos y 138 heridos en el bando austriaco; 2 buques hundidos, 620 muertos y 40 heridos en el bando italiano**.



La batalla de Lissa, por Anton Romako 1880. Situado en el puente de mando se puede apreciar al almirante von Tegetthoff.

El destino de los combatientes

Italianos

Por increíble que parezca al llegar a puerto Persano comunicó que se había producido una gran victoria italiana, cosa que ocasionó grandes celebraciones a lo largo de toda Italia que se vieron truncadas al conocerse el verdadero resultado de la batalla.

Arrestado, fue llevado a juicio ante el Senado; aunque el advenedizo almirante se negó a declarar dado a los privilegios que le conferían su condición de senador y aristócrata, creyendo ilusamente que como en el pasado, su sangre azul le salvaría otra vez de asumir las responsabilidades de sus actos. A lo que el fiscal le recriminó que en tiempos de guerra los intereses del Estado eran más importantes que un título personal. Nuevamente humillado, Persano accedió a declarar enfrentándose a los cargos de **cobardía, negligencia, desobediencia y traición**.

Fue proclamado máximo culpable de la derrota a causa de su ineptitud, privado de su rango militar, expulsado de la armada, se quedó desprovisto de todas sus condecoraciones y títulos nobiliarios. Este hecho le hundió en una profunda pobreza de la cual solo pudo subsistir gracias a una renta que años más tarde le confirió el rey Víctor Manuel II cuando le restauró el título de conde.

El vicealmirante Giovan Battista Albini también se vio encausado junto a su superior. Él había seguido las órdenes de Persano de apartarse del combate, si bien rescató a sus camaradas naufragados, no tuvo la iniciativa de entrar en batalla para revertir el resultado; de hecho, **no disparó ni una sola pieza durante toda la jornada**. Salió mejor parado que Persano, aunque optó por retirarse

del servicio activo; su hermano que también llegaría a almirante demostró ser un marino mucho más capaz.

El contralmirante Giovani Vacca sustituyó a Persano al mando de la flota donde se le ordenó bombardear la base de la flota austriaca, pero el fin de la guerra lo impidió. Fue acusado de desobediencia y de no ayudar a su almirante. Retirado de la armada se convirtió en diputado del parlamento italiano.

Al capitán del *Palestro*, Alfredo Cappellini; se le concedió de forma póstuma la medalla de oro al valor militar por su arrojo y dedicación en el combate al intentar salvar su buque. Siendo recordado como uno de los primeros mártires de la armada italiana, dos submarinos han llevado su nombre.

El capitán del *Re di Portogallo*, Augusto Antonio Riboty, fue condecorado con la medalla de oro al valor militar por sus acciones. Llegó a almirante, ministro de marina (cargo que aprovechó para modernizar la flota) y fue el creador del instituto hidrográfico italiano. En 1916 su nombre se puso a una clase de destructores que fueron empleados hasta principio los años cincuenta.

Al comandante del *Re d'Italia* Emilio Faa di Bruno; pese a ser criticado por no haber maniobrado mejor (cosa que permitió que los austriacos les espionearan) se le concedió de forma póstuma la medalla de oro al valor militar. Un cañonero, un monitor y un submarino han llevado su nombre.

Austriacos

Al contralmirante Wilhelm von Tegetthoff fue condecorado con el segundo grado de la orden de María Teresa y el ascendido a vicealmirante; su antiguo jefe el emperador Maximiliano I le mandó un telegrama de felicitación y el gran cordón de la orden de nuestra Señora de Guadalupe. Tanto en la actualidad como en su momento se le considera uno de los **mayores héroes de la armada austriaca**, cosa que le valió numerosos monumentos por todo el imperio mientras que varios buques han llevado su nombre convirtiéndole en leyenda.

Viajó Francia, Gran Bretaña y Estados Unidos para estudiar el desarrollo naval de estas potencias y tuvo que emprender el triste viaje de regreso a Viena con el cadáver de su antiguo superior Maximiliano cuando este fue fusilado por los republicanos mexicanos. Con motivo de la creación de la monarquía dual (Imperio Austrohúngaro) fue designado como comandante en jefe de la marina, cargo que ocupó hasta su muerte, siempre consagrado a la modernización, el desarrollo técnico de sus buques y el entrenamiento de sus marinos.

El comodoro Anton von Petz fue condecorado con la tercera clase de la orden de María Teresa y el ascendido a contralmirante. En los años posteriores recorrió los mares de Asia para negociar tratados para su nación; terminó su carrera con el rango de vicealmirante y director de la academia naval de Fiume.

El coronel David von Urs de Margina fue condecorado con la segunda clase de la orden de la Corona de Hierro con decoración de guerra y asignado al mando de un regimiento. A su retiro se convirtió en mecenas de la cultura rumana, protestando por la imposición del húngaro, donando generosas cantidades de dinero a becas para jóvenes estudiantes, a asociaciones culturales y al ejército rumano cuando luchaba por su independencia de Turquía.

El teniente del SMS *Drache*, Karl Weyprecht se labró una gran fama como explorador y pionero por sus posteriores expediciones en el polo norte, cosa que le permitió descubrir la Tierra de Francisco José (llamada así en honor de su emperador) y por organizar (aunque no llegó a verlo) el Primer Año Polar Internacional. Es decir, montar 14 estaciones a lo largo del polo norte para medir durante el periodo de un año las condiciones climatológicas y geomagnéticas (1882-1883). En dicho programa participó no solo Austria-Hungría sino también Dinamarca, Rusia, Francia, Gran Bretaña, Alemania, Holanda, Noruega, Suecia y Estados Unidos.

Debido al gran número de participantes independientemente de su rango, este artículo se centra en algunos de los más destacados ya que sino este texto se eternizaría. Pero creo que es de justicia dedicar unas palabras a tantos marinos que anónimamente contribuyeron con valor y dedicación en la lucha desde sus respectivos buques.

No siempre es posible hallar información, pero la gloria no solamente está reservada a capitanes y almirantes, la prueba son Francesco Conteduca y Antonio Sogliuzzo ambos artilleros y marineros de segunda clase. Durante la refriega recibieron graves daños causados por el fuego imperial, pero se negaron a abandonar sus puestos ya que entonces las piezas donde servían no podrían

continuar disparando mientras recibían atención médica. En consecuencia, ambos marinos perdieron una mano; siendo más tarde premiados con la medalla de oro al valor militar, dos de las cinco medallas de este tipo que se repartieron por los sucesos de aquella jornada.

Resultado de la guerra

Desde el punto de vista austriaco, fue uno de los **momentos más brillantes de su armada**; pero a causa de la victoria prusiana en Königsgrätz, el resultado de la guerra quedó sentenciado y la confederación germánica se disolvió. Perdiendo para siempre la hegemonía que habían tenido desde la era medieval y siendo Prusia la creadora de la Federación de Alemania del Norte, que tras la guerra franco-prusiana se convirtió en el imperio alemán; **Austria quedó relegada a potencia secundaria en el marco europeo.**

La armada por su parte continuó cosechando laureles, hasta que, al perder en la primera guerra mundial, **Austria se vio desprovista de su salida en el mar** y sus buques fueron intercambiados entre las potencias vencedoras como si de cromos repetidos se tratase.

Para Italia el resultado de Lissa fue sin duda **una humillación inconcebible**, dado a que era el primer combate de una armada que había costado horrores de construir a base de machacar en los presupuestos del estado, cosa que no ayudó a la débil economía del joven reino.

Por no haber tenido ninguna victoria la Regia Marina no tuvo ningún “día de celebración oficial” hasta que el capitán Rizzo torpedeó al acorazado austriaco SMS *Szent Istvan*, 52 años después de esta batalla.

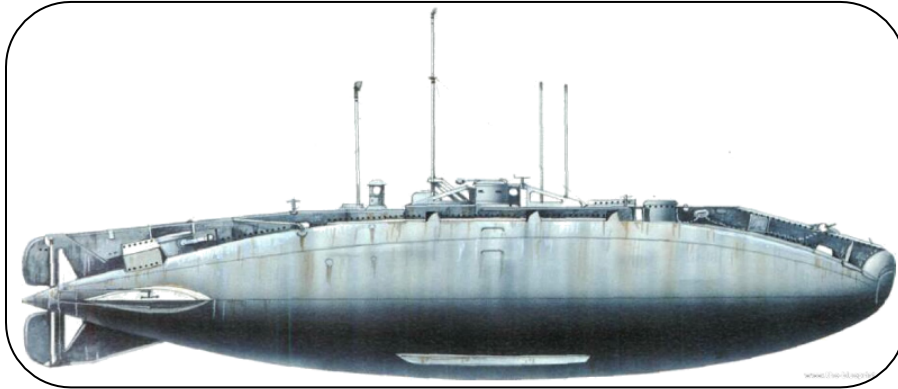
Al final Italia, pese a perder casi todas las batallas terrestres (excepto las que combatió el legendario Garibaldi), **consiguió hacerse con Venecia gracias al armisticio Prusiano**, pero jamás con la costa de Dalmacia, un territorio que tanto monarcas como políticos siguieron codiciando hasta el punto de llevar a su pueblo a combatir en dos devastadoras guerras mundiales sin éxito alguno en su empresa, cosa que propició una crisis que culminó con la caída de casa real de los Saboya

AVANCE TECNOLÓGICO NAVAL A FINES DEL SIGLO XIX.¹³⁷

Diseño de Buques.

- Las primeras naves de hierro aparecen en 1790 y las primeras de acero soldado hacia 1880.
- Nacen los destructores (DD) y los acorazados.
- En Gran Bretaña se empieza a usar el acero en reemplazo del hierro a contar de 1859.
- En 1874 se construyó el acorazado francés “Redoutable”, íntegramente de acero.
- Después del acorazado aparece el crucero, el que se construye con menor blindaje ganándose velocidad y maniobrabilidad.
- La construcción naval inicia el uso del compartimentaje para disminuir el efecto de las vías de agua por daño de los impactos de artillería.
- El torpedo, que se ha ido perfeccionando, produce la necesidad de fabricar lanchas veloces que los puedan lanzar, y en 1874 los ingleses producen una propulsada a vapor que da 16 nudos.
- Como contra arma a las lanchas torpederas se construye, en 1900, un “destructor-torpedero” de 300 toneladas, con cañones de tiro rápido y ametralladoras pesadas.

¹³⁷ Referencia: Capítulo LXI de “HISTORIA NAVAL MUNDIAL”. AGUIRRE Vio, Carlos.

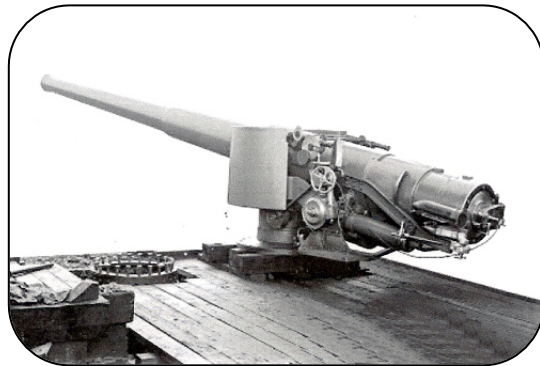


El submarino se mantiene a nivel de experimentación, no evidenciándose su uso en las guerras navales de 1894, 1898 y 1904, a pesar de que ya en 1885 se utiliza (por primera vez) propulsión con una batería de acumuladores. En 1877 surgió el submarino tipo Holland, que continuó su desarrollo y participó efectivamente en la 1ª Guerra Mundial junto con los diseños logrados por Alemania.

Artillería.

En este período se continúa el avance de la artillería y de la coraza. Se usa el acero para reforzar los cañones, los que en 1875 llevan rayado.

- Se incorpora el anillo de forzamiento de cobre y se perfecciona la retrocarga. Mejora la rapidez de fuego.
- Se usa la ametralladora.
- Mejoran los proyectiles creándose los penetrantes (1900).
- En 1884 aparece la pólvora negra moldeada y la pólvora sin humo.
- En 1869 se obtiene trotyl, pero tiene su auge en 1900.
- Las pólvoras propelentes se hacen en base de nitroglicerina y nitrocelulosa.



Cañón de retrocarga

El Torpedo Automóvil.

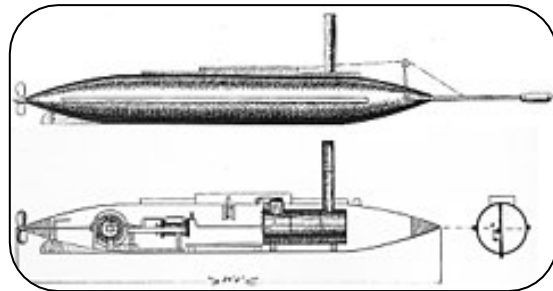
Su origen: un marino austriaco desconocido que dejó sus planos sin darlos a conocer, siendo utilizados por el Capitán Luppis, de la misma Armada.

Al principio tenía la forma de bote, se impulsaba con aire caliente o con vapor y había que dirigirlo desde su base de lanzamiento por medio de cuerdas unidas a sus timones. El explosivo era algodón-pólvora y explosaba por medio de un aparato de percusión al chocar con el blanco.

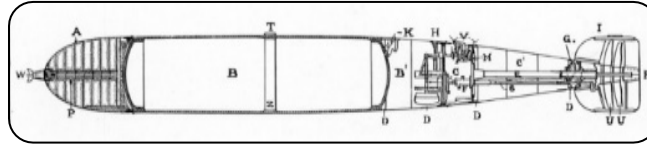
Robert Whitehead perfeccionó esta arma y en 1866 lanzó un torpedo que recorrió 600 metros a 6 nudos. Las pruebas dieron una efectividad de un 30% contra blanco fijo y menor contra uno móvil.

Whitehead incorporó un sistema estabilizador de profundidad durante la carrera en base a un platillo hidrostático y un péndulo (sistema que se mantuvo en secreto), mejorando notablemente su grado de efectividad.

Con estas características se convierte en un éxito, incentivando el perfeccionamiento de los submarinos.



Chile y Argentina adquirieron sus primeros torpedos en 1877. Sin embargo, no tuvieron uso práctico en la Guerra del Pacífico. Perú los obtuvo también e intentó atacar con ellos a los buques chilenos que bloqueaban sus puertos.



La electricidad y su rol naval.

La transformación de energía mecánica en electricidad y viceversa se conocía en 1821 con Michael Faraday, pero empieza a ser utilizado hacia 1870 en el dínamo de SIEMENS.



Photo # NH 85565-KN USS Trenton off Villefranche, 1878. Painting by DeSimone

138

- La aplicación de la electricidad abordo data de 1873, obteniéndose luz, calor y fuerza.
- El alumbrado eléctrico aparece en 1879 con la lámpara incandescente de Edison. El alumbrado doméstico parte en 1888.
- El primer buque de guerra que tuvo electricidad fue el crucero norteamericano "Trenton", en 1883. Esto facilitó el uso de la radiotelegrafía.
- La radiotelegrafía (telegrafía sin hilo) fue utilizada por primera vez en un enfrentamiento, durante la Guerra Ruso-japonesa, en 1905.
- El teléfono, inventado por un francés, fue presentado y patentado en 1876, por Graham Bell.

El petróleo y su proyección en la propulsión naval.

- El petróleo se conocía desde la antigüedad.
- En 1888 se prueba con éxito un motor con cuatro cilindros.
- En 1890 nace el motor de dos tiempos, sin válvulas.
- En 1897 se reemplaza el petróleo crudo por uno más refinado y Rudolf DIESEL patenta un motor a petróleo iniciándose su uso en los submarinos y facilitando la adopción de los motores de combustión interna en los buques.
- Después de la Primera Guerra Mundial, el petróleo desplaza al carbón en las calderas de los buques a vapor.
- Las lanchas torpederas italianas adoptan el motor a explosión (diésel) durante la Primera Guerra Mundial.

¹³⁸ <https://www.facebook.com/CruiserOlympia/posts/in-1883-the-uss-trenton-made-us-naval-history-by-becoming-the-first-warship-with/761397277253009/>

- En 1787 se hizo funcionar un buque con vapor, mejorándose en 1804. En 1884 aparece la turbina para propulsión naval, pero con dificultades por la alta velocidad con que giraba la hélice; lo que se solucionó recién en 1910 con transmisiones capaces de disminuir la velocidad.
- En 1836 se patentó la hélice.

Referencias

- Aguirre Vio, Carlos. "Historia Naval Mundial". Capítulos LV al LXI.
- E.B. Potter & Chester W. Nimitz. „Sea Power “A Naval History, Prentice Hall, Inc. 1960.
- Civil War by Henry Steele Commager & Marcus Cunliffe Maldwyn & A. Jones. 1984. Exeter Books
- Hampton Roads 1862, First Clash of the Ironclads. Angus Konstam. 2002 Osprey Publishing Ltd.
- War at Sea in the Ironclad Age. Richard Hill. 2000. Cassel, Wellington House.

Enlaces de Interés

- Sinope: <https://www.youtube.com/watch?v=kOSdAAvo8YU>
- Sinope: <https://www.youtube.com/watch?v=Z6MZAqIER4&t=385s>
- Sinope: <https://www.youtube.com/watch?v=fHXkClnVg8c&t=105s>
- Hampton Roads: <https://www.youtube.com/watch?v=B8dqWHc-R7E>
- Hampton Roads: <https://www.youtube.com/watch?v=s9PPagb0y0Y>
- Lissa : <https://www.youtube.com/watch?v=VqWD9X-QKRE>
- Lissa : <https://www.todoababor.es/historia/segunda-batalla-naval-de-lissa-1866/>

CAPÍTULO 09 GUERRAS DEL TÉRMINO DEL SIGLO XIX.

Guerra de los Balcanes (1877-1878)

Se destaca en esta guerra entre rusos y turcos el uso exitoso de torpedos Whitehead lanzados por los rusos sobre unidades enemigas, siendo aparentemente ésta la primera oportunidad en que un buque auxiliar es destruido por esta arma. Posteriormente, en 1891, el blindado “Blanco Encalada” fue hundido por un torpedo de este tipo durante la guerra civil que se produjo en nuestro país durante ese año.

Esta guerra, en que Rusia pretendió obtener un acceso al mar Egeo, fue esencialmente de carácter terrestre y permitió a dicho país llegar hasta las puertas de Constantinopla. A pesar de su victoria, Rusia fue forzada diplomáticamente por las potencias de la época a firmar la paz, pero sin obtener su salida marítima por los Dardanelos.

En los acontecimientos marítimos destacó el uso de diferentes tipos de torpedos y de aparatos defensivos contra dicha arma.

Los turcos sembraron de minas el Danubio sin un control adecuado, lo que significó que después de la guerra el río quedara impracticable para el comercio exterior durante largo tiempo.

El torpedo automóvil se usó en el puerto de Batún durante la noche del 27 al 28 de diciembre de 1877, cuando los rusos atacaron sorpresivamente a algunos acorazados turcos, entre los que estaba el buque insignia, de 6.400 toneladas.

El procedimiento para el ataque fue remolcar con un buque mayor a las lanchas torpederas dejándolas de noche cerca de su objetivo. Estas navegaron posteriormente en la oscuridad acercándose a su blanco para reconocerlo y lanzar sus torpedos. Este tipo de ataque sólo se hacía contra unidades fondeadas en algún puerto enemigo.

Estas acciones de guerra se repitieron tres veces en el Puerto de Batún contra la escuadra turca pero sólo se obtuvo éxito en el último ataque, en que fue hundido un buque estación que estaba en la entrada de la bahía.

La Guerra Sino Japonesa

Batalla del río Yalú (17 septiembre 1894)¹³⁹

Terminada la guerra civil japonesa en 1868, se mandaron estudiantes a Europa a aprender sobre la ingeniería y construcción naval. Veinte años después Japón contaba con el núcleo de una Armada moderna. Se produjo una expansión comercial y el interés de copiar el sistema colonial europeo.



¹³⁹ [https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla del r%C3%ADo Yalu \(1894\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_del_r%C3%ADo_Yalu_(1894))

Fortalecido Japón, Corea pasó a ser un objetivo político que se obtendría mediante la guerra. Esta se inició en 1894. Enfrentó a China y a Japón por la disputa sobre su soberanía, despertando un gran interés en las principales marinas del mundo pues las lecciones que debían obtenerse de sus operaciones en el mar tenían especial importancia para verificar armas y procedimientos de combate.

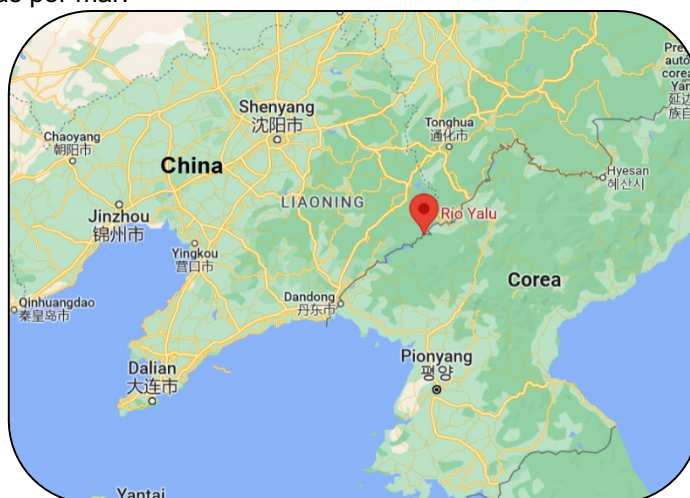
Fecha	17 de septiembre de 1894	
Lugar	Cerca de la desembocadura del río Yalu, en la bahía de Corea (mar Amarillo)	
Resultado	Victoria japonesa	
Beligerantes		
 Imperio Qing (Manchú) de China	 Imperio del Japón	
Comandantes		
 Ding Ruchang	 Sukeyuki Ito  Tsuboi Kozo	
Fuerzas en combate		
• 2 monitores • 5 cruceros protegidos • 4 cañoneros • 1 guardacostas acorazado • 2 torpederos	• 7 cruceros protegidos • 1 fragata acorazada • 1 corbeta acorazada • 1 guardacostas acorazado • 1 cañonero • 1 mercante armado	
Bajas		
• 5 buques hundidos • 3 buques dañados • 850 muertos • 500 heridos	• 4 buques dañados • 90 muertos • 200 heridos	

A las provocaciones japonesas y finalmente su desembarco en territorio coreano reaccionó China efectuando movimientos de tropas por mar.

La batalla del río Yalu, también llamada batalla del Mar Amarillo o simplemente batalla de Yalu, fue un combate naval que tuvo lugar el 17 de septiembre de 1894, cerca de la desembocadura del río Yalu (frontera entre China y Corea), en la bahía de Corea (mar Amarillo), entre las flotas del Imperio Qing o Manchú de China y el Imperio del Japón, durante la Primera guerra sino-japonesa.

Fue una batalla en la que la preparación y el entrenamiento de las tripulaciones niponas, adiestradas por oficiales británicos, suplió la carencia de buques acorazados modernos con los que no contaba la flota japonesa. Acorazados que, si poseían sus oponentes chinos, si bien estos adolecían de una gran desorganización y unas dotaciones poco preparadas.

En el mes de septiembre de 1894, las operaciones terrestres en la península de Corea se inclinaban a favor de los japoneses, por lo que el gobierno chino decidió enviar tropas de refuerzo por vía marítima. Esta misión fue encomendada al almirante Ding Ruchang, comandante de la Flota



de Beiyang con la que combatió en Yalu, una de las cuatro modernas flotas con las que contaba el Imperio chino.

Esta flota contaba con 2 acorazados modernos, construidos en Alemania, de 7400 toneladas de desplazamiento y 4 cañones de 305 milímetros; 5 cruceros protegidos con cañones de 208 mm.; 4 cañoneros y 1 guardacostas acorazado con cañones de diversos calibres y 2 torpederos armados con 3 tubos lanzatorpedos. Ting estaba con su flota en Port Arthur y recibió las órdenes de escoltar a cinco transportes de tropas a la península de Corea.

A la una de la madrugada del 16 de septiembre, la formación china zarpó rumbo a la desembocadura del río Yalu y las operaciones de desembarco se iniciaron en cuanto llegaron, mientras *Ting*, con la casi totalidad de sus buques, echó el ancla a la espera de acontecimientos.

La escuadra nipona estaba al mando del almirante Sukeyuki Ito, comandante en jefe de la flota combinada. Esta estaba formada por 2 divisiones, la división principal, bajo su mando directo, que constaba de 3 modernos cruceros protegidos con 1 pieza de 320 mm. y 11 de 120; y 5 buques más viejos: 1 fragata acorazada; 1 corbeta acorazada; 1 guardacostas acorazado; 1 cañonero y 1 mercante armado de escaso valor militar.

La segunda división, denominada *división ligera*, estaba al mando de su subordinado el contraalmirante *Tsuboi Kozo* (buque insignia: crucero *Yoshino*) y estaba constituida por 4 modernos cruceros protegidos con calibres principales de 320, 260 y 152 mm.

La escuadra nipona, con sus dos divisiones, ignoraba la presencia del enemigo en aquellas aguas hasta que, al mediodía del 17 de septiembre, cuando también se encontraba en las proximidades de la desembocadura del Yalu, divisó la flota china.

Orden de batalla

La batalla del Río Yalú se produjo al enfrentarse, en la boca de este río, una fuerza naval China que navegaba dando cobertura a un convoy con tropas destinadas a reforzar sus posiciones en Corea y la flota japonesa.

Las principales unidades chinas al mando del Almirante Ting Ju-Chang eran:

- Superiores al resto de las unidades.
- 2 acorazados, lentos pero armados con 4 cañones de 12 pulgadas y coraza de 14 pulgadas de espesor.
- 3 cruceros acorazados con 2 cañones de 8, 2 pulgadas
- 7 cruceros Los japoneses al mando del Almirante Yugo Ito, tenían: 2 acorazados antiguos
- 8 cruceros, de los cuales 7 eran modernos y La velocidad de los buques japoneses era el doble de la de los chinos, y fundamentalmente su moral y entrenamiento eran también muy superiores.



Batalla del río Yalú

Al aproximarse las fuerzas, los chinos abrieron el fuego a 5.000 o 6.000 yardas sin ningún resultado, mientras los buques japoneses continuaron su avance sin disparar hasta llegar a unas 2.500 yardas.

En las primeras maniobras del combate los chinos perdieron su formación y junto con empezar a recibir las andanadas japonesas se produjo una confusión tal que permitió a las unidades japonesas rodear a las chinas, disparándoles a no más de 2.000 yardas.

La batalla

El plan inicial del almirante *Ito* consistía en atacar en línea de fila y situarse al norte de la escuadra china, pero durante esta maniobra dio órdenes a *Tsuboi* para que este dirigiese su *división ligera* hacia el centro de la formación china, a fin de desconcertar al adversario y que este no tuviese claro cuál sería el punto del ataque principal.

Por su parte, *Ting* había elegido una formación frontal irregular, similar a un ángulo obtuso, que le permitiría adoptar, si la situación requería, una línea de fila con una maniobra simultánea de su flota. Pero cometió el error de colocar en los extremos a las unidades más débiles.

A una distancia de 3000 metros, los buques de la división de *Tsuboi* abrieron fuego sobre los cañoneros chinos *Chao Yung* y *Yang Wei* iniciando la batalla. Al poco rato, los dos buques, envueltos en llamas, fueron puestos fuera de combate, embarrancado el *Yang Wei* en unos arenales y hundiéndose el *Chao Yung*. El crucero Chih Yuan se alejó sin motivo aparente del lugar de la batalla y puso rumbo a Port Arthur; más tarde, su comandante sería decapitado por cobardía. Otro buque chino también se retiró del combate, el cañonero Kuang Chia, pero se hundió antes de alcanzar Port Arthur.

La escuadra china se vio reducida a 8 buques (no se cuentan los torpederos por ser buques menores) y se encontró atrapada entre las 2 divisiones japonesas, cuyo fuego rápido y preciso hundió ahora al crucero Chin Yuan. También los cruceros Lai Yuen y Ching Yuen se vieron devastados por el fuego nipón y envueltos en llamas, pero sus dotaciones siguieron combatiendo. Los buques de la división de *Tsuboi* cañonearon asimismo al crucero *King Yuan*, que se hundió por una explosión en sus calderas.

En esta fase de la batalla, los japoneses también habían recibido daños. El crucero *Matsushima*, buque insignia de *Ito*, recibió un impacto de 260 mm y dos de 305, que le hicieron explosionar 70 cargas de 120 mm, causando la muerte a un centenar de tripulantes y obligando al buque, gravemente dañado, a retirarse de la formación. El cañonero *Akagi* y la corbeta *Hiei* también resultaron dañados, pero de menor consideración.

El final

La escuadra del almirante *Ting*, reducida ahora a cuatro buques, había recibido un duro castigo y sus unidades principales, los acorazados Dingyuan (buque insignia de *Ting*) y Zhenyuan, habían sido alcanzados por centenares de proyectiles y habían agotado sus municiones, por lo que se hacía imposible poder proseguir la lucha. Aprovechando la noche, lo que quedaba de la escuadra china se alejó de la zona y puso rumbo a Port Arthur.

La batalla del río Yalu había terminado demostrando la superioridad de las bien adiestradas tripulaciones japonesas sobre sus adversarios, que pese a poseer, sobre el papel, una flota más potente que la nipona, no consiguieron derrotar a ese enemigo, teóricamente más débil.

Posteriormente los japoneses tomaron Puerto Arturo y China negoció la paz entregando a su adversario Corea, Formosa (Taiwán) y la Península de Liaotung, e indemnizándolo por la mitad del costo de la guerra. Sin embargo, las potencias europeas, lideradas por Rusia y Alemania forzaron a Japón a restituir sus conquistas, especialmente Puerto Arturo. Ello fue una humillación que Japón tuvo que aceptar pero que no olvidó, ya que sólo una década después expulsó a Rusia de dicho puerto.



140

¹⁴⁰ https://en.wikipedia.org/wiki/First_Sino-Japanese_War

Guerra Hispano-norteamericana (1898)

A mediados del siglo XIX Estados Unidos consideraba al continente americano como territorio bajo su influencia. Su diplomacia mantenía claro este predicamento a través de la Doctrina Monroe emitida en 1823 y la representaba con las palabras “*América para los americanos*”.

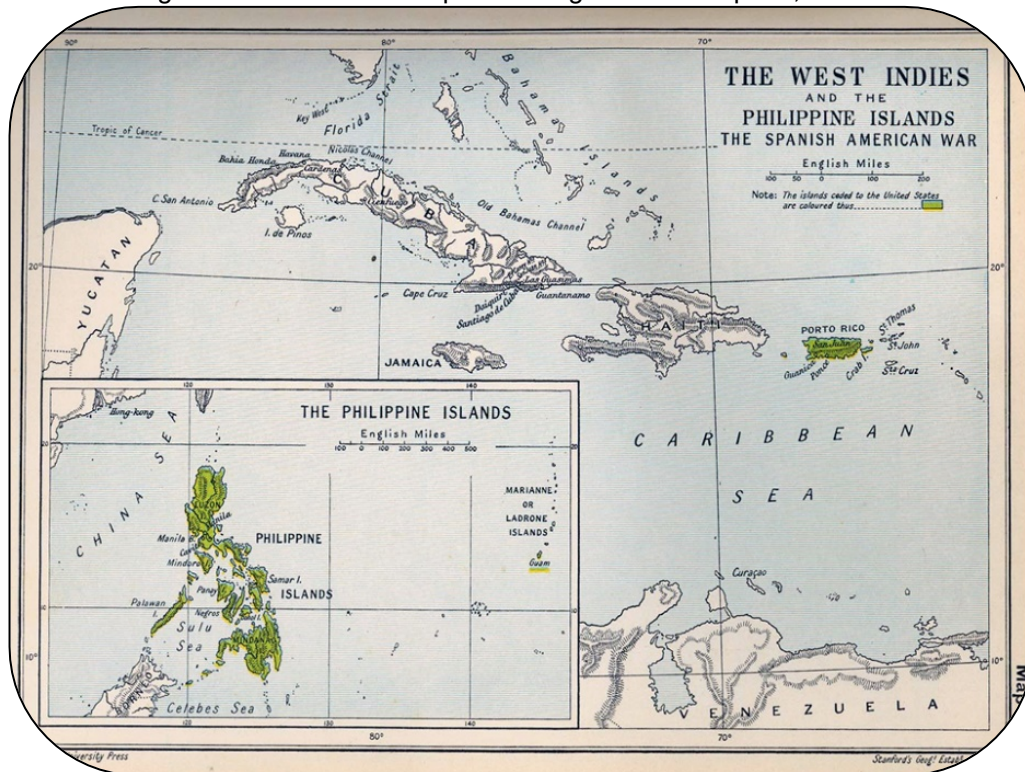
Al margen de conflictos diplomáticos que se produjeron con algunos países europeos, el caso de mayor envergadura para Norteamérica fue la situación con España por los lugares sobre los que aún en 1895 mantenía un control directo, como Cuba y Filipinas.

En particular, Cuba era un punto sensible estratégicamente para Estados Unidos por la cercanía a sus costas y a la futura construcción del Canal de Panamá.

Así, cuando en 1895 se sublevó la población cubana con la intención de independizarse, Norteamérica percibió la posibilidad de entrar en acción para sacar a España del área. En 1897 le dio un ultimátum a Cuba en el sentido de que, si no se pacificaba a corto plazo, podría intervenir por la fuerza en su territorio.

La causa aparente de la guerra se dio cuando el crucero acorazado “Maine” explotó el 15 de febrero de 1898 en La Habana durante su permanencia en ese puerto haciendo Presencia Naval en respaldo a intereses norteamericanos en Cuba.

En esa época no se aclaró fehacientemente el origen de la explosión, pero fue el hecho que necesitaba el Congreso Norteamericano aprobara la guerra con España, el 19 de abril de dicho año.



141

La Batalla de la Bahía de Manila o Cavite (1 mayo 1898) ¹⁴²¹⁴³

La **batalla de Cavite** fue el enfrentamiento entre fuerzas navales americanas y españolas ocurrido el 1 de mayo de 1898 en la bahía de Manila en el contexto de la guerra hispanoamericana.

El orgullo español se enfrentó a la poderosa marina americana a sabiendas de la gran diferencia armamentística entre ellos. Una mala decisión española hizo que los americanos tomaran Manila.

¹⁴¹ http://www.emersonkent.com/map_archive/spanish_american_war.htm

¹⁴² <https://www.batallasdehispania.com/2019/12/batalla-de-cavite-1-de-mayo-de-1898.html>

¹⁴³ https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_Cavite

Hasta 1898 España mantenía tres grandes y valiosas colonias: Cuba y Puerto Rico en el Caribe y el archipiélago de Filipinas en el Pacífico.

El total de islas de este último superaba en número las 3.000. Su control era muy complejo para el gobierno español, ya que la piratería ejercía total hegemonía en esas aguas y su erradicación entrañaba serias dificultades. España se veía obligada a dedicar casi la totalidad de su precaria armada, pequeños cañoneros y cruceros ligeros, a combatirla. Mientras tanto, la metrópoli se hallaba sumida en una grave crisis política desde el final del reinado de Isabel II. Alfonso XIII era aún un infante por lo que se encontraba al frente del país la regente, su madre, la reina María Cristina de Habsburgo-Lorena, viuda del rey Alfonso XII, que ejercía su función junto a Mateo Sagasta, presidente del gobierno.

En esa época el poder de un país era directamente proporcional a la cantidad de extensión territorial que poseía, imponiendo así su influencia y moneda. España con una gran inestabilidad política, se hallaba pues indefensa a merced del ansia colonizadora no solo de las potencias europeas sino también de EE. UU que, en concreto, pugnaba por hacerse con Cuba y las Filipinas, un objetivo con el que soñaban varios presidentes americanos.



Preparativos americanos

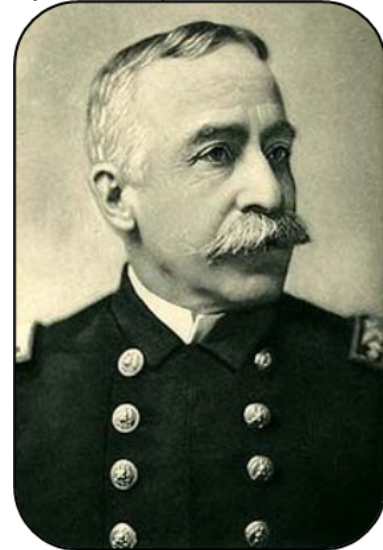
Diez días después de la explosión del acorazado USS *Maine* (15 de febrero de 1898), el comodoro Dewey, al frente del Escuadrón Asiático en Yokohama, recibió la orden de dirigirse a Hong Kong y allí prepararse para atacar Filipinas en caso de estallar la guerra con España. Dejó en Shanghai el anticuado buque de madera *Monocacy* y se dirigió acto seguido a Hong Kong, donde reunió sus buques, 4 cruceros protegidos, *Olympia*, *Raleigh*, *Boston* y *Concord* y el cañonero *Petrel*.

Una vez llegado allí —2 de marzo—, instruyó a sus tripulaciones, saliendo periódicamente de la bahía de Hong Kong a hacer prácticas de tiro. En el mes de abril, adquirió dos mercantes, el *Nanshan* y el *Zafiro*, con carbón y otros pertrechos, e incorporó el aviso *MacCulloch*, armado ligeramente y perteneciente al Departamento del Tesoro. Además, reparó, pintó y puso a punto todos sus buques en los astilleros de Hong Kong.

El 22 de abril llegó un refuerzo sustancial con repuesto de municiones para el resto de la escuadra, el crucero protegido *Baltimore*. El mismo día recibía el telegrama de que estuviese listo para zarpar inmediatamente, ya que la guerra era inminente.

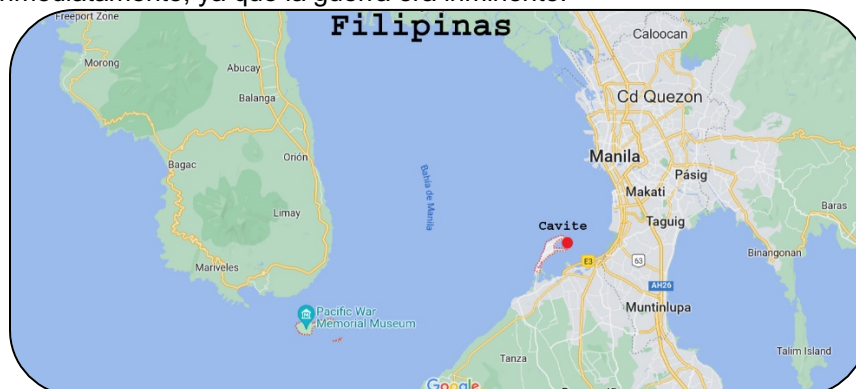
Al día siguiente estalló la guerra, teniendo 48 horas de plazo para abandonar Hong Kong según las leyes de neutralidad británica. La escuadra de Dewey salió de Hong Kong el 25 de abril y se dirigió a la vecina bahía de Mirs, donde completó su alistamiento durante otros dos días, recibiendo noticias del Consulado americano sobre los preparativos españoles hasta que finalmente, el 27 de abril zarpó hacia Filipinas.

La excusa perfecta de los americanos para declarar la guerra a España fue culparlos falsamente de la explosión del acorazado USS *Maine*. Diez días después de la explosión (15 de febrero de 1898), el comodoro Dewey, al frente del Escuadrón Asiático en Yokohama, recibió la orden de dirigirse a Hong Kong y allí prepararse para atacar Filipinas en caso de estallar la guerra con España. Una vez llegados a Hong Kong el 2 de marzo, instruyó a sus tripulaciones, saliendo periódicamente de la bahía de Hong Kong a hacer prácticas de tiro.



Comodoro George Dewey

El 22 de abril llegó un refuerzo sustancial con repuesto de municiones para el resto de la escuadra, el crucero protegido *Baltimore*. El mismo día recibía el telegrama de que estuviese listo para zarpar inmediatamente, ya que la guerra era inminente.



Al día siguiente estalló la guerra, teniendo 48 horas de plazo para abandonar Hong Kong según las leyes de neutralidad británica. La escuadra norteamericana salió de Hong Kong el 25 de abril y se dirigió a la vecina bahía de Mirs, donde completó su alistamiento durante otros dos días, recibiendo noticias del Consulado americano sobre los preparativos españoles para su defensa. Finalmente, el 27 de abril zarpó hacia Filipinas.



USS Olympia.

Los americanos contaban con seis buques, los *Olympia*, *Baltimore*, *Raleigh*, *Petrel*, *Condord* y *Boston*. Los cuatro primeros eran cruceros protegidos y, los dos últimos, grandes cañoneros. En total sumaban 19.000 toneladas de desplazamiento. El buque insignia del almirante Dewey, al mando de las fuerzas atacantes, era el *Olympia*. Su poder ofensivo combinado era el siguiente: diez cañones de 203 mm., veintitrés de 152, veinte de 127 y un total de cincuenta piezas ligeras que iban de los 57 mm a 37 mm. Completaban su armamento 10 tubos lanzatorpedos. Eran de construcción moderna.

Preparativos españoles

Las fuerzas navales del Apostadero se reducían a dos cruceros de más de tres mil toneladas, el *Reina Cristina* y el *Castilla* —este último, de casco de madera— y cinco cruceros de mil toneladas. Sin embargo, dos de los últimos, el crucero *Velasco* y el *Ulloa* tenían sus máquinas inútiles. Además, había tres cañoneros de 500 toneladas con algunas piezas de mediano calibre, de los que uno estaba inútil y otro destacado al sur de las Filipinas. Aparte, algunos transportes de guerra, cañoneros y lanchas guardacostas, todos armados ligeramente y que no podían intervenir en el combate.

Debido a ello, el contraalmirante Patricio Montojo y Pasarón pidió buques, cañones de costa y minas a Madrid, que finalmente decidió enviar minas, demasiado tarde para ser utilizadas en el combate.

El Ejército disponía de algunas piezas de artillería: 4 obuses de 240 mm y 6 cañones de 150 mm que, pese a estar anticuados podían causar algún daño a la escuadra de Dewey, además de cañones y obuses de avancarga de escaso poder militar.

A su vez, la Armada disponía de una decena de cañones de retrocarga, procedente de buques inútiles o dados de baja en Filipinas, de 160 a 120 mm, que también podrían causar daños, además de cañones de avancarga. También disponía de 14 minas de funcionamiento eléctrico.

Mientras el capitán general de las Filipinas, Fernando Primo de Rivera, era partidario de defender a toda costa Manila, el contralmirante Montojo consideraba que la ciudad podía sufrir numerosas pérdidas materiales y humanas exponiéndose a un bombardeo, y prefería batirse en Subic, bahía de excelentes condiciones de defensa.

Ordenó que se instalaran en Subic todas las minas y 4 de los 6 cañones de 150 mm del Ejército. Las otras dos se instalarían junto al arsenal de Cavite.

El resto de la artillería la repartió entre Manila (4 obuses de 240 mm y una treintena de piezas de avancarga) y las islas de Corregidor, Fraile y Caballo, en la entrada de la bahía de Manila (los cañones de la Armada). En Manila se fabricaron de forma artesanal e improvisada más de veinte minas adicionales que se situaron frente a la ciudad y junto a Cavite.

Montojo decidió no hacer por su parte prácticas de tiro debido a su escasez de municiones. El 12 de abril el general Basilio Augustin y Dávila (sin experiencia en el archipiélago), sustituía como capitán general de Filipinas a Primo de Rivera.

Al tener noticia el 25 de abril de que la escuadra de Dewey había zarpado de Hong Kong, Montojo zarpó con la suya hacia Subic. Allí no se había completado las obras, por negligencia o mala voluntad. En la entrada de la bahía se averió el crucero *Castilla*, que debió ser remolcado.



Batalla de Cavite o Bahía de Manila



Tripulación del Reina Cristina antes de la batalla



USS Olympia de la armada de los EE. UU..

Por todo ello, Montojo decidió que presentaría batalla en Cavite, ya que ni él mismo ni tampoco el nuevo capitán general querían ver Manila expuesta a un bombardeo. Fondeó junto al arsenal el 30 de abril, cuando Dewey ya había llegado a las costas filipinas.

Flotas enfrentadas

1. Flota española, contraalmirante Patricio Montojo y Pasarón

- Buque insignia, crucero de primera clase Reina Cristina de 3520 t, con 6 cañones de 160 mm Hontoria y 2 tubos lanzatorpedos.
- Crucero de madera Castilla de 3342 t, con 4 cañones de 152 mm y 2 de 120 mm (Armstrong). Sin capacidad de movimiento.
- Cruceros de segunda clase Isla de Cuba e Isla de Luzón de 1045 t con cubierta protectora y 4 cañones Hontoria de 120 mm.
- Cruceros de segunda clase Don Antonio de Ulloa y Don Juan de Austria de 1150 toneladas, 4 cañones Hontoria de 120 mm (aunque al Ulloa se le habían desmontado los 2 de una banda) y 2 tubos lanzatorpedos cada uno ya que estaba sin capacidad de movimiento.
- Cañonero *Marqués del Duero* de 500 t y 1 cañón Hontoria de 120 mm.
- Reunía en total 27 cañones con calibres comprendidos entre los 160 mm y los 120 mm.

2. Flota americana comodoro George Dewey.

- Buque insignia USS Olympia (C-6) de 5870 t, con blindaje de 120 mm, 4 cañones de 203 mm y 10 de 127 mm.
- Cruceros protegidos USS Baltimore (C-3) de 4413 t, USS Raleigh (C-8) de 3640 t y el USS Boston de 3189 t
- Cañonero, pero con cubierta protectora, USS Concord (PG-3) de 1710 t
- Cañonero USS Petrel (PG-2) de 892 t
- Reunía en total 10 cañones de 203 mm, 23 de 152 mm y 20 de 127 mm, la mitad de ellos de tiro rápido.

Las fuerzas navales del Apostadero se reducían a dos cruceros de más de tres mil toneladas, el *Reina Cristina* y el *Castilla* (este último, de casco de madera) y cinco cruceros de mil toneladas. Sin embargo, dos de los últimos, el crucero *Velasco* y el *Ulloa* tenían sus máquinas inútiles. Además, había tres cañoneros de 500 toneladas con algunas piezas de mediano calibre, de los que uno estaba inútil y otro destacado al sur de las Filipinas. Aparte, algunos transportes de guerra, cañoneros y lanchas guardacostas, todos armados ligeramente y que no podían intervenir en el combate.

Hay que reiterar el mal estado de mantenimiento en el que se encontraban los buques españoles, y es que el arsenal de Cavite había quedado del todo punto obsoleto para las necesidades de éstos.

En el momento de estallar la guerra, tres de los principales buques estaban siendo sometidos a grandes reparaciones y el resto se encontraba en deficiente estado. Diríase que aquella parecía más una escuadra que acabara de salir de un combate que una que se preparara para empezar. A esta deplorable situación del material a flote se unía la escasez y la falta de preparación del personal que componía en aquellos momentos la Armada Española.

Debido a ello, el contraalmirante Patricio Montojo pidió buques, cañones de costa y minas a Madrid, que finalmente decidió enviar minas, demasiado tarde para ser utilizadas en el combate.

El capitán general de las Filipinas, Fernando Primo de Rivera, era partidario de defender Manila a toda costa. La flota española no tenía por qué presentar combate en alta mar. Bastaba con adoptar una posición defensiva y apoyarse en las baterías de costa. Sin embargo, un arrebato caballeresco llevó al contralmirante Montojo a desechar la mejor protección para evitar la destrucción de la ciudad y preservar las vidas de los civiles. Montojo consideraba que la ciudad podía sufrir



Batalla de Cavite

numerosas pérdidas materiales y humanas exponiéndose a un bombardeo, y prefería batirse en Subic, bahía de excelentes condiciones de defensa.

Montejo decidió no hacer por su parte prácticas de tiro debido a su escasez de municiones. El 12 de abril el general Basilio Agustín y Dávila (sin experiencia en el archipiélago), sustituía como capitán general de Filipinas a Primo de Rivera.

Al tener noticia el 25 de abril de que la escuadra de Dewey había zarpado de Hong Kong, Montejó zarpó con la suya hacia Subic. En la entrada de la bahía se averió el crucero *Castilla*, que debió ser remolcado. Por todo ello, Montejó decidió que presentaría batalla en Cavite, ya que ni él mismo ni tampoco el nuevo capitán general querían ver Manila expuesta a un bombardeo. La flota española esperaba la llegada de la armada americana para entablar combate.

La escuadra de Dewey llegó la noche del 30 de abril a Subic. Al no encontrar allí a Montejó, entró en la bahía de Manila

sin que los cañones de la entrada hiciesen apenas un par de disparos contra él, sin ningún efecto, y llegó frente a la ciudad. Al no ver allí a la escuadra española, se dirigió hacia Cavite.

El combate

La escuadra de Dewey llegó la noche del 30 de abril a Subic. Al no encontrar allí a Montejó, entró en la bahía de Manila sin que los cañones de la entrada hiciesen apenas un par de disparos contra él, sin ningún efecto, y llegó frente a la ciudad. Al no ver allí a la escuadra española, se dirigió hacia Cavite, donde la encontró bastante agrupada en la mañana del 1 de mayo.

Los españoles abrieron fuego cuando los norteamericanos estaban todavía a más de seis kilómetros, distancia demasiado alejada para poder hacer blanco con los medios de la época. Los norteamericanos esperaron a estar a unos cuatro kilómetros para responder. Eran las seis menos cuarto de la mañana.

A una distancia quizás excesiva de 5.000 metros los buques españoles abrieron fuego, contestando 25 minutos después los *Olympia*, *Baltimore* y *Boston* que, con su artillería de 203'2 mm, concentraban su fuego sobre los *Castilla* y *Cristina*, recibiendo estos últimos numerosos impactos que causaron grandes daños.

La flota de Dewey inició entonces una serie de pasadas a una velocidad de 6 nudos, reduciéndose poco a poco la distancia del combate con los inmóviles buques españoles, que llegó a ser de 2.000 metros.

La táctica española era la de acercarse con su buque insignia el *Cristina*, apoyado por la artillería del *Austria*, lo más posible al enemigo, con el fin de torpedearlo, cosa que no se pudo conseguir al ser rechazados los intentos por el fuego enemigo.

Fecha	1 de mayo de 1898
Lugar	Bahía de Manila
Resultado	Victoria decisiva americano
Beligerantes	
 España	 Estados Unidos
Comandantes	
CA Patricio Montejó y Pasarón	Comodoro George Dewey
Fuerzas en combate	
• 1 crucero de 1ª Clase • 1 crucero de madera • 4 cruceros de 2ª Clase • 1 cañonero	• 5 cruceros protegidos • 1 cañonero
Bajas	
• 77 muertos • 280 heridos • 7 buques perdidos	• 13 muertos y 38 heridos

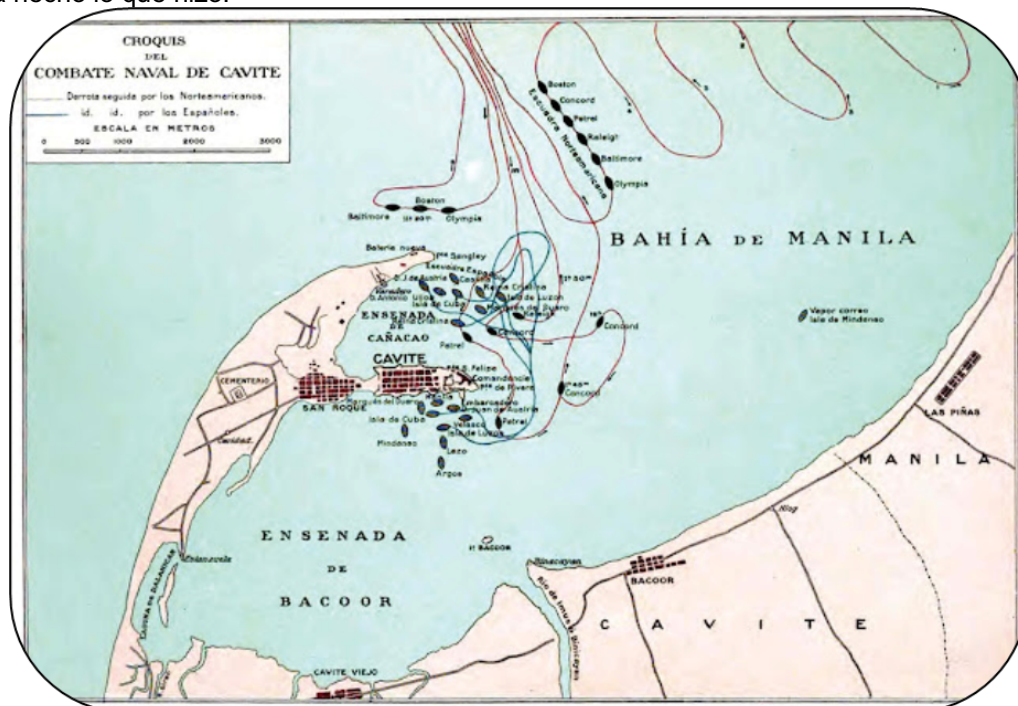


Contraalmirante
Patricio Montejó.

La superioridad americana se basó principalmente en sus cañones de gran calibre, de los que carecía la escuadra española y por la mejor calidad de las denominadas piezas de tiro rápido. Dos horas y media de combate después, la situación de la escuadra española no era tan mala como cabría imaginar. Sólo en dos cruceros españoles (el *Castilla* y el *Cristina*) la situación era casi insostenible, ya que ambos tenían graves daños y numerosas bajas, pero aun así continuaban a flote y seguían disparando. El resto apenas habían recibido algunos impactos y estaban en condiciones de soportar sin problemas el castigo americano durante bastante tiempo.

Dewey ordenó la retirada al ver los escasos resultados de su ataque, aprovechando esta pequeña tregua para dar de comer a sus cansadas dotaciones. La situación se tornaba preocupante para el almirante americano, haciéndole reflexionar sobre el hecho de que, a pesar de haber consumido la mitad de sus municiones, no había conseguido sin embargo hundir ningún buque enemigo.

Hay que destacar que si Montojo hubiera adivinado la preocupación del almirante yanqui no habría hecho lo que hizo.



Croquis del combate naval de Cavite.

La realidad fue que mientras los americanos se retiraban, Montojo ordenó abandonar los buques ya incendiados *Cristina* y *Castilla*. En el proceso, murió alcanzado por una granada enemiga el comandante del *Cristina*, Luis Cadarso y Rey. Montojo desembarcó en Cavite para curarse de una contusión en la pierna. Allí fue felicitado por el comandante del arsenal, Enrique Sostoa Ibáñez, por haber rechazado el ataque americano. Montojo le replicó que estaba vencido y le encargó, si Dewey regresaba, varar los buques y desembarcar a las tripulaciones. Mientras tanto él mismo se marchaba a Manila.

Dewey transbordó carbón y municiones de sus transportes. Sin embargo, Dewey decidió esperar a que se dispersase el humo del combate para ver cómo había quedado la escuadra española. Los incendiados *Cristina* y *Castilla*, abandonados a sus incendios, explotaron. Al oír las explosiones, Dewey regresó, disparando sobre los buques que estaban siendo varados, contra los inútiles y sin tripulación *Velasco* y *Lezo*, explotando este último por la pólvora que tenía a bordo, y también sobre el arsenal de Cavite.

De los dos cañones de 150 mm que defendían este arsenal español, solo uno pudo hacer fuego durante el combate y no alcanzó ningún blanco, por tener las alzas marcando ocho kilómetros, muy por encima de la distancia real del enemigo. La derrota española fue ya inevitable.

Pese a la superioridad de artillería de los americanos, el porcentaje de acierto de sus cañones fue ridículo. Los cañones de 152 mm sólo consiguieron un 1% de impactos, los de 127 alcanzaron el 3'5% y sólo los de 203 tuvieron un aceptable 9%, siendo los que más daño hicieron a los buques españoles.

En total los americanos hicieron 5.859 disparos de los que sólo unos 145 lograron alcanzar su objetivo: 81 impactos recibieron entre los cruceros *Cristina* y *Castilla*, 33 el *Ulloa*, 13 el *Austria*, 10 el *Duero*, 5 el *Isla de Cuba* y 3 el *Isla de Luzón*.

Los americanos reconocieron 13 hombres muertos y 38 heridos. Los españoles sufrieron 60 muertos en la escuadra y 17 más en el arsenal. Con esta batalla, Dewey logró el dominio de la bahía de Manila y esto animó a los filipinos a sublevarse contra los españoles. A Dewey se le ascendió a contraalmirante por esta victoria.

Por haber abandonado a su escuadra antes de haber finalizado el combate, Montojo fue encausado y expulsado de la Armada, siendo readmitido más tarde en la reserva. Parece claro que la decisión de Montojo de hundir sus buques fue algo precipitada, aunque es importante no olvidar que, en el fragor del combate, se pueden tomar decisiones equivocadas. Prefirió salvar a su tripulación y los civiles de Manila que arriesgarse a una destrucción total de su flota sin tener el convencimiento de poder conseguir una victoria. Victoria que, no obstante, estuvo al alcance de su mano.

La escuadra americana hizo varias pasadas en línea de fila, disparando ora por una banda ora por otra, mientras los buques españoles, casi parados o totalmente quietos, les respondían. Los americanos dispararon nueve veces más proyectiles que los buques españoles, debido a sus cañones de tiro rápido. Viendo que no conseguía nada, Montojo se lanzó con su insignia *Cristina* y el *Don Juan de Austria* armados de tubos lanzatorpedos, para intentar torpedear el buque insignia de Dewey. Un chaparrón de proyectiles detuvo el ataque, averiando gravemente al crucero insignia de Montojo, y forzando la retirada hacia la línea española. Los americanos prosiguieron con su fuego ya a unos dos kilómetros entre las dos escuadras.

Como consecuencia de ello, los cruceros españoles mayores, el *Reina Cristina* y el *Castilla* resultaron incendiados. Habían sufrido daños considerables también el *Ulloa* y el *Marqués del Duero*. Montojo trasladó su insignia al *Isla de Cuba*.

A las 7:35 horas, Dewey recibía una nota borrosa que parecía indicar que solo quedaban 15 granadas por cañón de 127 mm en su buque insignia, el *Olympia*, por lo que decidió retirarse, sin dejar de disparar en el proceso, con toda la escuadra a la ensenada de Pampanga, donde le esperaban el *McCulloch* y los transportes *Nanshan* y *Zafiro*.

Mientras tanto, Montojo ordenó abandonar los incendiados *Cristina* y *Castilla*. En el proceso, murió alcanzado por una granada enemiga el comandante del *Cristina*, Luis Cadarso y Rey. Montojo desembarcó en Cavite para curarse de una contusión en la pierna. Allí fue felicitado por el comandante del Arsenal, Enrique Sostoa Ibáñez, por haber rechazado el ataque americano. Montojo le replicó que estaba vencido y le encargó, si Dewey regresaba, varar los buques y desembarcar a las tripulaciones. Mientras tanto él mismo se marchaba a Manila.

Dewey transbordó carbón y municiones de sus transportes. Entonces se comprobó que la nota anterior era un error, y que solo se habían disparado 15 granadas por cañón de 127 mm. Sin embargo, Dewey decidió esperar a que se dispersase el humo del combate para ver cómo había quedado la escuadra española. Los incendiados *Cristina* y *Castilla*, abandonados a sus incendios, explotaron. Al oír las explosiones, Dewey regresó, disparando sobre los buques que estaban siendo varados, contra los inútiles y sin tripulación *Velasco* y *Lezo*, explotando este último por la pólvora que tenía a bordo, y también sobre el arsenal de Cavite.

De los dos cañones de 150 mm que defendían este, solo uno pudo hacer fuego durante el combate y no alcanzó ningún blanco, por tener las alzas marcando ocho kilómetros, muy por encima de la distancia real del enemigo.

Consecuencias

1. Los americanos prefirieron disparar mucho a disparar bien, logrando un 1 % de impactos que alcanzaron sobre todo a los dos buques mayores de Montojo. Los españoles solo lograron alcanzar al *Baltimore*, que perdió dos cañones por un único y afortunado disparo español, y provocar un pequeño incendio en el *Boston*.
2. Los americanos reconocieron 13 hombres muertos y 38 heridos. Los españoles sufrieron 60 muertos en la escuadra y 17 más en el arsenal. Con esta batalla, Dewey logró el

- dominio de la bahía de Manila y esto animó a los filipinos a sublevarse contra los españoles. A Dewey se le ascendió a contraalmirante por esta victoria.
3. Por haber abandonado a su escuadra antes de haber finalizado el combate, Montojo fue encausado y expulsado de la Armada, readmitiéndosele más tarde en la reserva. El almirante americano George Dewey llegó a testificar a su favor en el consejo de guerra que se le hizo, en el que señaló que, a pesar de la antigüedad de los barcos españoles, supo defenderse muy bien con los pocos medios de los que disponía.
 4. De los buques españoles perdidos en el combate, los americanos volvieron a poner en servicio una vez finalizada la guerra el *Isla de Cuba*, el *Isla de Luzón* y el *Don Juan de Austria*, que apenas habían sufrido daños durante el combate, y que estuvieron en servicio en Filipinas durante varias décadas sufriendo después suerte diversa. Los demás naufragios fueron declarados pérdida total irrecuperable y desguazados.
 5. La victoria norteamericana se materializó a las 1130 horas. Meses después se capturó Manila y se ocupó el territorio filipino.
 6. Sólo en la II Guerra Mundial el público norteamericano comprendió la importancia estratégica de la conquista de este territorio.

Batalla naval de Santiago de Cuba¹⁴⁴¹⁴⁵¹⁴⁶

La batalla tuvo lugar el 3 de julio de 1898 a la salida de la bahía de Santiago de Cuba durante la Guerra Hispanoamericana de 1898.

El gobierno de España decidió enviar a Cuba otra flota similar a la recientemente perdida en Filipinas, en la batalla de Cavite, al mando del almirante Pascual Cervera y Topete, que zarpó el 29 de abril. Estados Unidos, por su parte envió dos flotas a Cuba, las que cada una era superior a la española. Sin embargo, tenían la prohibición de enfrentarse por separado a la escuadra española.



Pese a las proclamas de la prensa española y el ánimo exaltado de los políticos, que unánimemente esperaban una aplastante victoria frente a Estados Unidos, los marinos españoles estaban conscientes de que se enfrentarían a un enemigo muy superior, con el consiguiente sacrificio inútil de las fuerzas navales españolas y las vidas de cientos de hombres. Antes de zarpar, Cervera escribió una carta a su hermano en la que, entre otras cosas, le decía: «Vamos a un sacrificio tan estéril como inútil; y si en él muero, como parece seguro, cuida de mi mujer y de mis hijos».

A su llegada a Cuba, la flota española permaneció atracada en el puerto de Santiago evitando el combate en mar abierto contra las flotas estadounidenses. Era un lugar aparentemente seguro, pues al enemigo le resultaba casi imposible entrar, pero del que resultaría muy difícil salir si la escuadra americana establecía un bloqueo.

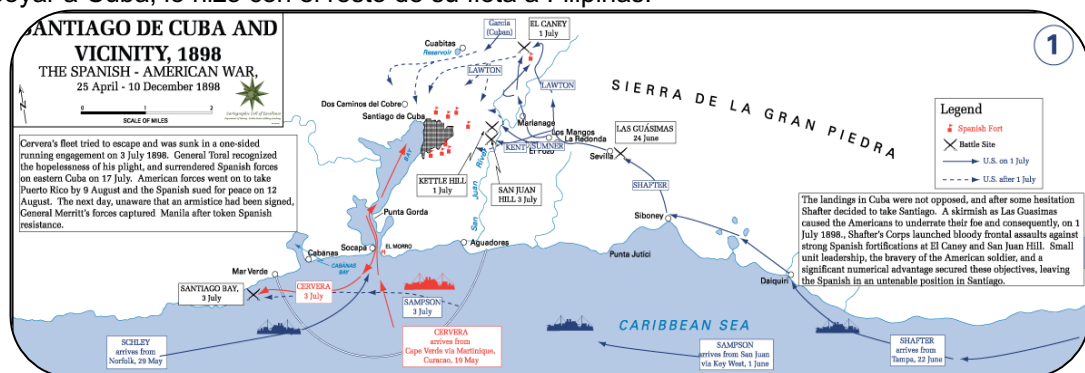
El capitán de navío Fernando Villaamil, jefe de la escuadrilla de destructores - y considerado un especialista en este tipo de buques, diseñados por él mismo - propuso realizar incursiones rápidas con sus ágiles y veloces destructores, atacando puertos de la costa este de Estados Unidos (Nueva

¹⁴⁴ <https://www.acami.es/efemerides/3-de-julio-de-1898-batalla-naval-de-santiago-de-cuba/>

¹⁴⁵ <https://www.despertaferro-ediciones.com/2017/batalla-naval-de-santiago-de-cuba/>

¹⁴⁶ https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_naval_de_Santiago_de_Cuba

La fuerza norteamericana estaba compuesta de 5 acorazados y 2 cruceros acorazados. Contra estas unidades bien equipadas, entrenadas y dirigidas, España sólo pudo enfrentar 4 cruceros acorazados y otros buques menores en regulares condiciones, ya que, junto con concurrir a apoyar a Cuba, lo hizo con el resto de su flota a Filipinas.



Para impedir la navegación de los españoles a través del canal de salida del puerto fortificado en que se protegieron, los bloqueadores hundieron en él un buque, pero éste fue mal fundeado y no produjo la restricción esperada. Ante esto, se desembarcaron tropas para capturar los fuertes que protegían el puerto, pero fueron rechazadas por los defensores.

La escuadra americana arribó el 19 de mayo a Santiago de Cuba. El 25 de mayo, Cervera envió un telegrama al ministro de Marina en estos términos: *«Estamos bloqueados. Califiqué de desastrosa la venida para los intereses de la Patria. Los hechos empiezan a darme la razón. Con la desproporción de fuerzas, es imposible ninguna acción eficaz. Tenemos víveres para un mes»*. La escua-

Comandantes	
 Pascual Cervera y Topete Fernando Villaamil †	 William T. Sampson Winfield Scott Schley
Fuerzas en combate	
• 4 cruceros acorazados • 2 contratorpederos	• 4 acorazados • 2 cruceros acorazados • 1 cañonero • 3 cruceros auxiliares

Del 19 de mayo al 3 de julio de 1898, la escuadra española colaboró con el Ejército defendiendo Santiago, y hubo un intenso cruce de telegramas entre Santiago, La Habana y Madrid acerca

de cómo proceder a la vista del desarrollo de las operaciones militares en tierra y el bloqueo naval por la escuadra del almirante Sampson.

Los americanos trataron de encerrar la escuadra de Cervera provocando el hundimiento del vapor *Merrimac*, cargado de carbón y con un cinturón de jarras llenas de pólvora que se harían explotar en el momento oportuno. Se presentaron siete voluntarios para esta arriesgada misión. El teniente de Ingenieros Richmond Pearson Hobson y seis hombres. El buque fue descubierto por los centinelas y el fuego comenzó de inmediato desde la batería de Punta Gorda, mientras que, al mismo tiempo, se dispararon dos torpedos desde los cazatorpederos, hundiendo al navío sin que llegaran a detonar las jarras de pólvora. El buque quedó hundido cerca de Cayo Smith y la entrada de Santiago continuó libre. El teniente Hobson y sus hombres fueron rescatados del mar en una balsa volcada y a la deriva, y hechos prisioneros de guerra y tratados por Cervera con gran caballerosidad y humanidad.

El día 2 de julio de 1898 el capitán general Ramón Blanco ordenó desde La Habana a Cervera abandonar el puerto de Santiago ante la inminente ocupación de la ciudad por las fuerzas terrestres estadounidenses y el consiguiente peligro de captura de los barcos y la proximidad de la temporada de huracanes, que comienza en agosto, lo que obligaría a alejarse y buscar puerto a la escuadra norteamericana. Cervera, convencido de la imposibilidad de lograrlo y de que el intento constituiría un verdadero suicidio, escribió al ministro de Marina D. Segismundo Bermejo: *«Con la conciencia tranquila voy al sacrificio, sin explicarme ese voto unánime de los generales de Marina que significa la desaprobación y censura de mis opiniones, lo cual implica la necesidad de que cualquiera de ellos me hubiera relevado»*.



Crucero Cristóbal Colón, participó en la batalla Cuba sin su armamento principal.

El día anterior, ante la inminente ocupación de Santiago de Cuba, Ramón Blanco, el Capitán General de la Isla, ordenó que la flota de la Armada Española bajo el mando del almirante Cervera abandonara la bahía para que no cayera en manos de Estados Unidos. El almirante estaba convencido de que se le había pedido algo imposible desde que abandonó su tierra en esta misión. Cargaba en su conciencia con la responsabilidad por la vida de más de 2 mil soldados. Sin embargo, cumplió las órdenes recibidas.

Recojamos lo que dijo el almirante Cervera antes del combate:

«Ha llegado el momento solemne de lanzarse a la pelea. Así nos lo exige el sagrado nombre de España y el honor de su bandera gloriosa. He querido que asistáis conmigo a esta cita con el enemigo, luciendo el uniforme de gala. Sé que os extraña esta orden, porque es impropia en combate, pero es la ropa que vestimos los marinos de España en las grandes solemnidades, y no creo que haya momento más solemne en la vida de un soldado que aquel en que se muere por la Patria.

El enemigo codicia nuestros viejos y gloriosos cascos. Para ello ha enviado contra nosotros todo el poderío de su joven escuadra. Pero sólo las astillas de nuestras naves podrán tomar, y sólo podrá arrebatarlos nuestras armas cuando, cadáveres ya, flotemos sobre estas aguas, que han sido

y son de España ¡Hijos míos! El enemigo nos aventaja en fuerzas, pero no nos iguala en valor. ¡Clavad las banderas y ni un solo navío prisionero! Dotación de mi escuadra: ¡Viva siempre España! ¡Zafarrancho de combate, y que el Señor acoja nuestras almas!»

La batalla

Por diversas razones, en la madrugada del 3 de julio algunas unidades estadounidenses habían abandonado su posición de bloqueo (el acorazado *Massachusetts* se encontraba en la bahía de Guantánamo repostando carbón de uno de los barcos de apoyo allí anclados; asimismo el crucero *New York* se había alejado de la línea de bloqueo para recoger al almirante Sampson y transportarlo a la costa a petición del general Shafter, comandante de las fuerzas terrestres estadounidenses, para analizar la situación de dichas fuerzas y el posible apoyo que los barcos de Sampson podrían prestarle en el asalto a la ciudad de Santiago, dada la difícil situación en la que se encontraban —tal era esta que incluso se planteó la posibilidad de retirar las tropas si no aflojaba la oposición española—, por lo que la escuadra española compuesta por un crucero acorazado (*Cristóbal Colón*) sin su armamento principal colocado, tres cruceros protegidos (*Infanta María Teresa*, *Vizcaya* y *Almirante Oquendo*, los tres de la misma clase) y dos modernos destructores contratorpederos (*Plutón* y *Furor*, de la clase *Furor* ambos) se enfrentaban a cuatro acorazados modernos (*USS Texas*, similar al *Maine*, *USS Iowa*, *USS Indiana* y *USS Oregon*, estos dos últimos de la misma clase), dos nuevos cruceros acorazados (*USS Brooklyn* y *USS New York*; este último regresó justo a tiempo para participar en el final de la batalla), un cañonero (*USS Ericsson*) y tres cruceros auxiliares (*USS Gloucester*, *USS Resolute* y *USS Vixen*; el primero fue anteriormente el yate de J. P. Morgan conocido como *Corsair*, el segundo era un mercante reconvertido, y el tercero, un yate armado que fue propiedad del financiero Peter Arrell Brown Widener).

Cervera, convencido de su inferioridad, decidió salir a primeras horas del día, el 3 de julio, navegando hacia el oeste y pegado a la costa para salvar el mayor número de vidas posibles. La decisión del almirante de partir para el combate con luz diurna se fundamentó en su preocupación por la seguridad de sus barcos. Esta decisión era, militarmente hablando, la peor de todas las posibles, pues probablemente una salida nocturna o en un día de mal tiempo hubiese evitado la destrucción total de la flota. Además, la estrechez del canal de salida del puerto obligó a los barcos a navegar uno tras otro.

Bajas	
• 343 muertos • 151 heridos • 1889 prisioneros • 6 barcos perdidos	• 1 muerto • 2 heridos



Batalla naval de Santiago de Cuba, 3 de julio de 1898, cromolitografía por Xanthus Russell Smith (1839-1929).

Cuando salieron los buques españoles Sampson se encontraba todavía en tierra y solo estuvo presente al final de la batalla, por lo que la flota estadounidense fue dirigida por el comodoro

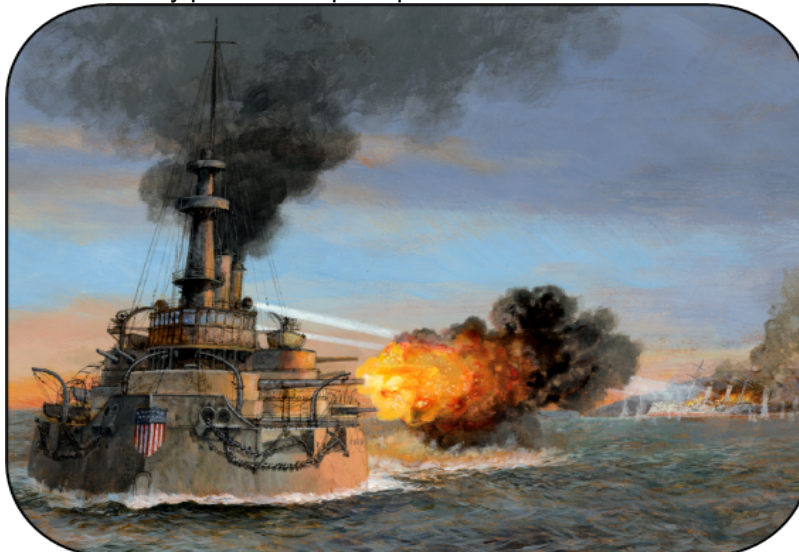
Schley. Sampson había decidido utilizar el USS *New York* para desplazarse a su entrevista con Shafter, en vez de utilizar una lancha auxiliar en esa calmada mañana. Esto privó a la flota estadounidense durante casi toda la batalla de uno de sus dos buques más rápidos. Hasta el regreso de Sampson, casi al final del combate, la flota estadounidense fue dirigida por Schley, embarcado en el USS *Brooklyn*.

Siguiendo las órdenes especificadas por Cervera, los buques españoles salieron en orden decreciente de tamaño y potencia de fuego. Así, la escuadra española salió de puerto encabezada por el buque insignia *Infanta María Teresa*, en el cual se encontraba embarcado el propio Cervera. Los barcos dejaron el puerto a intervalos demasiado largos y siguiendo toda la misma ruta.

Cervera dirigió su buque insignia hacia el buque estadounidense más cercano, el *Brooklyn*. Al observarlo el comodoro Schley, que se encontraba a bordo, hizo que este diera media vuelta y se alejara para evitar un hipotético intento de espoloneo. Al comprobar que el *Infanta María Teresa* no intentaba dicha maniobra, sino huir, ordenó al *Brooklyn* regresar a la posición original, momento en el cual estuvo a punto de colisionar con el *Texas*. Ambos buques estadounidenses pudieron rodear y cañonear a la vez al *Infanta María Teresa*, que fue atacado en desigual batalla de un único buque contra casi toda una escuadra.

Al *Infanta María Teresa* lo siguieron en la salida el *Vizcaya* y el *Cristóbal Colón*, que se alejaron intercambiando disparos a larga distancia. Por ello, el fuego de la toda flota estadounidense se centró sobre el siguiente buque en salir: el *Almirante Oquendo*. Los últimos barcos en abandonar el puerto fueron los pequeños y rápidos destructores de Villaamil, *Furor* y *Plutón*, que sufrieron importantes daños en poco tiempo; con su pequeña artillería poco pudieron hacer contra el enemigo. El *Plutón* se hundió rápidamente. A bordo del *Furor*, murió Villaamil intentando subir a la torreta del cañón de proa para disparar contra los estadounidenses. Una vez liquidados los destructores, la escuadra estadounidense persiguió al *Vizcaya* hasta dejarlo también fuera de combate.

El *Cristóbal Colón*, la unidad más rápida y moderna de la flota española, se alejaba a toda máquina. Y hubiera quizá escapado si no se le hubiera agotado el carbón inglés de alta calidad, por lo que debió proseguir viaje con carbón cubano, de menor poder calorífico. Esto le hizo perder sustancialmente velocidad y la ventaja obtenida hasta el momento. Pese a que no recibió grandes daños gracias a su blindaje, su comandante, al ver que no podía escapar, decidió embarrancarlo. Los americanos pensaron que la actitud del *Cristóbal Colón* de huir sin siquiera combatir era debida a la cobardía, y solo después de la batalla supieron que el barco no tenía instalados todavía su artillería principal u otros armamentos y por lo tanto poco podía hacer.



Todos los grandes cruceros, tras ser alcanzados por el fuego enemigo, aguantaron suficiente tiempo a flote como para ser embarrancados cerca de la costa sin hundirse, por lo que todos sus mandos y muchos de sus oficiales y marineros sobrevivieron a la batalla. Por el contrario, los pequeños destructores sufrieron daños más graves. Además de Villaamil, el militar de mayor graduación fallecido en la batalla murió la práctica totalidad de sus tripulantes.

Consecuencias

Al final de la batalla, solo el contratorpedero *Plutón* había sido hundido directamente por los disparos enemigos, mientras que el resto de los buques españoles seriamente dañados por el fuego enemigo fueron embarrancados por sus capitanes. Los cañones españoles causaron pequeños daños en los buques estadounidense *Brooklyn*, *Oregon*, *Texas*, *Indiana* e *Iowa*. Los estudios posteriores a la batalla revelaron que ambas escuadras habían intercambiado un fuego impreciso.

Los datos más fiables sobre las víctimas reseñan un marinero estadounidense muerto y dos heridos leves frente a 343 muertos, 151 heridos y 1890 prisioneros españoles. El almirante Cervera fue hecho prisionero. Peor suerte corrió el capitán de navío Fernando Villaamil, que resultó muerto en combate a bordo del *Furor*. El capitán de navío Joaquín Bustamante no participó en la batalla, pues había desembarcado al mando de las columnas de desembarco, resultó herido en la batalla de las Colinas de San Juan, cerca de Santiago de Cuba, y falleció pocos días después.

Esta batalla terminó con el último vestigio de España en América.

Referencias

- Aguirre Vio, Carlos. "Historia Naval Mundial". Capítulos LXII, LXIV y LXV.
- "The United States and World Sea Power." Capítulos 23 y 24.
- Sino-Japanese Naval War 1894-1895. Piotr Olender, 2014 Mushroom Model Publications.
- Breve Historia de la Guerra del 98. 2018. ePub r1.0. ePublibre.
- The Spanish-American War and the Philippine Insurrection 1898 -1902. 2007 Osprey Publishing Ltd.
- Spanish-American War 1898. 1998 Brassey's (UK) Ltd.

Enlaces de Interés

- Santiago de Cuba: <https://www.youtube.com/watch?v=mffPH7MDoss>
- Cavite : <https://www.youtube.com/watch?v=96EMkWfZxWM>
- Cavite : <https://www.youtube.com/watch?v=kEaUGiW2Tg&t=225s>
- Cavite : <https://www.youtube.com/watch?v=z-l3iASi-T4>

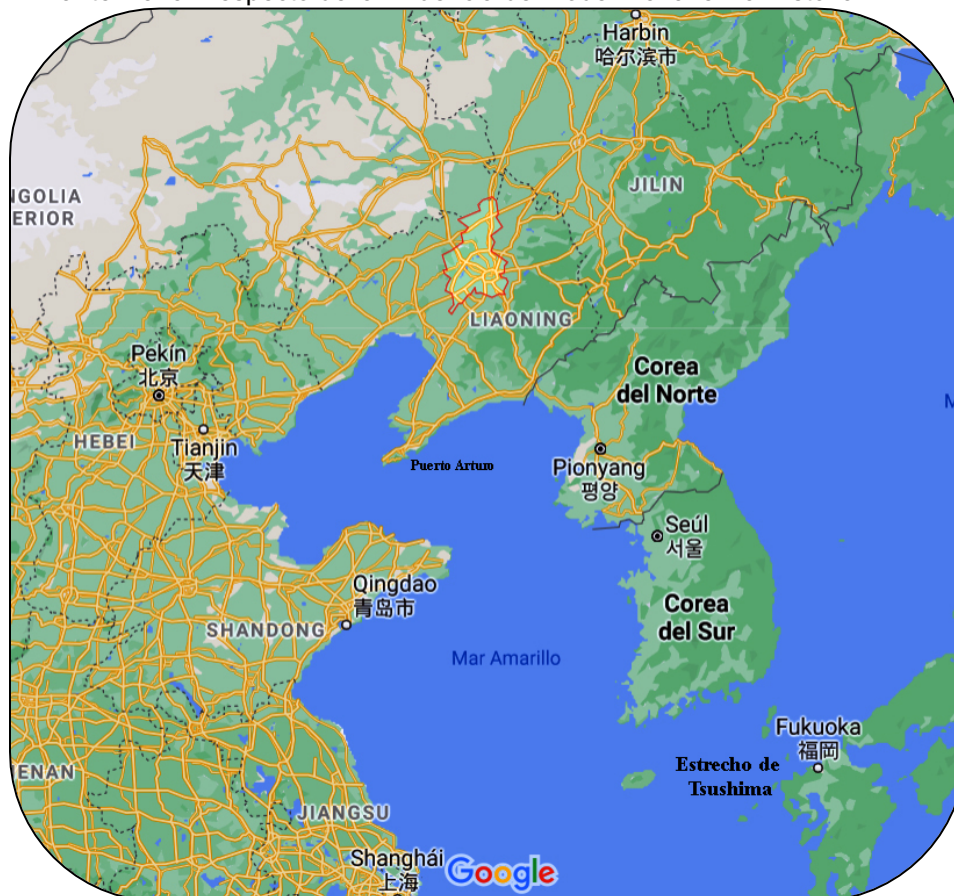
CAPÍTULO 10 GUERRA RUSO-JAPONESA.

Contenido: Introducción. Guerra Ruso-japonesa: Ataque a Puerto Arturo, Combate del Mar Amarillo, Flota del Báltico, Batalla de Tsushima. Comentario.

Situación entre Japón y Rusia

A fines del siglo XIX, en ambas riberas del Pacífico Norte, se produjo la irrupción de potencias navales destinadas a proyectar en dicho escenario a los modelos de sociedad de sus respectivas nacionalidades.

Mientras en Europa se producía la expansión de Prusia en vastas extensiones del viejo continente, en América del Norte el capitalismo de EE. UU. lograba imponerse sobre la base de la doctrina del Almirante Mahan respecto de la influencia del Poder Naval en la Historia.



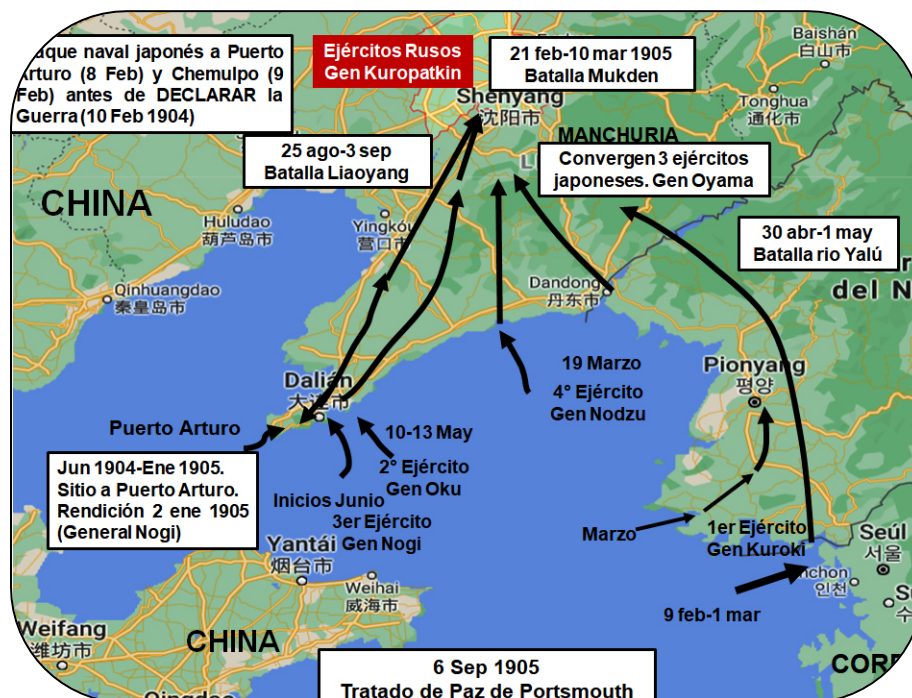
La influencia de España en el Caribe y la preocupación geoestratégica de Estados Unidos respaldada por la modernización de su flota después de la Guerra de Secesión, con buques de hasta 10.000 toneladas de desplazamiento, corazas de 18", 17 nudos de andar y cañones de 13", condujo entonces al inevitable choque entre estos países en 1898 en el escenario del Pacífico. Como resultado de lo anterior, España debió ceder a EE. UU. su hegemonía en Guam, Filipinas, Cuba y Puerto Rico.

Otra ruta de expansión estadounidense había llegado hasta las costas del Japón en 1835 con la escuadrilla del comodoro Perry, producto de lo cual el régimen feudal del shogunato se vio obligado a abrir sus fronteras al comercio gatillando a la vez la posterior restauración del régimen imperial de la dinastía Meiji y la corporación empresarial del Saibatzu, que en menos de 30 años modernizó al país.

Ya en 1873 el Japón contaba con un poderoso ejército y una moderna flota de buques contruidos en Inglaterra; poder militar que le permite expandir su influencia en Asia, invadiendo China a través de Corea en 1894. Es así como en la batalla naval del río Yalú el factor decisivo de la victoria

japonesa fue la doble cantidad de cañones de 5" de sus buques, de los cuales el 60% era de tiro rápido.

Resultado de esta batalla no fue sólo la pérdida de 5 buques chinos, sino que la pérdida de la moral combativa de este gigante asiático.



Pero, la expansión nipona en oriente se vio enfrentada a la que, al mismo tiempo, desarrollaba Rusia para alcanzar posiciones estratégicas en el Pacífico, las que se consolidaban a la par de la construcción del ferrocarril transiberiano, cuyo destino final era el establecimiento de la base naval en Puerto Arturo, en la península de Liaoning, próxima a Corea. Este avance ruso se logra con la autorización China para atravesar su territorio, y la oposición japonesa se produce por la existencia de esta base naval en su área de influencia.

Guerra Ruso - japonesa

Ataque a Puerto Arturo

Rusia tenía dividida su flota del Pacífico entre Vladivostok y Puerto Arturo cuando en 1904 el Almirante Togo decidió movilizar la suya para atacar a la escuadra rusa fondeada en esta última base naval.

Para tal efecto empleó sólo su división de destructores (DD) que no tuvieron todo el éxito esperado en su ataque sorpresivo, que dejó fuera de combate a dos acorazados y a un crucero. Togo no empleó el grueso de su fuerza, formado por 12 blindados que superaban a los 5 rusos debido a los campos minados que protegían el acceso a Puerto Arturo.

La pasividad y falta de entrenamiento de la flota rusa tenía que ver con la poca preparación e idoneidad de su mando por lo que



Ataque de destructores a Puerto Arturo¹⁴⁸

¹⁴⁸ The Imperial Japanese Navy of The Russo-Japanese War, Mark Stille, Electronic edition published in 2016 by Bloomsbury Publishing Plc. 2016 Osprey Publishing Ltd.

el Zar dispuso que se hiciera cargo el Almirante Makarov, cuya capacidad profesional y de liderazgo se esperaba podría inclinar a favor de los rusos el papel estratégico de esa “flota en potencia” que obstaculizaba a Japón la conquista de Corea.

Efectivamente, el Almirante Makarov logró cambiar en un corto tiempo el estado y condición de combate de su flota, constituyéndose en una seria preocupación para el Almirante Togo. Sin embargo, el 12 de abril de 1904, una flotilla de minadores japoneses que intentaba minar el acceso a Puerto Arturo fue perseguida en el Mar Amarillo por varios cruceros rusos encabezados por el propio almirante Makarov a bordo del “Petrovavlovsk”, hasta que hubo de desistir de su empeño en darles caza al avistarse a la flota japonesa.

En el regreso a puerto el buque insignia ruso chocó con una de las minas fondeadas y se hundió con 634 hombres incluido el Almirante Makarov. La ausencia del Almirante hizo decaer nuevamente, en breve plazo, la capacidad operativa de la fuerza naval rusa.

Batalla del mar Amarillo¹⁴⁹¹⁵⁰

Meses más tarde el cerco en torno a Puerto Arturo producido por las fuerzas terrestres japonesas comenzó a cerrarse y ante la inminencia de su captura se ordenó a la 1ª Escuadra del Pacífico, que se mantenía fondeada en dicho puerto, zarpar hacia Vladivostok.

El Almirante Togo se interpuso al plan ruso provocándose con ello la batalla del Mar Amarillo el 10 de agosto de 1904, cuyo resultado a favor de los japoneses fue el de reducir de 18 a 9 la cantidad de buques enemigos, los que debieron volver a puerto manteniéndose nuevamente inactivos en espera de refuerzos.

La batalla del mar Amarillo fue un gran combate naval de la guerra ruso-japonesa que tuvo lugar el 10 de agosto de 1904. En la Marina rusa se la conoce como la batalla del 10 de agosto. La batalla frustró un intento de la flota rusa de Port Arthur de salir y unirse con los buques de guerra de Vladivostok y la obligó a volver a puerto. Cuatro días más tarde, la batalla de Ulsan puso fin igualmente a la salida del grupo de Vladivostok; las dos flotas tuvieron que permanecer fondeadas.

La primera escuadra del Pacífico de la Armada Imperial Rusa, al mando del almirante Wilgelm Vitgeft, había quedado atrapado en Port Arthur desde que empezó el bloqueo de la Armada Imperial Japonesa el 8 de febrero de 1904 con la batalla de Port Arthur. A lo largo de finales de julio y principios de agosto, cuando el Ejército Imperial Japonés puso cerco a Port



Representación japonesa del hundimiento de Petropavlovsk y muerte de Makarov



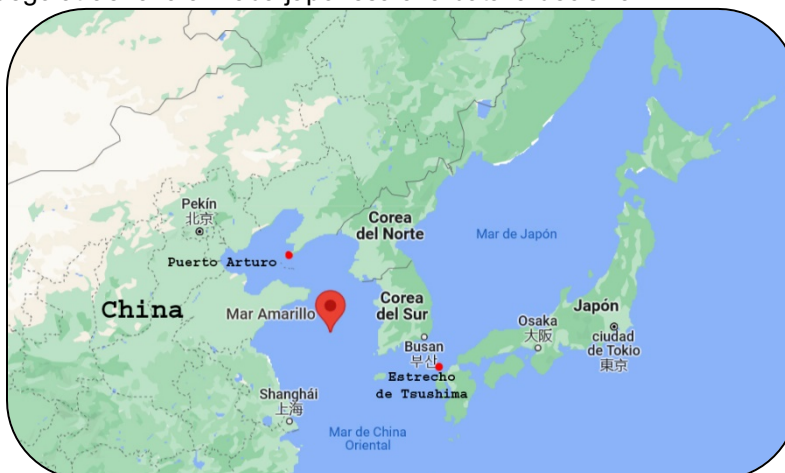
*Batalla del Mar Amarillo*¹⁵¹

¹⁴⁹ https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_del_mar_Amarillo

¹⁵⁰ https://hmong.es/wiki/Battle_of_the_Yellow_Sea

¹⁵¹ <https://www.gehm.es/siglo-xx/batallas-navales-1905-tsushima-iii/>

Arthur, las relaciones entre el almirante Vitgeft y el virrey ruso, Yevgueni Alekséyev, se deterioraron cada vez más. El virrey Alexéyev, un ex almirante, estaba a favor de una salida agresiva a fin de que la 1ª escuadra del Pacífico enlazara con la escuadra de Vladivostok y creara así una fuerza naval tan poderosa como para desafiar a la flota japonesa. El almirante Vitgeft creía en una flota estacionada, que simplemente se quedara fondeada, a la vez que contribuyendo con parte de su armamento a la batalla terrestre era la estrategia que más convenía seguir. Si bien pasiva, la preferencia de Vitgeft era en realidad más acorde con la doctrina de la Marina rusa, que preconizaba aumentar las fuerzas (en espera de la llegada de la Flota del Báltico, también conocida como la segunda escuadra del Pacífico) y luego atraer a la armada japonesa a la batalla decisiva.



Alexéyev hizo un llamamiento a San Petersburgo y el zar Nicolás II respondió que compartía plenamente la opinión del virrey. Frente a un mandato Imperial y la amenaza de acciones legales, el almirante Vitgeft recibió la orden de zarpar hacia Vladivostok inmediatamente. A las 6:15 a.m. del 10 de agosto de 1904, el almirante Vitgeft, enarbolando su bandera en el acorazado *Tsesarevich*, salió de la bahía al frente de sus acorazados.

Batalla

Fecha	10 de agosto de 1904 ¹⁵²
Lugar	Mar Amarillo, en la península de Shandong (Shantung), China
Resultado	Victoria estratégica japonesa / empate táctico
Beligerantes	
 Armada Imperial Japonesa	 Armada Imperial Rusa
Comandantes	
Almirante Heihachiro Togo, vicealmirante Shigeto Dewa	Almirante Wilgelm Vitgeft †, vicealmirante Pavel Ukhtomsky
Fuerzas en combate	
• 4 acorazados, • 2 cruceros acorazados, • 8 cruceros protegidos, • 18 destructores, • 30 lanchas torpederas	• 6 acorazados, • 4 cruceros protegidos, • 14 destructores

¹⁵² https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_del_mar_Amarillo

A las 9:55 a.m., su flota había traspasado la entrada de la bahía y, cuando la escuadra del Pacífico completó su salida a mar abierto, hábilmente viró hacia el sudoeste para disimular su intención real y logró retrasar la concentración de fuerzas del almirante Heihachiro Togo. Aunque el sabio movimiento de Vitgeft le proporcionó tiempo, Togo había, no obstante, dado órdenes a sus buques de reunirse cerca de *Encounter Rock*, en el caso de que el almirante Vitgeft tomara esa ruta. A las 11:00 a.m., sin embargo, estaba claro qué dirección estaba tomando la flota de Vitgeft: estaban dirigiéndose hacia mar abierto. Componían la escuadra rusa los acorazados *Tsesarevich*, *Retvizan*, *Pobeda*, *Peresvet*, *Sevastopol*, y *Poltava*, los cruceros protegidos *Askold*, *Diana*, *Novik* y *Pallada*, y 14 destructores.

Cerca de las 12:25 p.m., las flotas de acorazados se avistaron cerca de *Encounter Rock*, a una distancia de unas 11 millas. La flota de Vitgeft se dirigió hacia el sudeste a 13 nudos, mientras Togo, en rumbo de interceptación, venía desde el noreste a 14 nudos. Su flota estaba formada por los 4 acorazados japoneses supervivientes *Mikasa*, *Asahi*, *Fuji*, y *Shikishima*, los cruceros acorazados *Nisshin* y *Kasuga*, así como 8 cruceros protegidos, 18 destructores, y 30 lanchas torpederas. Durante este tiempo, aparecieron los cuatro cruceros del almirante Dewa, aproximándose rápidamente desde el sur a dieciocho nudos, y Togo intentó atrapar la flota de Vitgeft entre las dos columnas que avanzaban hacia él.



Mikasa, Buque insignia japonés del almirante Heihachiro Togo

Justo después de las 13:00, Togo intentó interceptar la línea de avance de Vitgeft y abrió fuego con sus baterías principales desde el rango de alcance máximo (ocho millas). El acorazado *Retvizan* devolvió el fuego, pero la distancia era excesiva y no consiguió hacer blanco. Sin embargo, Togo había calculado mal la velocidad de interceptación y Vitgeft, tras maniobrar en dirección al puerto, esquivó las pinzas de su adversario y puso proa nuevamente al mar abierto. Por su parte, los cruceros del almirante Dewa debieron cambiar de rumbo rápidamente para evitar la escuadra de Togo, con lo que rompió contacto con sus fuerzas sin haber combatido.

Pronto los cruceros de Togo se movían paralelamente a las naves de Vitgeft y ganaban velocidad. Hacia las 13:25, redujo la distancia a rango de tiro, ocho millas, y abrió fuego sobre el buque insignia de Vitgeft, el *Retvizan*, logrando doce impactos. A las 13:30, el buque insignia ruso devolvió el fuego con dos piezas de 305 mm y logró dejar averiar el equipo de comunicaciones de Togo. En la siguiente media hora, los acorazados mantuvieron el fuego y continuaron aproximándose hasta que, a las 14:05 horas, a una distancia de 3,5 kilómetros, los cañones de 155 mm se encontraron en rango de tiro. El acorazado japonés sufrió veinte impactos, lo que obligó a Togo a maniobrar

para reducir su exposición y a ordenar urgentemente a sus cruceros que se sumaran al combate. Sin radio, debió utilizar sus banderas de señales.

Persecuciones

Los cruceros japoneses habían restablecido el contacto con la escuadra rusa, pero los cañones de 305 mm de esta los alejaron pronto. Ambas flotas de combate mantenían una velocidad de unos catorce nudos, pero Vitgeft había logrado nuevamente zafarse de Togo y los japoneses se vieron obligados a iniciar una dura persecución. A las 14:45, el buque insignia japonés había conseguido situarse a menos de siete km del *Poltava*, que cerraba la formación rusa y que no había podido mantener los catorce nudos por problemas con sus motores. El *Mikasa* y el *Asahi* comenzaron a bombardearlo e hicieron varios blancos. Sin embargo, el almirante Ujtomsky, a bordo del acorazado *Peresvet*, percibió los apuros del *Poltava* y ordenó a su división apoyar al buque. Concentró su fuego sobre el *Mikasa* y el *Asahi*, apoyado por el *Poltava*. Los dos buques japoneses recibían un fuerte castigo y, a instancias de Togo, aprovecharon su mayor velocidad para romper el contacto. Adelantando a la flota de Vitgeft, planearon restablecer el contacto en condiciones más favorables. Hacia las 15:20, salieron del rango de los buques rusos, cesando así el fuego.

A medida que los acorazados perdían el contacto, el almirante Dewa con sus cruceros intentó entrar en acción cuando, de repente, los buques de guerra rusos abrieron fuego contra él. Alrededor de las 15:40, un proyectil de 305 mm golpeó el crucero de Dewa, el *Yakumo*, a una distancia de más de ocho millas, fuera del alcance de sus baterías de 203 mm. El almirante Dewa decidió sabiamente que sus cruceros poco podían hacer frente a los acorazados rusos.

Para entonces solo seis buques de Togo (cuatro acorazados y dos cruceros acorazados) continuaban persiguiendo a los diez de Vitgeft (seis acorazados y cuatro destructores. Como solo quedaban tres horas antes del anochecer, este se convenció de haber logrado zafarse de Togo y de poder burlar su persecución en la oscuridad de la noche. Togo era también consciente de esto y ordenó acelerar la marcha a quince nudos para tratar de alcanzar a la flota de Vitgeft. Hacia las 17:35, los barcos japoneses habían logrado acercarse a 3,5 millas del último buque ruso, el *Poltava* y comenzaron a bombardearlo. Apareció también el almirante Dewa con los cruceros y Togo ordenó que todas sus unidades concentrasen su fuego en el *Poltava* con la esperanza de hundir al menos uno de los acorazados rusos. Este, mandado por el capitán Ivan P. Uspenskiy, devolvió el fuego y logró varios blancos en el buque insignia de Togo. Entonces, los proyectiles con «pólvora Shimose» comenzaron a volverse inestables y a explotar en las ánimas de los cañones, destruyendo uno de los cañones de 305 mm del *Shikishima* a las 17:45 y otros dos del mismo calibre en el *Asahi* a las 18:10. Hacia las 18:30, Togo solo podía contar con once de los diecisiete cañones de 305 mm originales de la flota, pues el resto habían quedado inutilizados.

Relevo

Aunque las escuadras se hallaban ya solo a unas 3 millas de distancia, las baterías secundarias de 155 y 203 mm seguían sin causar daños y el *Poltava* y el *Peresvet*, aunque gravemente dañados, seguían en la formación. Todavía a las 18:30, continuaban los problemas de Togo para controlar el fuego de su armada: el *Shikishima* y el *Asahi* seguían atacando el averiado *Poltava*, el *Fuji* disparaba contra el *Pobeda* y el *Peresvet* y el buque insignia, el *Mikasa*, sostenía un duelo artillero con su equivalente ruso, el *Tsesarevich*. Como ni el *Retvizan* ni el *Sevastopol* estaban siendo atacados por buques japoneses, pudieron dedicarse a disparar sus cañones contra el *Mikasa*.



El Retvizan.

A menos de media hora del ocaso, encontrándose casi fuera de combate y la artillería rusa cada vez más efectiva, el *Mikasa* tuvo que hacer señales al *Asahi* para que tomase su puesto en el

combate con el barco insignia ruso. Menos de diez minutos más tarde, Togo tuvo un golpe de suerte: un disparo de uno de los cañones de 305 mm del *Asahi* alcanzó a las 18:40 al *Tsesarevich*, mató instantáneamente al almirante Vitgeft y a los oficiales que se encontraban con él, y atascó el timón. La avería hizo virar bruscamente al barco 12°; el *Retvizan*, que no se había percatado del accidente, le siguió en el viraje y, para cuando el *Pobeda* llegó al lugar donde había cambiado de rumbo, el *Tsesarevich* se dirigía ya hacia su propia escuadra. El resto de los buques de la armada rusa desconocían que el *Tsesarevich* navegaba sin control, con su comandante muerto y sin mando alguno.

Carga del acorazado *Retvizan*

El príncipe Pavel Ujtomski del *Peresvet* advirtió pronto que el buque insignia estaba fuera de combate y trató de hacerse con el mando de la escuadra rusa. El impacto de un proyectil japonés, sin embargo, abatió el mástil de proa, lo que impidió izar las banderas de señales de la forma habitual; tuvieron que colocarse en el puente donde, apenas visibles, sólo las vio el *Sevastopol*. Únicamente este siguió las órdenes de Ujtomski.

Al mismo tiempo, el capitán de navío Eduard Schensnovich, que mandaba el *Retvizan*, lo condujo directamente contra la escuadra de Togo a la vez que abría fuego con todas sus piezas, a pesar de hallarse el buque escorado en la popa por los daños recibidos. La armada japonesa concentró todo su fuego en el *Retvizan*; el número de disparos alrededor del barco era tal que los artilleros japoneses tenían problemas para ajustar el alcance de sus cañones por las cortinas de agua que levantaban. Escaso ya de obuses de 305 mm, Togo decidió dejar el combate a sus cruceros y destructores.

Al virar, los buques de Togo realizaron una última andanada, que alcanzó al barco ruso en diversos puntos; uno de los proyectiles hirió gravemente al capitán Schensnovich en el estómago. El *Retvizan* tendió una cortina de humo y comenzó también a virar, tras haber puesto fin al intercambio artillero entre las dos escuadras con su maniobra y haber salvado al buque insignia ruso. La flota rusa tuvo, no obstante, que abandonar su pretensión de alcanzar Vladivostok y puso rumbo de vuelta a Port Arthur. El regreso se hizo de forma desordenada y muchos de los barcos rusos se separaron de la flota.

Dos horas más tarde, el grueso de la flota rusa volvió a la relativa seguridad de Port Arthur. Cinco barcos de guerra, un crucero y nueve destructores habían conseguido regresar. El dañado *Tsesarevich* y tres destructores de su escolta navegaron hasta Kiaochou, donde fueron internados por las autoridades alemanas. El crucero *Askold* y otro destructor se dirigieron a Shanghái, donde las autoridades chinas también los internaron. El crucero *Diana* huyó a Saigón, en la Indochina francesa, donde quedó internado. Solo el pequeño crucero *Novik* pudo navegar hacia el este y rodear las islas japonesas para intentar llegar a Vladivostok. Sin embargo, el 20 de agosto de 1904, cruceros japoneses obligaron al barco a encallar en Sajalín, donde su tripulación lo destruyó después de combatir a los japoneses en la batalla de Korsakov.

Análisis

La batalla del mar Amarillo fue la primera gran confrontación de la historia naval entre flotas modernas de acorazados de hierro. Con excepción del duelo de veinte minutos del almirante Togo con los buques del almirante ruso Stark en Port Arthur el 9 de febrero de 1904, tanto Vitgeft como Togo eran relativamente nuevos en acciones de combate con flotas modernas de acorazados de hierro.

Aunque el almirante Stark había sido sustituido por el almirante Stepan Makarov poco después de la batalla de Port Arthur; a este le sucedió Vitgeft después de su fallecimiento en abril de 1904, cuando su acorazado *Petropavlovsk* explotó y se hundió en el mar Amarillo, tras chocar con minas. Si el almirante Stark hubiera estado al mando en el momento de la batalla del mar Amarillo, tanto el almirante Togo como Stark habrían estado en igualdad de condiciones, ya que ambos tenían idéntica experiencia de combate en acciones con flotas de acorazados, pero tampoco la fuerza naval que Togo iba a reunir en Tsushima al año siguiente era el mismo tipo de flota de combate que había participado en los combates en el mar Amarillo. Aunque el almirante Vitgeft era bisoño, muchos de sus hombres no lo eran, la mayoría eran veteranos del servicio en el Lejano Oriente y algunos habían tomado parte en el aplastamiento de la rebelión Boxer de 1900 en China. Así, cuando Togo combatió contra la flota de Vitgeft en el Mar Amarillo en agosto de 1904, comprendió rápidamente que sabían navegar y que eran buenos artilleros.

Telémetros y artillería

Durante la década de 1890, se consideraba habitual combatir en el mar a una distancia de tres o cuatro millas de la armada enemiga, aunque los cañones de 305 mm/40 eran capaces de acertar a la distancia a la que comenzó la batalla, ocho millas. La imposibilidad de calcular el alcance y de visores adecuados para estos cañones hacía, sin embargo, que se siguiesen usando a distancias menores que su alcance real.

Los buques rusos contaban con telémetros del modelo Liuzhol con un alcance de 4000 m; los barcos japoneses estaban equipados con telémetros Barr & Stroud de 1903 de último modelo, que gozaban de un alcance mayor, 6000 m. A pesar de esto, causó sorpresa el que las flotas abriesen fuego cuando aún se hallaban a más de ocho millas de distancia.

El combate en el mar Amarillo duró más de seis horas, de las que unas cuatro fueron de lucha efectiva. Durante esas casi cuatro horas de enfrentamiento, se dispararon alrededor de 7382 proyectiles, que variaban en tamaño desde los 155 a los 305 mm. De esos, 7382 proyectiles disparados, aproximadamente 5956 habían sido de 155 mm; la armada japonesa había lanzado 3592 de ellos, mientras que la rusa había disparado 2364. La escuadra japonesa había disparado 307 obuses de 203 mm, mientras que la rusa no había utilizado munición de este calibre. La flota de Vitgeft, por su parte, había disparado 224 proyectiles de 254 mm frente a los 33 de la escuadra de Togo. El duelo artillero que había comenzado cuando las armadas se hallaban separadas ocho millas con los cañones de 305 mm acabó alrededor del anochecer tras el disparo de más de 862 proyectiles de este calibre, 259 disparados por los rusos y 603 por los japoneses.

Daños y bajas de la batalla

Bajas	
• 2 acorazados gravemente dañados, • 1 acorazado ligeramente dañado, • 1 crucero protegido ligeramente dañado • 226 muertos y heridos	• 1 acorazado gravemente dañado, • 5 acorazados ligeramente dañados, • 48 muertos, • 292 heridos

Las cerca de siete horas de combate y 7382 proyectiles disparados por los dos bandos produjeron las siguientes bajas:

Navíos	Bajas
<i>Tsesarevich</i>	12 marinos muertos y 47 heridos.
<i>Pobeda</i>	4 marinos muertos y 29 heridos.
<i>Peresvet</i>	13 marinos muertos y 63 heridos.
<i>Poltava</i>	12 marinos muertos y 43 heridos.
<i>Retvizan</i>	6 marinos muertos y 42 heridos.
<i>Sevastopol</i>	1 marino muerto y 62 heridos.
<i>Mikasa</i>	125 bajas
<i>Asahi</i>	2 marinos heridos
<i>Shikishima</i>	
<i>Yakumo</i>	

El capitán de navío Eduard N. Shchensnovich, que había dirigido su barco valientemente contra la línea del almirante Togo con el fin de acabar con el duelo artillero y salvar al buque insignia ruso, acabó muriendo más tarde, en abril de 1910, de las heridas recibidas durante el combate.

Resultado

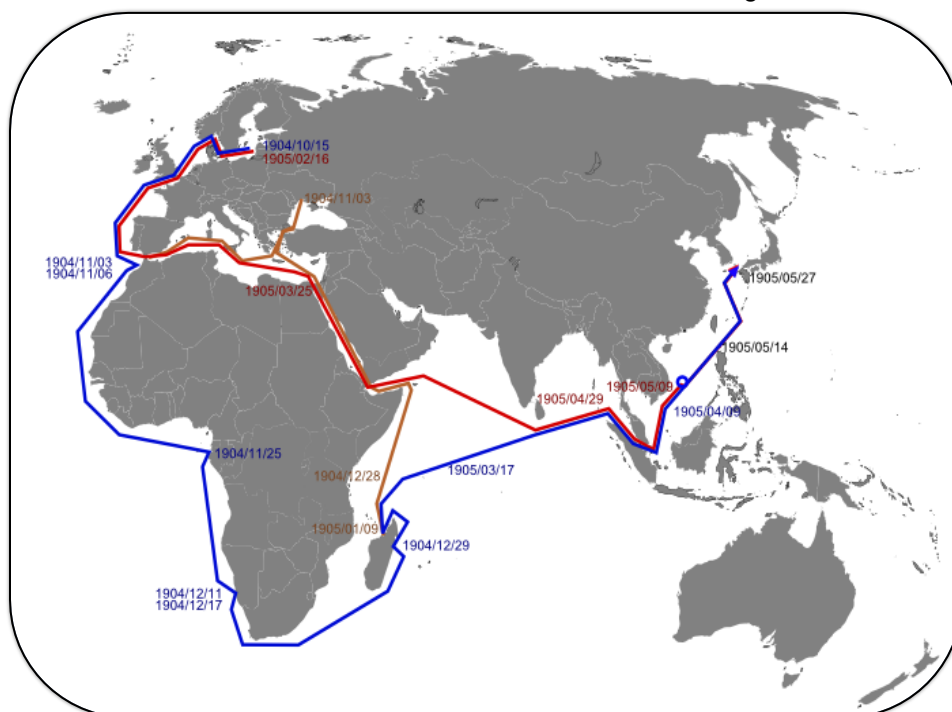
El objetivo estratégico era evidente para ambas partes: para los rusos, abrirse paso hasta Vladivostok con al menos una parte sustancial de la fuerza (incluidos los buques principales); para los japoneses, evitar esto (con el añadido de evitar graves daños o la pérdida de sus buques principales, que los astilleros japoneses no podrían todavía reconstruir). Por lo tanto, estratégicamente la

batalla había sido una victoria japonesa, ya que la flota rusa nunca intentó de nuevo salir a mar abierto. Para diciembre de 1904, las batallas terrestres habían convergido alrededor del propio Port Arthur y la artillería pesada japonesa pronto bombardeó los barcos de guerra rusos que se mantenían dentro de Port Arthur y hundió o averió todos los que se conservaron tras la batalla del mar Amarillo.

Tácticamente, la cuestión es menos clara; para el bando japonés, el objetivo más probable sería la destrucción de la escuadra rusa (o al menos las naves principales) en ese mismo momento, de nuevo sin sufrir demasiadas pérdidas por su parte. Esto no se logró. Si el resultado táctico se considera un empate o una victoria de Rusia depende de lo que fuese el objetivo táctico ruso: causar más daños significativos a los japoneses que viceversa (esto no se logró), o forzar a los japoneses a retirarse mientras que se preservaba la escuadra rusa como una flota con capacidad de operar (esto se logró).

Flota del Báltico

La esperanza rusa de obtener el Control del Mar en el Pacífico se afincó, entonces, en la llegada de la gran flota del Báltico que había dispuesto zarpar el Zar. La flota del Mar Negro no podía atravesar los Dardanelos de acuerdo con los tratados internacionales vigentes.



*Ruta flota del Báltico*¹⁵³

La fuerza del Báltico debió, una parte, rodear África y la otra atravesar el mar Rojo para arribar al teatro de operaciones del Pacífico noroccidental a la brevedad. Esta flota rusa, al mando del Almirante Rodjetvinsky, después de una larga y forzada navegación que duró aproximadamente siete meses, decidió optar por el track más corto para recalar a Vladivostok, su base de destino, ya que durante la navegación había caído Puerto Arturo en manos de los japoneses. Para esto, el Almirante ruso ordenó tomar el paso de Tsushima al Este del Estrecho de Corea arriesgándose a cruzar la posible zona de mayor concentración naval japonesa, al mediodía del 27 de mayo de 1905.

¹⁵³ https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_Tsushima

Batalla de Tsushima (27 mayo 1905)¹⁵⁴¹⁵⁵¹⁵⁶

La batalla de Tsushima fue un importante combate naval librado entre Rusia y Japón los días 27 y 28 de mayo de 1905 durante la Guerra rusojaponesa (1904-05). Fue la única batalla naval decisiva de la historia en la que intervinieron flotas compuestas por acorazados modernos y la primera batalla naval en la que tuvo un papel crítico el uso de la radiocomunicación. Esta batalla ha sido calificada como «el último suspiro de una vieja era, porque por última vez en la guerra naval los navíos de línea de una flota derrotada se rindieron en alta mar».

 Imperio del Japón	 Imperio ruso
Comandantes	
 Heihachiro Togo  Kamimura Hikonojo  Dewa Shigeto	 Zinovi Rozhstvensky  Nikolái Nebogatov  Oskar Enkvist

La batalla tuvo lugar en el estrecho de Tsushima que separa la península de Corea del sur del archipiélago japonés. En ella, la flota japonesa dirigida por el almirante Togo Heihachiro destruyó dos tercios de la flota rusa, que estuvo bajo mando del almirante Zinovi Rozhstvensky y que había navegado 18.000 millas náuticas (33.000 km) hasta Extremo Oriente.

La total destrucción de la armada rusa provocó una amarga reacción en la opinión pública del país y obligó a la firma de un tratado de paz en septiembre de 1905.

Antes de la guerra rusojaponesa, los países más ricos habían construido flotas de acorazados con baterías de cañones de calibres mixtos (de 152 mm, 203 mm, 254 mm y 305 mm) con la creencia de que estos buques librarían combates a corta distancia en acciones decisivas de la flota. Sin embargo, la batalla de Tsushima demostró que los acorazados rápidos y armados únicamente con cañones de gran calibre y largo alcance gozaban de una clara ventaja sobre navíos equipados con baterías mixtas.

Tsushima también fue el primer gran enfrentamiento naval en el que jugó un papel decisivo el uso de la comunicación por radio. Aunque ambas flotas contaban con equipos de comunicación inalámbrica, los rusos tuvieron problemas en el empleo de sus radios de fabricación alemana y los japoneses hicieron un uso más efectivo de sus equipos de fabricación nacional.



Vicealmirante Zinovi Petrovich Rozhstvensky

Rozhstvensky contra Togo

La nueva escuadra rusa del Pacífico fue puesta bajo el mando del Rozhstvensky, que tardó meses en reagruparse y dirigirse hasta el estrecho de Corea. Lógicamente, al almirante Togo le dio tiempo a preparar sus barcos, entrenar a sus tripulaciones y dirigirse al encuentro de los rusos, que iban decididos a perpetrar su venganza contra los japoneses con 11 acorazados, nueve destructores, ocho cruceros y varias unidades menores con marinos peor preparados y armados. No podían estos imaginarse que enfrente se encontrarían a 37 torpederos, 27 cruceros, 21 destructores y cuatro acorazados, además de un buen número de unidades auxiliares y artilleros.

Al llegar a Port Arthur y ver que estaba en manos de los japoneses, los rusos decidieron poner rumbo a Vladivostok por el estrecho de Tsushima, que era la ruta más corta. Lo que no sabía Rozhstvensky es que Togo y su poderosa flota le esperaban al otro lado. Tampoco sabía que el nipón era el único almirante del mundo en activo con experiencia de combate con acorazados, que fueron los verdaderos protagonistas de esta histórica batalla. Un dato más que auguraba un final

¹⁵⁴ https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_Tsushima

¹⁵⁵ https://www.abc.es/historia/abci-exterminio-rusos-tsushima-batalla-naval-mas-terrible-historia-desde-trafficar-202002180008_noticia.html

¹⁵⁶ <https://www.labrujulaverde.com/2018/12/tsushima-la-batalla-naval-mas-grande-e-importante-desde-trafficar>

espantoso para los europeos, algunos de cuyos barcos, sistemas de comunicaciones y torpedos estaban obsoletos y funcionaban precariamente. Aquello parecía un suicidio.



Togo y su tripulación en la cubierta del Mikasa. Pintura de Tojo Shotaro (1906).

El 26 de mayo de 1905, la escuadra rusa fue descubierta por el crucero auxiliar nipón Shinano Maru, en plena noche y a pesar de la niebla, gracias a las luces del barco-hospital Orel, que navegaba con ellas encendidas tal y como exigía la legislación internacional. Utilizando los modernos equipos de radio japoneses, Togo pronto recibió la ubicación exacta del enemigo.



Cañón del crucero armado Nusshein explotó hiriendo, entre otros, a Isoroku Yamamoto

A bordo del acorazado Mikasa, el almirante partió a toda velocidad para interceptarlo en compañía de cuatro divisiones que tenían, en total, cuarenta naves. Al mando de cada una de ellas había un oficial de menor rango, como era el caso de Isoroku Yamamoto, el mismo que casi cuatro décadas después vencería en Pearl Harbor a los americanos durante la Segunda Guerra Mundial.

La arenga de Togo

Togo levantó el ánimo de sus marinos pronunciando una arenga muy parecida a la que Nelson había dado antes de la batalla de Trafalgar: «El destino del imperio depende del resultado de esta batalla; que cada hombre cumpla con su deber supremo». Y a las 14.15 avanzó hasta cruzarse delante de la línea rusa para disparar sus cañones a toda discreción, de manera que estos solo pudieron responder con las piezas de proa, en clara desventaja.

La batalla

La flota rusa fue avistada cuando dos buques-hospital rezagados, que navegaban con sus luces encendidas, fueron descubiertos por un crucero de la flota japonesa. Los rusos navegaron del sursuroeste a nornoreste; la flota japonesa venía del oeste-noreste.

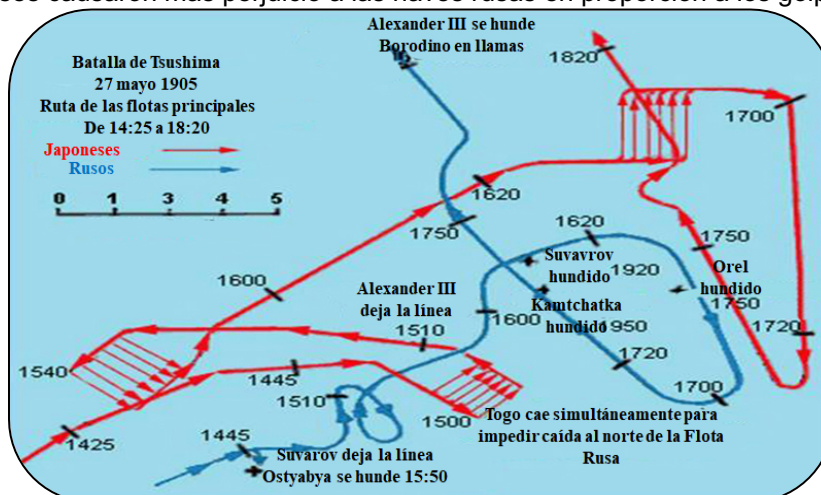
Para evitar que toda la batalla se redujera a un intercambio de fuego, el almirante Togo ordenó a la flota virar en secuencia, lo que permitió a sus barcos tomar el mismo curso que los rusos, y a pesar de que arriesgó cada uno de sus acorazados en esta vuelta en "U", el viraje tuvo éxito y pudo ponerse en línea de T (lo que técnicamente se denomina *cruzar la T*).

Fuerzas en combate	
Armada Imperial Japonesa	Armada Imperial Rusa
• 4 acorazados • 27 cruceros • 21 destructores • 37 torpederos, cañoneros y buques auxiliares	• 11 acorazados • 8 cruceros • 9 destructores • buques auxiliares

Las dos líneas de acorazados estabilizaron su distancia en 6200 metros y abrieron fuego. La flota japonesa había practicado los disparos de artillería continuamente desde el principio de la guerra, usando un calibre secundario y los adaptadores para su cañón.

Los japoneses tenían artilleros superiores y por ello su fuego golpeó y machacó a los rusos con una frecuencia superior. Además, los japoneses utilizaron una diversa combinación de explosivo, llamada *shimose* («melinita»), que fue diseñada para estallar al contacto y para arruinar la parte superior de las naves.

Los materiales de las naves rusas eran más fragmentables e inflamables que las superestructuras japonesas, por lo que el daño sumado fue mayor. A su vez, los rusos emplearon tiros redondos perforantes de blindaje. A pesar de que los rusos hicieron blanco 16 veces en el *Mikasa*, los golpes japoneses causaron más perjuicio a las naves rusas en proporción a los golpes rusos.



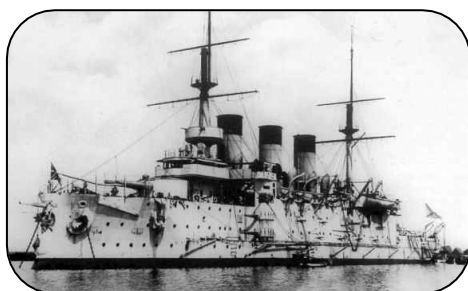
Debido al largo viaje de la flota rusa a través de las aguas tropicales y a la falta de carenado, los fondos de sus buques de guerra estaban cubiertos con incrustaciones de fauna y flora marina, lo que los hacía más pesados y reducía perceptiblemente su velocidad con respecto a los japoneses.

En maniobras navales de batalla, la velocidad puede ofrecer una ventaja significativa cuando se combina con el fuego de artillería de gran calibre. Mientras que las naves japonesas podían alcanzar 16 nudos, la flota de los rusos podía alcanzar solamente 8 nudos.

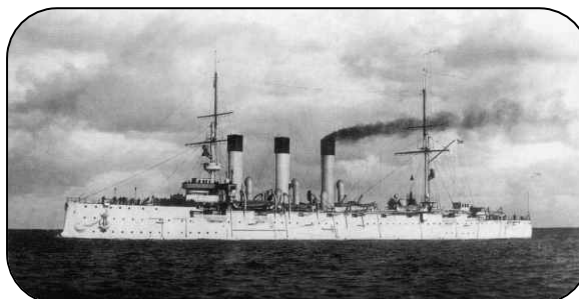
El almirante Togo hizo uso de esta ventaja. El almirante Rozhdestvensky, por su parte, quedó herido por un fragmento de proyectil que le golpeó en el cráneo. El 27 de mayo, la flota rusa perdió el acorazado buque insignia *Kniaz Suvórov* y los acorazados *Oslyabya*, *Zar Aleksandr III* y *Borodín*. La flota japonesa sufrió solamente daños ligeros, sobre todo en el buque *Mikasa*. Por la tarde, el contraalmirante Nebogatov tomó el comando en el lado ruso.

En la noche, buques torpederos y destructores japoneses fueron lanzados contra la flota rusa, que para entonces había sido dispersada en pequeños grupos, intentando romper hacia el norte. El viejo acorazado ruso *Navarín* fue hundido, mientras que el acorazado *Sisói Veliki* y dos viejos cruceros armados, el *Almirante Najímov* y el *Vladímir Monómaco*, fueron dañados y tuvieron que ser echados a pique por la mañana.

La destrucción del poderío naval ruso



Acorazado Oslyabya



Crucero Aurora en 1903

Otros cuatro acorazados a las órdenes del contraalmirante Nebogatov fueron obligados a entregarse al día siguiente. Su grupo consistía solamente en un acorazado moderno, el *Oriol*, junto con el viejo acorazado *Zar Nicolás I* y dos pequeños acorazados costeros, que no tenían ninguna oportunidad contra la flota japonesa. Los japoneses persiguieron a las naves rusas hasta la tarde del 28 de mayo.

El pequeño acorazado costero *Almirante Ushakov* no se entregó y fue hundido por los cruceros japoneses. El viejo crucero *Dmitri Donskói* luchó contra seis cruceros enemigos y sobrevivió hasta el día siguiente, cuando fue echado a pique debido al daño sufrido. Tres cruceros, incluyendo el *Aurora*, escaparon a la base naval de Estados Unidos en Manila y fueron internados allí por los norteamericanos. El yate armado rápido *Almaz* (clasificado como crucero de segunda fila) y dos destructores fueron las únicas embarcaciones que pudieron alcanzar Vladivostok.

Casi toda la flota rusa del Báltico se perdió en la batalla de Tsushima. Los japoneses solamente perdieron tres botes torpederos (los números 34, 35 y 69).

Bajas	
Pérdidas humanas:	
117 muertos	4.380 muertos
583 heridos	5.917 heridos
Pérdidas materiales	
3 torpederos hundidos	21 buques hundidos
	7 buques capturados
	6 buques inutilizados

Consecuencias de la batalla

Los japoneses no se imaginaron la repercusión que iba a acarrear este triunfo para la historia futura de Japón. Las consecuencias inmediatas de esta batalla fueron el establecimiento de la supremacía japonesa sobre Corea y Manchuria, la pérdida de Port Arthur para los rusos y el aislamiento de Vladivostok como puerto militar, que quedó a merced de los japoneses. La eliminación casi total de la Armada rusa y el descrédito en que cayó el zar Nicolás II contribuyeron a la caída del régimen zarista en Rusia en 1917.

El almirante Togo fue elevado a la categoría de héroe nacional y colmado de honores por el emperador.

La guerra rusojaponesa fue la primera victoria asiática en una guerra moderna contra una potencia blanca y la batalla naval de Tsushima, la única decisiva de la historia en la que intervinieron flotas compuestas por acorazados modernos. También la primera en la que el uso de la radiocomunicación tuvo un papel crítico. «El último suspiro de una vieja era, puesto que por última vez en la guerra naval los navíos de línea de una flota derrotada se rindieron en alta mar», escribió el historiador británico David Brown en «Warship Losses of World War Two» (Arms and Armor Press, 1990)

Consecuencias a largo plazo

- El resultado de esta batalla fue que Japón, después de esta victoria, pasó a ser una temida potencia naval de primer orden, rivalizando con Gran Bretaña y Alemania, y compitiendo con EE. UU.
- Asimismo, reforzó el concepto del acorazado como arma principal en el mar, que prevaleció durante los años siguientes y que influyó enormemente en la ingeniería naval mundial de ese periodo. Fueron los mismos japoneses, treinta y seis años más tarde, con el ataque a Pearl Harbor, quienes acabaron con esta idea de importancia primordial del acorazado en la guerra marítima.
- Los japoneses, henchidos del llamado «mal de victoria», se enfrascaron en potenciar aún más la Armada Imperial Japonesa. Encargaron para empezar el primero de los cruceros de batalla clase Kongo en los astilleros británicos de Vickers, para luego realizar ellos mismos en el Japón los otros tres barcos de su clase. Crearon posteriormente los impresionantes acorazados de las clases Fuso, Ise y Nagato, para terminar en los formidables de la clase Yamato, que resultaron ser eficientes unidades, aún más avanzadas que sus contemporáneas. Aunque limitado por el Tratado Naval de Washington de 1922, el Japón pronto sobrepasó los límites impuestos. No hubo en el mundo otra nación que igualase a la ingeniería naval japonesa de la década de 1930 en cuanto a diseño de buques de guerra.



El Tratado de Portsmouth, firmado a instancias del presidente Theodore Roosevelt, puso fin a la guerra. Rusia tuvo que reconocer la preeminencia de Japón en Corea y ceder la Península de Liadong (renunciando a Port Arthur), además de parte de la isla de Sajalín; también perdió el ferrocarril manchuriano, ya que se pactó devolver Manchuria a China. Curiosamente, no se satisfizo la demanda japonesa de una indemnización, por lo que los gastos del conflicto pusieron a su Armada al borde del colapso.

Como se puede deducir, la derrota supuso una hecatombe para los rusos en general y para el desacreditado zarismo en particular, asentando los cimientos de su posterior caída. De momento, se incrementaron las huelgas populares y en octubre se produjo el famoso motín del *Potemkin*. La mala imagen que dejaron sus fuerzas armadas fue uno de los factores que animaron al Imperio Alemán a ir a la guerra en 1914, en la misma medida que Japón se envalentonó para desarrollar un régimen militarista y expansionista en los años siguientes; al fin y al cabo, era la primera vez que un país asiático se imponía a otro europeo y se aupaba a la sexta posición como potencia naval.

En el plano militar, la victoria japonesa causó tanta impresión como siete años antes la estadounidense ante la española y se dijo que la Batalla de Tsushima había sido el evento naval más grande e importante desde Trafalgar, de ahí que tanto en Gran Bretaña como Alemania se impusiera dar prioridad a la construcción de acorazados, a los que además se dotaba de gran velocidad y

armaba con cañones de calibre único (la clase *Dreadnought*). Siguiendo el ejemplo de 1905, se consideraba que serían fundamentales para decidir las contiendas, pero la Batalla de Jutlandia, a comienzos de la Segunda Guerra Mundial, demostró que no sería así.

«No hay nada de qué avergonzarse»

Mientras estaba en un hospital japonés recuperándose de sus heridas, Rozhdestvensky fue visitado por Togo, que le dijo amablemente: «La derrota es un destino común del soldado. No hay nada de qué avergonzarse en ello. El punto clave es si hemos cumplido con nuestro deber». Pero cuando volvió a Rusia, este almirante fue sometido a un consejo de guerra y hasta se pidió para él la pena de muerte, aunque el zar le indultó al haber caído herido y no ser responsable de la rendición. Murió de un ataque al corazón solo y olvidado cuatro años después en su casa de San Petersburgo, el día de año nuevo de 1909. El verdadero responsable de la rendición fue Nebogatov, que pasó varios años en prisión antes de ser también perdonado.



La mesa de negociación del Tratado de Portsmouth

Togo, por su parte, se convirtió en un héroe popular al que todo el mundo reconocía en Japón. Murió justo antes del comienzo de la Segunda Guerra Mundial, tras pasar más de 30 años de su vida siendo considerado una figura indiscutible de la historia de su país. Esto se debe en parte a que, con su victoria, el almirante marcó un antes y un después en la mentalidad de los japoneses, puesto que le insufló una enorme cantidad de orgullo nacional que significó el inicio de su hegemonía en Asia Oriental hasta 1945.

Comentario

1. Desde el punto de vista naval la batalla de Tsushima demostró la importancia de los buques acorazados de gran tonelaje y la necesidad de contar cada vez con mayores calibres.
2. Los japoneses tenían una fuerza homogénea y emplearon una táctica coherente, manteniendo siempre la iniciativa bajo la conducción del Almirante Togo o Kamimura cuando fue necesario, al igual que Nelson y Collingwood en Trafalgar.
3. Los ataques de torpedos se demostraron ineficientes al obtenerse solo un 7% de impactos en más de 100 lanzamientos, validando su uso sólo para operaciones diurnas y a muy corta distancia, como en el caso del hundimiento del “Blanco” en Caldera.
4. Como lección para las grandes potencias Roosevelt rescató para los EE. UU. la enseñanza de no mantener divididas sus grandes flotas en puntos opuestos del globo como le ocurrió a Rusia que siempre estuvo en desventaja frente a Japón, pese a que sus fuerzas navales eran superiores.

Referencias

- Aguirre Vio, Carlos. "Historia Naval Mundial". Capítulo LXVI.
- "The United States and World Sea Power." Capítulos 25.
- The Russo - Japanese War 1904-1905. Geoffrey Jukes. 2002 Osprey Publishing Ltd.
- Tsushima 1905, Death of a Russian Fleet. Mark Lardas. 2018 Osprey Publishing Ltd

Enlaces de Interés

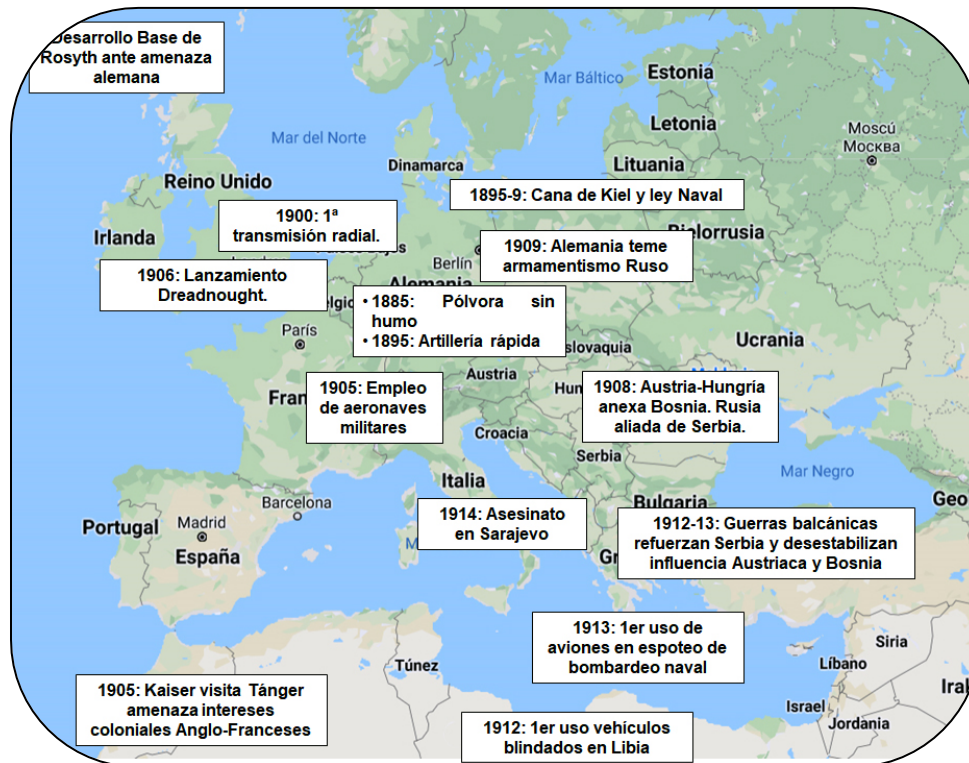
- Tsushima: <https://www.youtube.com/watch?v=g5Gy8-vT4-8&t=275s>

CAPÍTULO 11 1ª GUERRA MUNDIAL¹⁵⁷.

Situación Histórica

El período de paz existente en Europa entre 1871 y 1914, después de la guerra franco-prusiana, escondía el conflicto generado entre potencias que se modernizaban aceleradamente y cuyos modelos de sociedad habrían de chocar violentamente en dos grandes conflagraciones mundiales. En 1913 se hallaba en formación el gran Estado eslavo de Serbia, al Sur de Austria, país que ya había anexado a Bosnia-Herzegovina. El pretexto para invadir Serbia lo tuvo Austria cuando el 28 de junio de 1914 fue asesinado su heredero al trono en una calle de Sarajevo por un estudiante bosnio. Rusia no podía dejar que se aplastara un país eslavo y se vio obligada a intervenir en la guerra. El 1 de agosto Alemania le declaraba la guerra a Rusia y dos días más tarde a Francia. Como Alemania invadió Bélgica, Gran Bretaña, como su aliada, ingresa al conflicto por el lado de Francia.

Visión General



Hitos de desarrollo previos a la I Guerra Mundial

Esta guerra tomó caracteres mundiales ya que el escenario de las acciones eran la Europa occidental y la oriental, amén de las respectivas colonias en el Norte de África. En un bando quedaron Alemania, Austria, y posteriormente Turquía; en el otro Inglaterra, Francia, Bélgica, Bosnia, Rusia y curiosamente Japón por intereses comunes con Inglaterra.

La 1ª Guerra Mundial puede sintetizarse en la guerra de trincheras que inmovilizó los frentes en 1914; el ingreso de Rumania, Italia y EE. UU. como aliados de las potencias liberales, así como la derrota de Rumania y Rusia entre 1915 y 1918; y finalmente la derrota de Alemania que terminó luchando sola en 1918, debido a la derrota de Austria y el abandono de Hungría.

Al principio de la guerra se pensó que ésta duraría poco ya que Alemania era superior a Francia, y Rusia demoraría en movilizarse. Pero la resistencia belga al paso sorpresivo de Alemania por su territorio y la reacción rusa, más rápida de lo esperado cambió esta impresión.

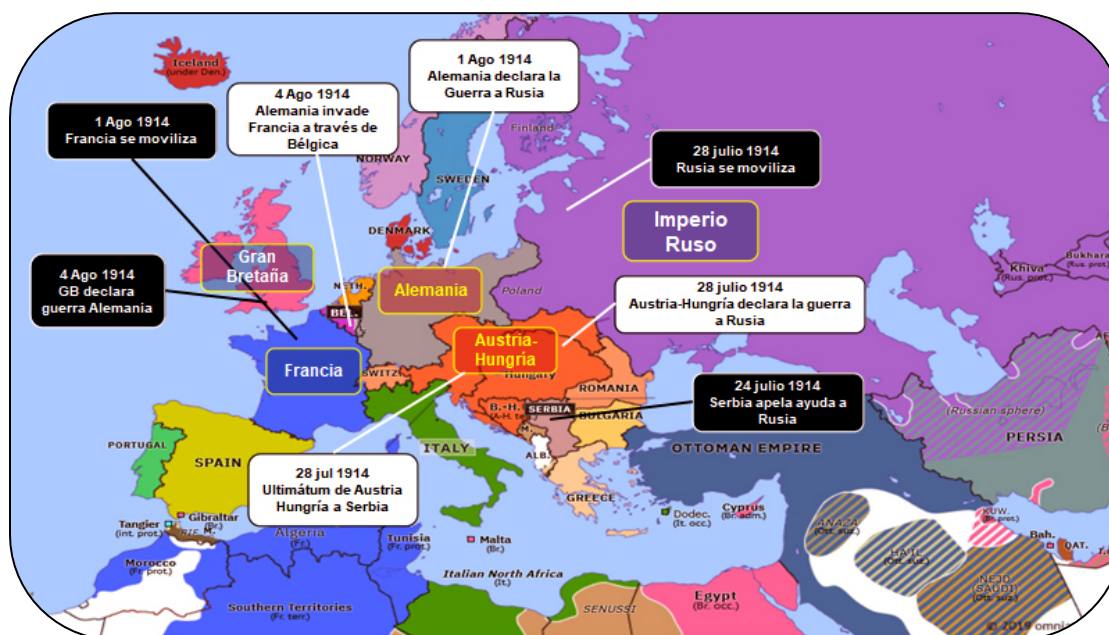
La primera gran Batalla de las Fronteras (20-23 agosto 1914) le dio a Alemania todo el Norte de Francia; sin embargo, la Batalla del Marne (5-12 septiembre. 1914) provocó el repliegue alemán

¹⁵⁷ Capítulo tiene entre otras referencias, apuntes de Historia Naval hechos en 1992 por el CF Sr. Enrique Cordovez Pérez.

sobre el Aisne y la Batalla de Iser (20 octubre- 13 noviembre 1914) produjo el atrincheramiento en el frente occidental de Alemania. En el frente oriental, Rusia fue detenida por el general Hindenburg en Tannenberg (26-30 agosto 1914) y en los lagos Mazurianos.

Alemania y sus aliados conquistan Polonia y Serbia (octubre y diciembre 1915). En 1916 Portugal y Rumania entran a la guerra a favor de Gran Bretaña, siendo esta última derrotada.

Alemania apoyó la revolución comunista que dejó nueva URSS (Unión de Repúblicas Socialista Soviéticas) fuera de la guerra (15 diciembre 1917). La última etapa de la guerra la ocupa la Gran Batalla de Francia (21 marzo al 11 noviembre 1918) en la que una ofensiva alemana, aliviada del frente oriental, fue contenida y la contraofensiva aliada con la participación de EE. UU. decidió la suerte de la guerra en la 2ª Batalla del Marne (18 julio 1918).



Europa 1914¹⁵⁸

La dinámica de la guerra terrestre se caracterizó, a contar de 1917, por el empleo de artillería móvil, ametralladoras, granadas tóxicas, tanques y aeroplanos. El mando aliado terrestre unificado en el general Foch derrotó a Bulgaria (29 septiembre. 1918) y a Turquía (30 octubre 1918). Austria-Hungria abandonó la lucha (03 noviembre 1918) y Alemania se vio forzada a firmar un armisticio el 11 de noviembre en que se le obligaba a entregar armamentos y territorios.

El reordenamiento de fronteras, creación de países y condiciones impuestas a Alemania en el Tratado de Versalles (28 junio 1919) resultó ser una bomba de tiempo que habría de provocar el estallido de la IIa Guerra Mundial y el resurgimiento actual de nacionalidades que está conformando la vieja Europa después de la caída de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviética.

Resumen de Operaciones Navales

En el aspecto naval, después de la persecución del "Goeben" y el "Breslau" en el Mediterráneo (4-13 agosto 1914) y la acción de Heligoland Bight (28 agosto 1914), los alemanes derrotaron a los ingleses en el Combate de Coronel (01 noviembre 1914) y fueron derrotados después por los ingleses en el combate de las Falklands (08 diciembre 1914).

En la guerra de corso se destacaron los cruceros alemanes "Emden" y "Königsberg", hundidos en Australia y África respectivamente. El encuentro de Dogger Bank entre cruceros alemanes e ingleses (24 enero 1915) antecedió al fracasado intento de invasión por



Bandera Marina Imperial alemana

¹⁵⁸ <https://omniatlas.com/maps/europe/19140804/>

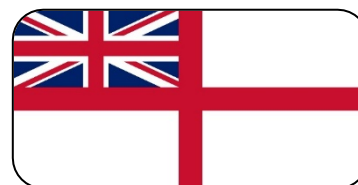
medio de operaciones anfibias de los aliados de Inglaterra en contra de los turcos y alemanes en los Dardanelos (febrero 1915 a enero 1916). La mayor actividad naval de ese año se materializó con la Batalla de Jutlandia gran parte de la flota británica y el total de la alemana y los ataques de lanchas rápidas italianas (vedettes) a Austria.

En 1917 Alemania, con su flota encerrada en el Báltico, declaró una zona de guerra submarina en torno a Inglaterra. El incidente del mercante “Lusitania”, en 1915, y la acción submarina sin restricciones que declaró Alemania, dos años después, hicieron que Estados Unidos ingresara a la guerra.

La posición estratégica de Inglaterra en el Mar del Norte y la superioridad de su poder naval le permitieron impedir la salida de la flota alemana hacia el Atlántico, mientras los alemanes convertían el Mar Báltico en un lago protegido por minas y submarinos.

Al iniciarse la guerra las principales unidades navales de Gran Bretaña y Alemania eran¹⁵⁹:

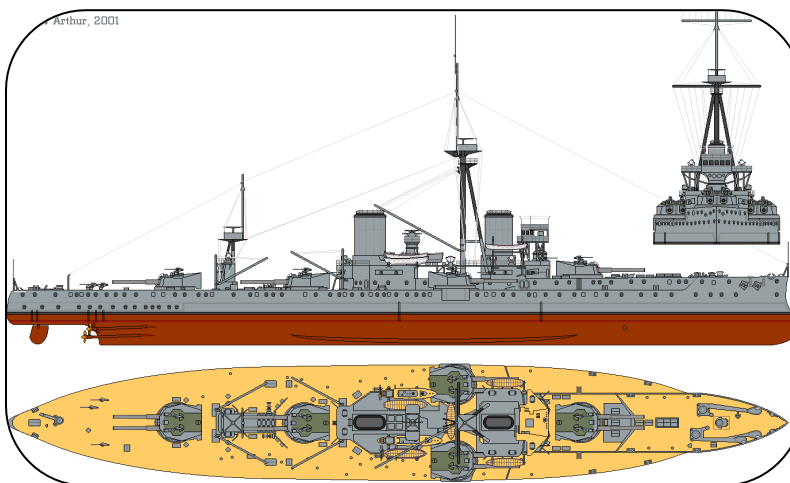
	Acorazado (BB)	Crucero de Batalla (CB)	Crucero	Destructor (DD).	Submarino (SS)	Total
Gran Bretaña	20	4	21	42	97	184
Alemania	13	3	17	88	45	166



Bandera Armada Real

Avances Tecnológicos

En 1906 el acorazado pasó a ser la pieza vital de las flotas más importantes del mundo. El Almirantazgo británico ordenó construir en secreto el acorazado (BB) tipo Dreadnought cuyas 5 torres dobles de 12” lo hacían 2,5 veces más poderoso que sus antecesores; desplazaba 17.900 toneladas y desarrollaba 21,5 nudos. Gran Bretaña tenía 10 unidades de ese tipo y Alemania llegó a contar con 8 de menor poder. Los británicos también construyeron cruceros de batalla de 17.250 toneladas y 27 nudos. Estados Unidos construyó por esa fecha el “Pennsylvania” de 31.000 toneladas.



HMS Dreadnought¹⁶⁰

El blindaje de los buques suscitó la competencia entre los países productores de acero siendo los mejores los de la Krupp alemana. Los proyectiles fueron aumentando también los calibres y mejores propelentes les dieron un mayor alcance y capacidad de penetración.

Los destructores (DD), nacidos como cazatorpederos, alcanzaban 27 a 30 nudos los británicos y 32 los norteamericanos. Su uso táctico generalizado se produjo al emplearlos como buques cortina de los buques capitales (acorazados y cruceros). Aún no se les consideraba para la guerra A/S.

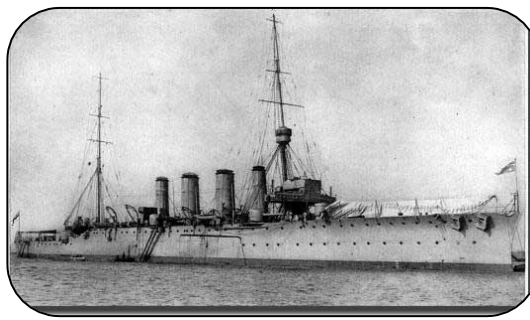
¹⁵⁹ **Nota:** La cantidad de unidades que se indica en el cuadro varía entre las publicaciones consultadas, posiblemente debido a que los datos pueden estar referidos a diferentes momentos del desarrollo de la guerra.

¹⁶⁰ [https://es.m.wikipedia.org/wiki/Archivo:HMS_Dreadnought_\(1911\)_profile_drawing.png](https://es.m.wikipedia.org/wiki/Archivo:HMS_Dreadnought_(1911)_profile_drawing.png)

Los torpedos contaban con estabilización giroscópica y sistemas de propulsión que aumentaron su precisión y alcance, pero siempre limitados en su capacidad de ataque a los buques capitales por la protección de las cortinas.

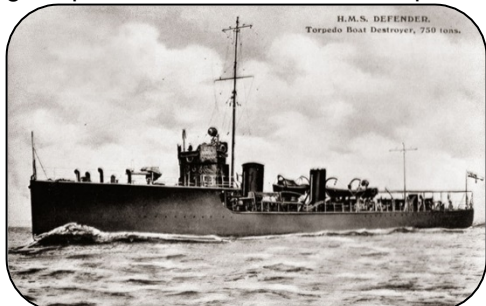


*HMS Hood (CB)*¹⁶¹

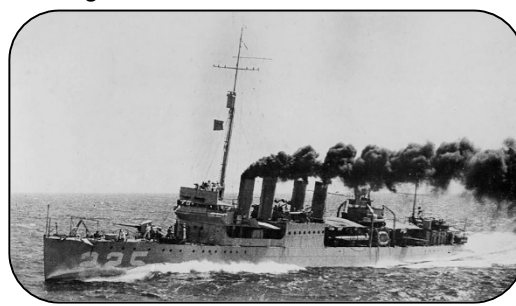


*HMAS Sydney (Crucero)*¹⁶²

Los franceses habían botado al agua, en 1888, el primer sumergible para una armada, los Estados Unidos hicieron lo propio en 1900 con el Holland de 18 metros de eslora y 74 toneladas sumergido, portador de un tubo lanza torpedos y 3 recargas.



*HMS Defender (DD)*¹⁶³



*USS Pope (DD)*¹⁶⁴

En 1905 Gran Bretaña ordenaba la construcción de 5 unidades submarinas, las que para 1914 eran ya mayores de 500 toneladas, podían navegar sin problemas bajo el agua gracias al girocompás (1908) y usaban el motor diésel inventado por los alemanes (1909); al inicio de la Primera Guerra Mundial Gran Bretaña tenía 97, Alemania 45, Francia 86 y EE. UU. 49. Después de la guerra 6 submarinos tipo Holland llegaron a Chile a modo de compensación por la demora en la entrega del BB "Latorre" requisado para su flota por Gran Bretaña.



*SS Clase "C" Británico*¹⁶⁵



*U-106 Alemán*¹⁶⁶

El control de fuego sólo había sido desarrollado para los buques capitales, así la distancia media de combate hasta entonces de 6.000 yardas aumentó a 20.000.

¹⁶¹ [https://es.wikipedia.org/wiki/HMS_Hood_\(51\)](https://es.wikipedia.org/wiki/HMS_Hood_(51))

¹⁶² <https://vwma.org.au/explore/units/18>

¹⁶³ [https://en.wikipedia.org/wiki/HMS_Defender_\(1911\)](https://en.wikipedia.org/wiki/HMS_Defender_(1911))

¹⁶⁴ [https://en.wikipedia.org/wiki/USS_Pope_\(DD-225\)](https://en.wikipedia.org/wiki/USS_Pope_(DD-225))

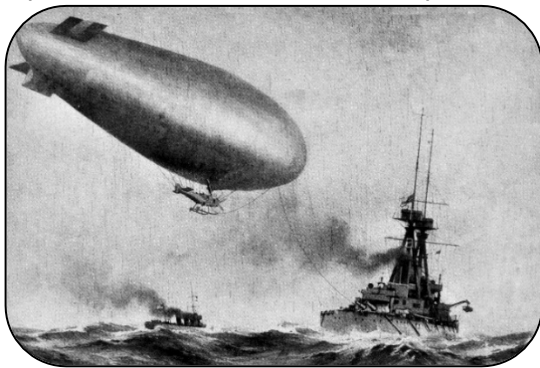
¹⁶⁵ <https://ar.pinterest.com/pin/477663104213421405/>

¹⁶⁶ <https://naval-encyclopedia.com/ww1/germany/submarines>

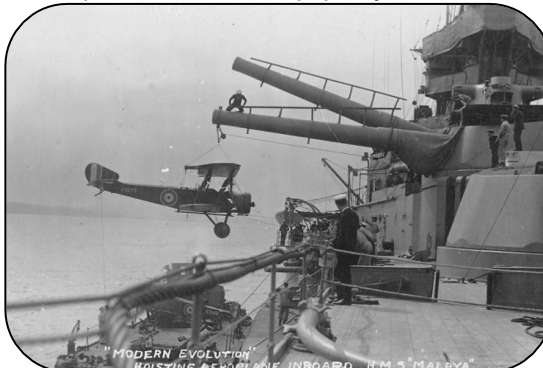
Destaca también en esta guerra la aparición del aeroplano. En 1911, Eugene Ely ¹⁶⁷ piloto de Estados Unidos realizó despegues exitosos desde una plataforma flotante y aterrizajes en una improvisada cubierta de vuelo y en 1912 otro era catapultado con el fin de lanzar un torpedo. Antes de la Guerra Mundial Gran Bretaña tenía 100 aeronaves y Alemania 500; uno de los pilotos de esta última había logrado volar durante 16 horas y 20 minutos.

En esta evolución de los sistemas de armas debe considerarse a los dirigibles alemanes, concebidos inicialmente como los futuros acorazados de las batallas aéreas.

Los avances en los conocimientos aplicados a la química, metalurgia, hidráulica y electricidad permitieron resolver una serie de problemas navales perfeccionando equipos y sistemas.



Dirigible remolcado por buque británico



HMS Malaya y Avión Naval¹⁶⁸

En 1900 los equipos de telecomunicaciones Marconi ya estaban instalados en los buques británicos -a Chile llegaron en 1904- y se probaron con éxito en la guerra rusojaponesa. Entre otros ingenios para la guerra hay que mencionar la carga de profundidad, los equipos de escucha hidrofónica y las minas con antena; el portaaviones sólo iba a aparecer en la próxima década.

En lo referido al personal naval, todo este avance tecnológico trajo consigo la necesidad de una educación técnico profesional para la gente de mar y de nivel de ingenieros para la oficialidad.

Referencias:

- Aguirre Vio, Carlos. "Historia Naval Mundial". Capítulos LXVII y LXVIII.
- United States Naval Academy. "The United States and World Sea Power." New Jersey, Prentice Hall Inc., pp. 464 a 475.
- A Naval History of World War I. Paul G. Halpern. 1994. by the United States Naval Institute, Annapolis, Maryland.
- Breve historia de la I Guerra Mundial. Álvaro Lozano Cutanda. ePub r1.0, JeSsE 28.10.13. espaebok.com
- The Great War at Sea. Lawrence Sondhaus. 2014. University Printing House, Cambridge

Enlaces de Interés

- Submarinos antes 1ª Guerra Mundial:
<https://www.youtube.com/watch?v=W9cxQh773fl>

¹⁶⁷ Eugene Ely realizó el primer despegue de una aeronave de ala fija desde una nave de guerra desde el USS Birmingham el **14 de noviembre de 1910**.

¹⁶⁸ <https://www.shipsnostalgia.com/threads/queen-elizabeth-class-battleship-hms-malaya.302751/>

CAPÍTULO 12 OPERACIONES NAVALES DE 1914 A ENERO 1915.

Contenido: Ataque a LCM en el Mediterráneo. La trampa de Heligoland Bight. Combate de coronel. Combate de las Falklands. Corsarios de superficie alemanes. Combate de Dogger Bank.¹⁶⁹

Situación Histórica

Las operaciones navales de la primera etapa de la Guerra Mundial se caracterizaron por ocurrir en varios teatros de operaciones y sus resultados, sin ser decisivos, fueron limitando el accionar de las unidades de superficie alemanas al Mar Báltico por el resto de la guerra con la sola excepción de la Batalla naval de Jutlandia en 1916.

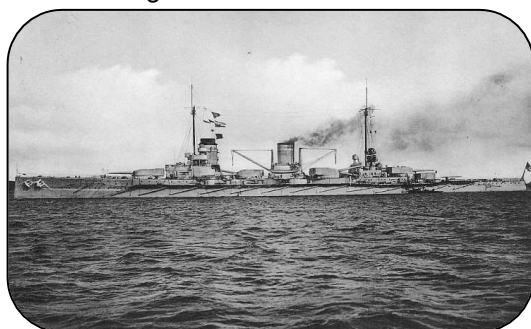
Primeras Operaciones Navales

Ataque a las LCM francesas en el Mediterráneo

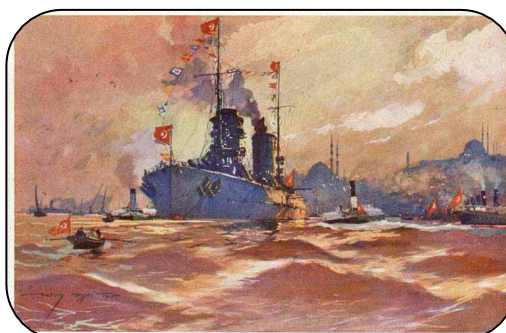


170

El 30 de julio 1914, zarparon de Pola en demanda del norte de África el crucero de batalla (CB) "Goeben" y el crucero ligero (CL) "Breslau", al mando del Almirante alemán Souchon. El 4 de agosto de 1914 bombardearon con los terminales marítimos franceses de Phillipville y Bona en Argelia sin causar graves daños.



*SMS Goeben*¹⁷¹



SMS Breslau con bandera turca

Posteriormente se les ordenó dirigirse a Constantinopla, aprovechando el tratado secreto de cooperación turco-alemán. En el teatro del Mediterráneo, a través del cual circulaba un comercio marítimo británico de 625 millones de libras esterlinas, el Almirante inglés Milne (3 CB, 3 cruceros blindados, 4 cruceros ligeros (CL) y 14 destructores (DD)) debía lograr 3 objetivos diferentes: evitar

¹⁶⁹ Capítulo tiene como referencia apuntes de Historia Naval hechos en 1992 por el CF Sr. Enrique Cordovez Pérez.

¹⁷⁰ <https://mapsontheweb.zoom-maps.com/post/184480128051/map-of-pursuit-and-escape-of-german-warships>

¹⁷¹ <https://br.pinterest.com/pin/533043305884195023/>

el ataque alemán a los transportes de tropas franceses, evitar que los cruceros alemanes escaparan hacia el este y no vulnerar la neutralidad italiana manteniéndose fuera de sus aguas.

Esta situación fue muy bien aprovechada por los buques alemanes que entre el 4 y el 10 de agosto pudieron eludir la persecución inglesa para integrarse a la flota turca el 13 del mismo mes y en octubre operaron en contra de Odessa y Novorossijsk en el Mar Negro en contra de los rusos.

La Trampa de Heligoland Bight (1914)¹⁷²¹⁷³¹⁷⁴

En 1890 Inglaterra había intercambiado una de sus islas (Heligoland Bight), de apenas una milla de largo, en el Mar del Norte por la isla de Zanzíbar (este de África) con Alemania, sin prever la enorme importancia que tendría para esta potencia una vez artillada.

Iniciada la 1ª Guerra Mundial, se estableció como complemento a la vigilancia que aportaba la isla una rígida rutina diaria de patrullaje alemán con cruceros y destructores (**DD**) en la cercanía para dar seguridad a sus bases navales. Los submarinos ingleses evidenciaron la secuencia del patrullaje y el Comodoro Keyes ideó una trampa para atraer varios cruceros ligeros (**CL**) alemanes hacia el área controlada por los cruceros de batalla (**CB**) británicos.

La batalla de la bahía de Heligoland fue la primera batalla naval de la Primera Guerra Mundial, librada el 28 agosto 1914 entre las armadas del Reino Unido y Alemania. La batalla tuvo lugar al sureste del Mar del Norte, cuando los británicos atacaron a patrullas alemanas frente a la costa noroeste de Alemania.

La Flota de Alta Mar alemana permaneció a refugio en la costa norte de su país mientras que la Gran Flota británica se mantuvo en el Mar del Norte septentrional. Ambos bandos se enfrentaron en diversas incursiones a gran distancia con cruceros y CB, mientras que los DD realizaban reconocimientos cercanos en

la zona cercana de la costa germana, en la bahía de Heligoland. Los británicos elaboraron un plan para emboscar a los DD alemanes en una de sus patrullas diarias, para lo cual enviaron una flotilla de 31 DD y dos cruceros bajo mando del comodoro Reginald Tyrwhitt, acompañada por los submarinos dirigidos por el comodoro Roger Keyes. Tenían al apoyo lejano de otros 6 CL comandados por William Goodenough y de 5 CB bajo mando del vicealmirante David Beatty.

El propio Keyes, el 28 agosto 1914, sirvió de señuelo con dos **DD**, mientras otros 33 operaban hacia el NW; más lejos se hallaban 6 **CL** al mando del Comodoro Goodenough y 5 **CB** bajo el mando del Almirante Beatty.

La superioridad británica en el área era considerable. Allí se encontraba Wilhelmshaven, la base de la Kriegsmarine en el mar del Norte. El contralmirante Franz von Hipper comandaba el dispositivo de vigilancia de la bahía de Heligoland, una fuerza de 9 DD y 3 CL que navegaban dispersos por la bahía, atentos a una posible incursión enemiga contra Wilhelmshaven.

Los submarinos (**SS**) británicos exploraban impunemente la costa alemana, en un tiempo en que la detección antisubmarina no estaba desarrollada, y se percataron de un fallo en el sistema de



¹⁷² [https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_la_bah%C3%ADa_de_Heligoland_\(1914\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_la_bah%C3%ADa_de_Heligoland_(1914))

¹⁷³ <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6790585>

¹⁷⁴ <https://elgrancapitan.org/portal/index.php/articulos3/la-primera-guerra-mundial/1540-la-batalla-de-heligoland-1914>

vigilancia de Hipper. Los buques estaban demasiado dispersos en la bahía, no podrían apoyarse entre sí en caso de ataque, y navegaban demasiado alejados de la base como para recibir apoyo de esta antes de ser destruidos.



Isla de Helgoland o Heligoland¹⁷⁵

Parecía factible enviar una escuadra de superficie, atacarlos y regresar velozmente a Inglaterra sin entrar en combate con el grueso de la flota alemana. Los navíos de vigilancia de Hipper, en vez de servir de alerta ante una ofensiva naval, eran una presa tan tentadora que se convirtieron en el objetivo de esa ofensiva.

El Plan

El almirantazgo británico elaboró un ingenioso plan: una fuerza rápida de 29 DD y 2 CL, al mando del comodoro Reginald Tyrwhitt penetraría de noche en la bahía de Heligoland, por el norte. Se colocarían sigilosamente entre los buques de vigilancia y la base de Wilhelmshaven, y al amanecer harían un barrido hacia el oeste atacando a los buques de vigilancia que fueran encontrando. Como los navíos de Tyrwhitt eran más rápidos y con mayor potencia de fuego que los de Hipper, y además avanzarían agrupados, apoyándose unos a otros, era presumible que las unidades de vigilancia de la base alemana tendrían serios problemas.



Wilhelmshaven

Además, Wilhelmshaven tenía una particularidad que jugaría a favor de los británicos. A la entrada del puerto había una barra arenosa que hacía que los buques de gran calado sólo pudieran entrar o salir de la base con la marea alta.

¹⁷⁵ <https://centenarioprimeraguerramundial.wordpress.com/2014/08/28/batalla-de-heligoland-28-de-agosto-de-1914/>

Como el ataque de Tyrwhitt se produciría al amanecer, con marea baja, los BB y CB alemanes no podrían zarpar para enfrentarse a los británicos.

Los destructores de Hipper solo podrían ser socorridos por CL. Y para hacer frente a estos, los británicos enviarían una segunda escuadra al mando del vicealmirante David Beatty, 2 Cruceros de combate¹⁷⁶ (Invincible y New Zealand), 3 CB (Lion, Queen Mary y Princess Royal), 6 CL y 2 DD. Esta fuerza daría cobertura a la de Tyrwhitt, se mantendría a 50 millas mar adentro y se internaría en la bahía si era necesario para hacer frente a cualquier unidad que partiera de Wilhelmshaven.



Hundimiento del crucero alemán Mainz desde un buque británico

En esta acción, que obedece a las características de un Maniobra Estratégica, se usaron las Condiciones del Campo Táctico, neblina, para limitar el alcance de la artillería de la isla y la marea, ya que las unidades mayores alemanas sólo podían zarpar de la Bahía de Jade con marea alta.

La batalla

Los alemanes cayeron en la celada al hacer zarpar 19 **DD** y 2 **CL**, detrás de los cuales se encontraban operando 5 **CL** y a 60 millas 6 de sus **CB**.

En la primera fase de la acción táctica los DD británicos hundieron al DD alemán V-187, lo que provocó la irrupción de los CL alemanes y la orden de reunión para los CB.

Pero, la fuerza de Beatty estaba más cerca y en el encuentro los alemanes perdieron 3 CL ("Mainz", "Köln" y "Ariadne") y 1 DD, registrando 700 muertos y 400 prisioneros, contra 35 bajas británicas. La acción demostró la insuficiencia del poder naval alemán en las tareas de exploración para detectar anticipadamente la fuerza de su adversario.

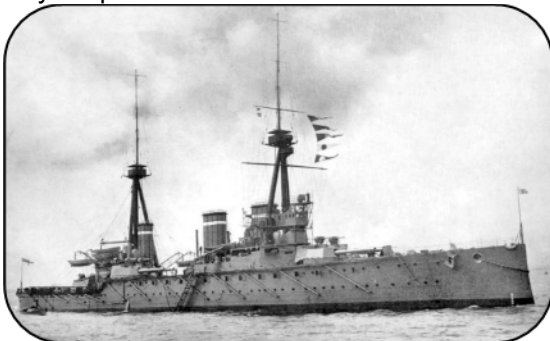
El 28 agosto fue el día fijado para la operación. Por la noche Tyrwhitt se introdujo en la bahía con sus 29 DD y 2 CL sin ser detectado, mientras Beatty tomaba posición mar adentro. Al amanecer la bahía de Heligoland apareció cubierta de niebla, lo que suponía una ventaja más para los británicos. La niebla suponía que los navíos se verían unos a otros sólo a corta distancia, de forma que los alemanes no detectarían a los enemigos hasta tenerlos demasiado cerca para escapar. Además, la niebla impediría a los aviones de reconocimiento alemanes avistar los navíos británicos, y dejaba inútiles los 8 cañones de 305 mm que había instalados en la isla de Heligoland. Todo eran ventajas para los británicos.

Fecha	28 de agosto de 1914	
Lugar	Bahía de Heligoland, Mar del Norte	
Resultado	Victoria británica	
Beligerantes		
 Reino Unido	 Imperio alemán	
Comandantes		
- David Beatty - Reginald Tyrwhitt - Roger Keyes	- Franz von Hipper - Leberecht Maass †	
Unidades		
5 cruceros de batalla 8 cruceros ligeros 33 destructores 8 submarinos	6 cruceros ligeros 19 torpederos 12 dragaminas	

¹⁷⁶ Un crucero de combate es más rápido que un crucero de batalla, pero tiene menos blindaje.

A las 7 de la mañana los buques de Tyrwhitt avistaron al primer DD alemán, y abrieron fuego sobre él. Sucesivamente varios DD alemanes fueron gravemente dañados. Inferiores en cantidad y en armamento, lo único que los buques alemanes podían hacer era huir o esconderse en la niebla mientras pedían desesperadamente ayuda a la base de Wilhelmshaven.

La peor suerte le correspondió al DD alemán V-187, que se vio rodeado de 6 navíos británicos y sin posibilidad de escabullirse. Resistió con honor, pero fue hundido a cañonazos.

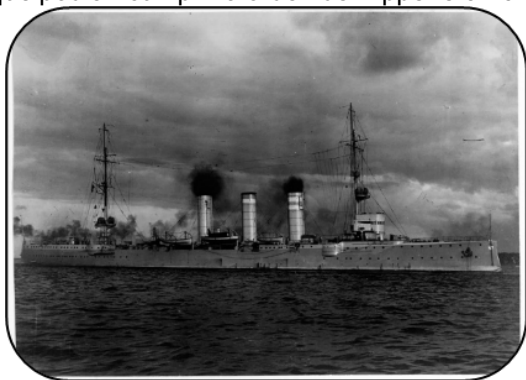


HMS Invincible

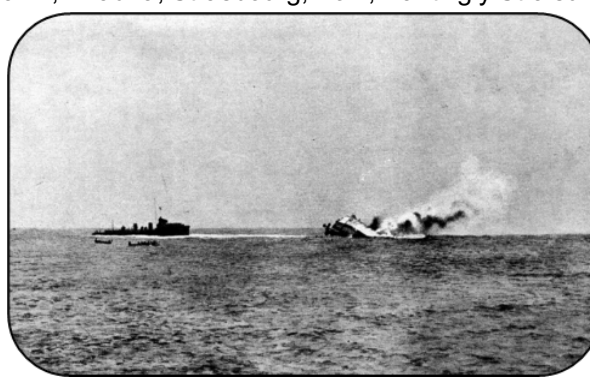


HMS Lion

El contralmirante Hipper, al conocer la situación, dio orden a los CL de Wilhelmshaven que salieran de la base en busca del enemigo. Los grandes navíos debían prepararse para hacerse a la mar en cuanto la marea lo permitiera (aunque esto sucedería ya demasiado tarde). Los CL alemanes que podían cumplir la orden de Hipper eran 6: Mainz, Ariadna, Strasbourg, Köln, Dantzig y Stralsund.



SMS Mainz



El SMS Mainz se hunde en la bahía de Heligoland

Pero Hipper cometió un nuevo error, en vez de hacerlos salir en grupo, dándose cobertura unos a otros, les permitió salir conforme estuvieron listos para zarpar, de manera que se fueron sumando al combate uno a uno, sin poder apoyarse mutuamente.

Esto no hubiera tenido importancia si solo se trataba de hacer frente a los buques de Tyrwhitt, que eran de menor cantidad que estos cruceros, pero lo que Hipper no sabía es que Beatty ya había decidido avanzar con sus grandes navíos y adentrarse en la bahía. Contra los CB de Beatty, los CL alemanes nada podían hacer. Un CL como el Mainz desplazaba 4.400 toneladas, frente a las 26.000 toneladas de un CB como el Lion.

El Mainz precisamente fue el primero en sufrir las consecuencias. Un tiro de fortuna le alcanzó en el eje del timón, bloqueándole la dirección y forzándolo a navegar en círculos. (Era la misma avería que 27 años después sentenció la suerte del Bismarck). Los buques británicos fueron confluyendo sobre él y sometiéndolo a un auténtico diluvio de proyectiles, hasta que se fue a pique.

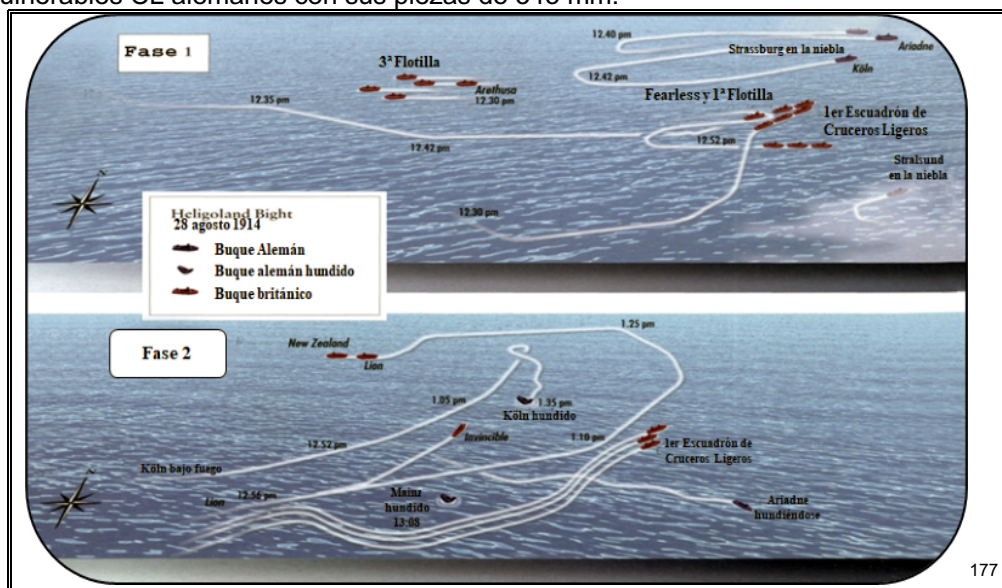
Un CL británico, el Arethusa, también se vio en problemas. Había sido entregado por los astilleros muy recientemente, y todavía no había hecho prácticas de tiro. Entre la niebla se encontró



HMS Arethusa

con el CL alemán Frauenlob, que lo dañó gravemente. Y después fue blanco de los cañones del Köln, el Strasbourg y el Ariadne.

Su situación se volvió desesperada y recibió un total de 25 impactos de 105 mm. Si los cruceros alemanes hubieran contado con artillería de mayor calibre sin duda el Arethusa se habría ido al fondo, pero pudo resistir hasta que aparecieron los CB de Beatty. Enormemente superiores a los alemanes, el Lion, el Queen Mary y el Princess Royal invirtieron la situación. Cañonearon a placer a los vulnerables CL alemanes con sus piezas de 343 mm.



El Ariadne se fue a pique tras una larga lucha. El Köln, en cambio, se hundió rápidamente. El cañoneo le incendió las Santabárbaras (SSBB) de munición y el buque voló por los aires. Pereció toda su tripulación.

A las 13:36 la escuadra británica emprendió la retirada, sin dar tiempo a que la marea baja permitiera la salida de los grandes navíos alemanes de Wilhelmshaven.

La Royal Navy tuvo 32 muertos. Por el contrario, la Kriegsmarine había perdido 712 muertos y 381 prisioneros, y tenía hundidos 3 CL y 1 DD. Y todo ello a las mismas puertas de su base naval.

El almirante Reinhard Scheer, superior de Hipper, describió la batalla como una bofetada en pleno rostro de Alemania.

Resultados

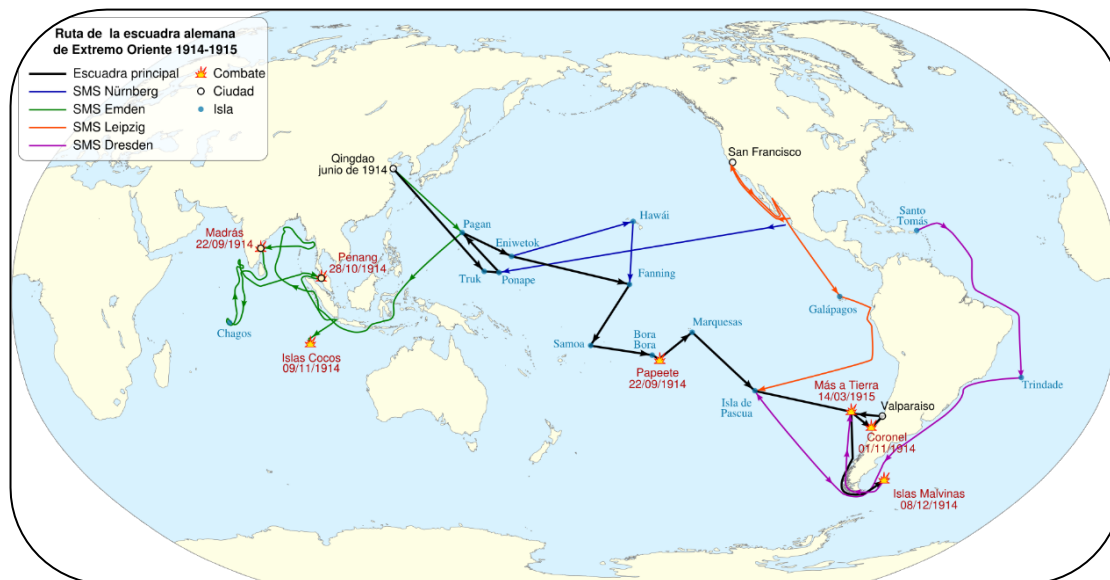
Bajas	
 Reino Unido	 Imperio alemán
• 35 muertos. 55 heridos	• 3 CL, 2 torpederos y 1 DD hundidos. • 2 CL daños leves 2 CL, 6 DD, y 1 CL dañados • 712 muertos. 149 heridos. 336 capturados

En la batalla fueron hundidos tres CL y un DD alemán, otros tres cruceros ligeros resultaron dañados, 712 marineros murieron, 530 resultaron heridos y 336 fueron hechos prisioneros. Los británicos contabilizaron daños en un CL y tres DD, 35 muertos y 40 heridos. La batalla fue considerada una gran victoria en Reino Unido, donde una multitud de gente ovacionó en los puertos a los buques a su regreso. Públicamente, el vicealmirante Beatty fue reconocido como un héroe, aunque apenas participó en la acción y planificación del ataque, que en realidad fue liderado por el comodoro Tyrwhitt e ideado por éste y por Keyes, quien se había encargado de convencer al Almirantazgo británico. La incursión de los buques británicos podría haber sido un desastre si en el último momento el almirante John Jellicoe no hubiera enviado a las fuerzas adicionales de Beatty.

177 <https://mrhts.wordpress.com/2014/08/28/august-29-1914-naval-battle-at-heligoland-bight/>

El efecto sobre el gobierno alemán y en particular sobre el káiser Guillermo II llevó a que se restringiera la libertad de acción de la flota alemana, a la que se ordenó permanecer en puerto y evitar cualquier contacto con fuerzas superiores en los siguientes meses.

Batalla de Coronel¹⁷⁸¹⁷⁹



180

En agosto 1914 el Almirante alemán Graf von Spee decidió operar en contra de las LCM británicas en las costas de Sudamérica con 2 CB y 3 CL, considerando que podría reabastecerse en Chile e interceptar una serie de productos naturales de Brasil y Argentina requeridos en Gran Bretaña.

Por su parte el CA inglés Christopher Cradock el 3 de septiembre recibía la orden de patrullar las costas del Pacífico sudoriental y regresar posteriormente a la Plata.

El 12 octubre 1914, a los cruceros alemanes SMS *Scharnhorst* y SMS *Gneisenau* se les unió en la Isla de Pascua el *Leipzig*, que navegaba desde la costa mexicana, y el *Dresden*, que procedía del Atlántico Sur. El 19 octubre Von Spee dio la orden de partir e hicieron escala en las islas de Mar a Tierra, actual isla Robinson Crusoe, en el Archipiélago Juan Fernández. El 30 octubre llegó a Valparaíso.

Asimismo, el 14 octubre 1914, el CA Cradock se hallaba con su flota, anclada en las islas Falklands, cuando recibió la orden de interceptar y destruir la escuadra alemana que venía por el Pacífico. Cradock zarpó de Puerto Stanley el 22 octubre y se dirigió al Pacífico vía Cabo de Hornos, sin el veterano HMS *Canopus*, un viejo BB pre-dreadnought. Cradock pidió reiteradamente refuerzos al jefe de Estado Mayor, Sir Frederick Doveton Sturdee, ya que su escuadra no estaba a la par con la alemana, pero su petición fue rechazada: la respuesta que recibió fue «Con lo que tiene es suficiente».

Los británicos temían las consecuencias de una batalla con la flota alemana a menos que se librara con ventaja y en circunstancias estrictamente controladas por ellos. Mientras tanto, los británicos utilizaron una poderosa combinación de campos de minas, destructores y BB pre-dreadnought de la Flota del Canal con base en el Medway, que bloqueaba eficazmente el canal de la Mancha. La Flota de Alta Mar alemana quedaría confinada al mar del Norte; en consecuencia, esta zona se convertiría en un área de aguas disputadas, sin que ningún bando consiguiera ejercer un verdadero dominio sobre ella. Pero el resto de los océanos del mundo seguirían siendo relativamente seguros para el comercio y las expediciones militares de los ingleses, excepto por las acciones que pudieran hacer los corsarios alemanes. En vista de semejante situación, muchos oficiales británicos

¹⁷⁸ <https://quevuelenaltolosdatos.com/2019/03/12/la-batalla-de-coronel/>

¹⁷⁹ https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_Coronel

¹⁸⁰ https://es.wikipedia.org/wiki/Maximilian_von_Spee#/media/Archivo:Escadre_allemande_d'Extr%C3%A0me-Orient_1914_1915-es.svg

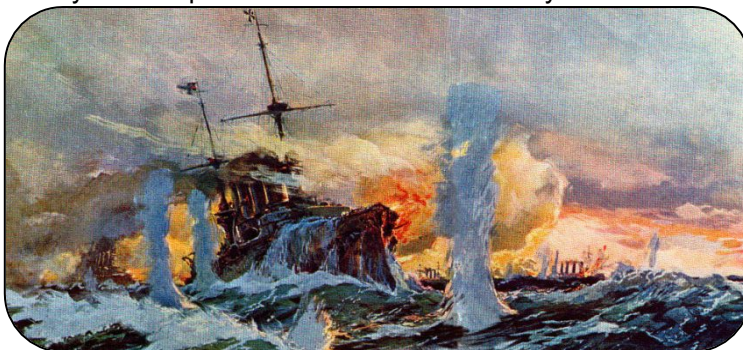
se mostraron sorprendidos ante la que consideraron actitud pasiva de la marina alemana. Pero los alemanes no estaban dispuestos a sacrificar sus CB y sus tripulantes en una aventura especulativa y esperaban a que los británicos hicieran alguna estupidez.



La escuadra alemana dejando el puerto de Valparaíso, 3 noviembre 1914, SMS Scharnhorst y SMS Gneisenau liderando el grupo y el SMS Nürnberg. A media distancia están los cruceros Esmeralda, O'Higgins y Blanco Encalada y el acorazado Capitán Prat

La desmoralización entre la oficialidad de la Royal Navy se vio exacerbada por las dificultades encontradas con los corsarios alemanes, los CL Dresden, Leipzig y Karlsruhe, y por la amenaza del Escuadrón de Cruceros de Asia Oriental, al mando del ingenioso vicealmirante Maximilian von Spee, formado por dos cruceros acorazados, el Scharnhorst y el Gneisenau, acompañados por los CL Nürnberg, Emden, Leipzig y Dresden. Con la ayuda de un grupo de buques carboneros y de abastecimiento, causarían estragos en todo el océano Pacífico durante varios meses, hostigando el tráfico marítimo y amenazando los convoyes de tropas enviados desde Australia y Nueva Zelanda.

La flota alemana de von Spee era inferior en cantidad y potencia de fuego, por lo que rehuyó el combate directo con la escuadra británica y decidió atacar el tráfico marítimo en una clásica guerra de corso por el todo el Pacífico. Von Spee había dividido sus fuerzas y tras unos meses de actividad decidió reunir a sus buques para tratar de llegar a Europa. El primer encuentro tuvo lugar el 12 octubre en la Isla de Pascua, donde los cruceros acorazados SMS Scharnhorst y SMS Gneisenau se encontraron con los CL SMS Nürnberg, SMS Dresden y SMS Leipzig y juntos, se dirigieron hacia Valparaíso llegando el 30 octubre.



El 21 octubre Cradock había dejado Port Stanley y se dirigió hacia Valparaíso con 3 CL y 1 crucero auxiliar (ACL), manteniendo al BB pre-dreadnought "Canopus" a 250 millas al sur de Juan Fernández.

Cradock había enviado al crucero *Glasgow* a aprovisionarse nuevamente de carbón en Coronel y a enviar telegramas al Almirantazgo: de ello tuvo conocimiento Von Spee, quien se dirigió con sus buques a ese puerto. El *Glasgow* sirvió involuntariamente de cebo, mientras Cradock buscaba al crucero alemán *Leipzig*, el cual radiaba insistentemente mensajes.

Cradock había enviado al crucero *Glasgow* a aprovisionarse nuevamente de carbón en Coronel y a enviar telegramas al Almirantazgo: de ello tuvo conocimiento Von Spee, quien se dirigió con sus buques a ese puerto. El *Glasgow* sirvió involuntariamente de cebo, mientras Cradock buscaba al crucero alemán *Leipzig*, el cual radiaba insistentemente mensajes.

El 1° noviembre los buques ingleses interceptaron las comunicaciones del CL "Leipzig" mientras el resto de la agrupación alemana se mantenía en silencio. Cradock, que navegaba a unas 30 millas al WNW de la isla Santa María, se dirigió a interceptar con su fuerza a esta unidad con rumbo NNE.

La fuerza de von Spee se aproximaba con rumbo SSW y al detectarla, los británicos cayeron al SSE intentando zafarse del contacto alemán y ordenando aproximarse al "Canopus". A las 011834 los buques de von Spee rompieron el fuego a 11.370 yardas y a las 18:50 era silenciado el "Monmouth", y posteriormente el "Good Hope" volaba en pedazos después de haber recibido 30 impactos del "Scharnhorst". El "Nürnberg" remató al primero a las 20:58, mientras los otros 2 buques británicos escapaban hacia el SSW.

Es interesante destacar que los alemanes utilizaron hábilmente las condiciones del campo táctico dejando a los buques enemigos hacia la puesta de sol, silueteándolos, con lo que se les podía apuntar con mayor facilidad; el viento SW dificultó la visibilidad a los ingleses al desplazarse el humo de sus chimeneas y disparos hacia la posición en que navegaban los buques alemanes, además, los buques británicos al estar más lejos de costa les era más difícil distinguir a los buques alemanes pegados a la costa ya muy oscura.

Al principio sólo los cañones de gran calibre de los cruceros acorazados empezaron a disparar a unos 11.000 mts y cuando la distancia disminuyó a 6.000 m, a las 19:30, los HMS Good Hope y HMS Monmouth estaban en llamas. La SSBB de proa del HMS Good Hope, estalló a las 19:50 y el buque se partió en dos, hundiéndose rápidamente. El SMS Scharnhorst cañoneaba al HMS Monmouth, incapaz de devolver el fuego y el SMS Gneisenau, junto a los CL SMS Leipzig y SMS Dresden, trataba de dar caza al HMS Glasgow; el crucero que era incapaz de impactar a los buques alemanes por encontrarse sus cañones fuera de alcance, cada salva daba resolución de tiro a sus perseguidores. Cambió de rumbo y se dirigió al sur escapando del combate. El SMS Nürnberg que al ser el más lento de todas las fuerzas de von Spee no había participado en la batalla, se encontró con el silencioso HMS Monmouth que se hundía lentamente pero que aún navegaba tratando de vararse en la costa chilena; envió una señal de rendición al HMS Monmouth que fue rechazada y a continuación empezó a cañonearlo hasta que se hundió. A las 22:15 von Spee, que no sabía que el HMS Good Hope se había hundido, creyó que se había dirigido al sur

Batalla de Coronel	
Fecha	1 de noviembre de 1914
Lugar	Frente a las costas de Coronel, Chile
Comandantes	
 Maximilian von Spee	 Christopher Cradock†
Fuerzas	
• 2 cruceros acorazados • 3 cruceros ligeros	• 2 cruceros acorazados • 1 crucero ligero • 1 crucero auxiliar
Bajas	
• 3 heridos	• 1.654 muertos • 2 cruceros destruidos



escapando para reunirse con el HMS Canopus. Ignoraba que estaba fondeado aún en las Falklands, y en la oscuridad de la noche dio por finalizado el combate y se retiró hacia Valparaíso otra vez.

El enfrentamiento sería muy breve. En su impotencia, Craddock intentó acercarse para que sus buques, peor armados, tuvieran una mínima posibilidad de infligir daños al adversario, pero todo fue en vano, como observó el teniente Knoop desde el Scharnhorst.

«En la mayor parte de los casos el impacto de una bomba explosiva venía seguido de un incendio. Observé en dos ocasiones lo que pensé que era una explosión de munición. Las llamas prendían de inmediato en cuanto explotaban las bombas y los incendios que provocaban podían diferenciarse de cualquier otro por sus dimensiones y perfil. Algunos impactos, probablemente sobre cubierta, lanzaban surtidores de chispas por una zona amplísima. Cuando el objeto del impacto era el blindaje, se observaban nubes negras de contornos muy nítidos. Los impactos eran tan frecuentes que resultaba imposible anotarlos en orden cronológico. El Good Hope recibió varios impactos graves en la proa, en el puente superior, en el mástil a unos nueve metros del puente, en la parte posterior del tope, siendo alcanzado también repetidamente en la parte central del buque, con el consiguiente estallido de incendios. La batería de popa fue alcanzada varias veces y se desencadenaron los consabidos incendios. Las llamas del interior del buque podían verse a través de las portillas. Dos proyectiles alcanzaron el barco cerca de la torreta de popa. El Monmouth fue alcanzado en la torreta de proa de las piezas de seis pulgadas. La bomba explosiva hizo saltar la techumbre por los aires. Una terrible explosión de cargas debió de volar entonces toda la torre del castillo de proa, pues desapareció por completo. Observé que muchas bombas daban en la parte central del buque. Una gigantesca columna de humo, casi tan alta como el mástil y de casi veinte o treinta metros de ancho, se levantó de repente por la banda de estribor. En total se contaron entre treinta y cuarenta impactos. A veces había tres o cuatro incendios ardiendo simultáneamente «.

Teniente Ernst Knoop, Scharnhorst, Escuadrón de Cruceros de Asia Oriental de la Marina Imperial.

Fue una batalla cruel en la que fueron hundidos el Good Hope y el Monmouth, con la pérdida de todos sus tripulantes, incluido el propio Craddock. Al Otranto le dijeron de inmediato que se diera a la fuga, mientras que el Glasgow tuvo suerte y escapó sufriendo solo algunos daños menores. En el bando alemán sólo se contabilizaron 3 heridos.

La batalla de Coronel puso de manifiesto las brutales consecuencias de una batalla naval desigual. Craddock no habría debido presentar batalla ante unos buques más rápidos y llevaban cañones más pesados. El Almirantazgo le había ordenado concentrarse en la flotilla de Spee, pero de un modo un tanto ambiguo, pues no especificaba si debía intentar destruirla o no. Le advirtió que no entrara en combate sin el anticuado acorazado Canopus, pero este era tan lento que cuando Craddock abandonó el Atlántico sur para entrar en el Pacífico lo dejó atrás.

Cuando por fin el Almirantazgo le ordenó esperar, envió el aviso 2 días después de que se hubiera producido la batalla. Pero también puso de manifiesto que Von Spee estaba condenado al fracaso; lejos de su base, con unos recursos limitados, y surcando unos mares plagados de enemigos a su alrededor, su actuación fue un tributo al espíritu que había sido engendrado en el seno de la marina alemana. Consciente de que tenía pocas posibilidades de regresar a Alemania, consideró su deber maximizar los daños que pudiera infligir al enemigo antes de que se produjera la inevitable venganza de los ingleses que no tardaría mucho en llegar. La humillante derrota de la Royal Navy encendió los ánimos de venganza en Londres que organizó una fuerza, que le había sido negada a Craddock, para dirigirse hacia las Malvinas y destruir a von Spee. El 8 diciembre 1914 tuvo lugar la Batalla de las Falklands donde von Spee y casi todos sus hombres perecieron.

Análisis del combate

Murieron 1.654 marinos británicos, además de la pérdida de dos cruceros pesados (CA), por lo que el océano Pacífico quedó a merced de la escuadra alemana. Von Spee supuso que las Islas Falklands, importante enclave británico en el océano Atlántico Sur, estaban indefensas y decidió dirigirse hacia allí para tomarlas.

Cabe destacar que las condiciones fueron favorables para la escuadra germana, ya que el sol al atardecer dejaba a la expedición naval británica expuesta nítidamente, mientras que los cruceros alemanes se desplazaban entre la costa y la flota británica y se perfilaban menos. Un oleaje

fuerte inhabilitaba parte de la artillería de 152 mm de los cruceros *Good Hope* y *Monmouth*, ya que estaban montadas en la cintura de los navíos entre el puente y la línea de flotación. Las dos naves se hundieron frente a la isla Santa María afuera de la Bahía de Coronel.

Consecuencias del combate

El golpe al orgullo británico fue duro, ya que desde 1741, en la batalla de Cartagena de Indias a manos de los españoles, la Marina Real Británica no había visto una derrota tan humillante. El Primer Lord del Almirantazgo recién asumido, Sir John Arbuthnot Fisher, ordenó la inmediata partida del almirante Sir Frederick Doveton Sturdee (hasta entonces jefe del Estado Mayor Naval y quien había negado los refuerzos solicitados por Cradock) junto al HMS *Invincible* a la zona del conflicto, lo que desencadenaría otra batalla naval más, la batalla de las islas Falklands.

Después de la batalla, la escuadra alemana anduvo victoriosa por los puertos chilenos y retrasó su partida a su futuro destino en 18 días que serían cruciales. Esto perdería a Von Spee, pues dio tiempo a los británicos para preparar la venganza a la afrenta de Coronel.

En la ciudad de Coronel, hay una placa recordatoria colocada por el gobierno chileno en honor a los caídos en el combate.



Batalla de Coronel, pintura de Hans Bohrdt.

Batalla de las Falklands¹⁸¹¹⁸²

La batalla de las islas Falklands se libró el 8 diciembre 1914, entre una escuadra alemana victoriosa en la anterior batalla de Coronel y una escuadra británica fondeada en Puerto Stanley, en las islas Falklands. El combate terminó con una victoria británica, la destrucción de la escuadra alemana y la muerte de su mejor comandante: el conde Maximilian von Spee. El resultado decantó la campaña de ultramar del lado de los Aliados.

Con la moral de la tripulación muy alta tras la aplastante victoria en la batalla de Coronel, la flota alemana cruzó el Cabo de Hornos. La intención de Spee era destruir Puerto Stanley, la capital de las islas Falklands y principal base británica en el Atlántico Sur. Sin embargo, Spee había perdido demasiado tiempo reabasteciendo la flota en Valparaíso y Coronel, lo que dio tiempo suficiente a los británicos para reaccionar y enviar refuerzos al Atlántico Sur.

El 11 noviembre 1914, el almirante John Fischer ordenó al vicealmirante Frederick Doveton Sturdee que partiera a bordo del CB HMS *Invincible* acompañado del HMS *Inflexible* y el HMS *Kent*. Diez días después fondearon en Stanley, donde se les unieron el HMS *Bristol*, el *Carnarvon* y el HMS *Cornwall*, además del viejo HMS *Canopus*, todo ello mientras los alemanes permanecían en Valpa-



¹⁸¹¹⁸¹ https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_las_Falklands

¹⁸² <https://curiosfera-historia.com/batalla-malvinas-1914/>

raíso. El 25 noviembre, Spee rodeó el Cabo de Hornos y se dirigió confiado a Puerto Stanley, ignorando la presencia de los poderosos BB británicos. Por su parte, los británicos también desconocían el paradero de los alemanes y pensaban zarpar hacia Chile el 9 diciembre con el fin de interceptarlos.



Situación de Stanley en las islas Falklands

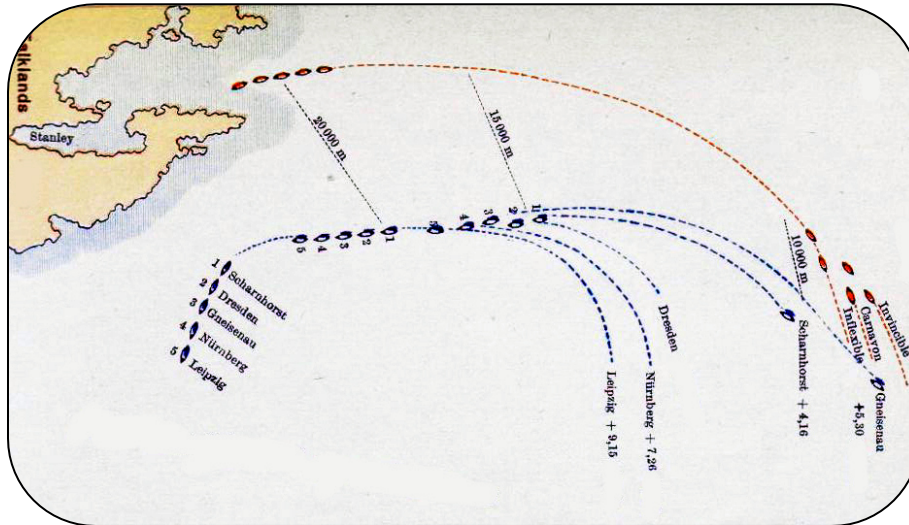
La batalla

El plan de Spee consistía en desembarcar una avanzadilla de infantería en la costa para apoderarse de la estación telegráfica de la isla y luego bombardear el puerto y hundir los navíos allí fondeados. Las primeras acciones correspondieron al Nürnberg y al Gneisenau.

Fecha	8 de diciembre de 1914
Lugar	Islas Falklands
Resultado	Victoria decisiva británica
Beligerantes	
 Imperio alemán	 Reino Unido
Comandantes	
 Maximilian von Spee †	 Frederick Doveton Sturdee
Fuerzas en combate	
2 cruceros acorazados 3 cruceros ligeros	2 cruceros de batalla 3 cruceros acorazados 2 cruceros ligeros 1 acorazado pre-dreadnought

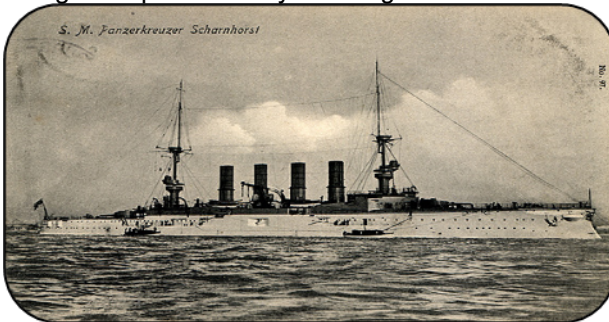
Al acercarse a Stanley los alemanes divisaron el faro de la entrada del puerto junto con una inesperada sorpresa: la presencia de más columnas de humo de las esperadas. Un nuevo vistazo al acercarse a la costa les permitió apreciar que, efectivamente, había buques de guerra dentro de la bahía, por lo que el Gneisenau suspendió en ese momento la operación de desembarco prevista y ordenó al Nürnberg con su comandante, capitán del navío Karl von Schönberg, atacar al buque situado más lejos del puerto.

Los británicos, que ya habían descubierto la avanzada alemana, dispusieron el *Kent* para el combate, el único navío que en ese momento tenía las calderas encendidas y estaba en condiciones de entablar batalla. Pero cuando el *Kent*, ya rebasaba la salida del puerto, los navíos alemanes, con los cañones listos para entrar en combate, recibieron la insólita orden de Spee que les ordenaba «rehusar el combate».

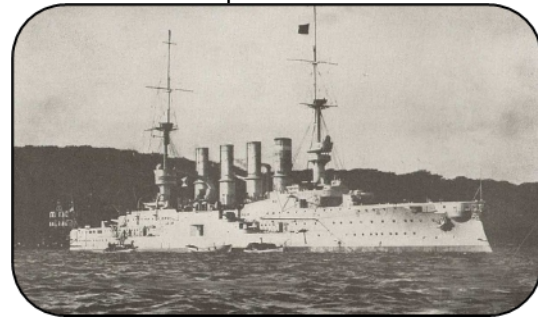


El *Gneisenau* y el *Nürnberg* dieron entonces la vuelta y se reunieron con el grueso de la escuadra alemana, perdiendo quizá una gran oportunidad de obtener el triunfo. Tras divisar los mástiles del *Inflexible* y el *Invincible*, los alemanes se retiraron a toda máquina hacia el este. Los británicos, ya recuperados de la sorpresa inicial, tardaron aún dos horas en ponerse en condiciones de marcha.

La batalla, o más bien persecución, tuvo entonces dos frentes: los navíos alemanes *Scharnhorst* y *Gneisenau* se enfrentaron al *Invincible*, *Inflexible* y al *Carnarvon*, mientras que el resto fueron perseguidos por el *Kent* y el *Glasgow*. La distancia inicial de 20 mi fue rápidamente acortada.



El SMS *Scharnhorst*, buque insignia de von Spee.



SMS *Gneisenau*

El Leipzig, de velocidad menor, fue pronto alcanzado y a 6.000 yardas se abrió fuego sobre él. Esto hizo que el Dresden pasase a segundo plano y pudiese huir gracias a sus turbinas Parsons, que le otorgaban mayor velocidad. Spee ordenó entonces a los CL separarse y huir, siendo el Dresden el que en ese momento se encontraba más alejado. Por su parte, Spee dispuso que los cruceros acorazados cambiaran el rumbo hacia el sur, siempre perseguidos por los BB británicos.

Hundimiento de los acorazados alemanes

Siete horas después, la persecución todavía continuaba. A 12 km de Puerto Stanley, el *Scharnhorst* recibió una salva del *Invincible* sobre una banda, sin que eso le hiciese demasiado daño.

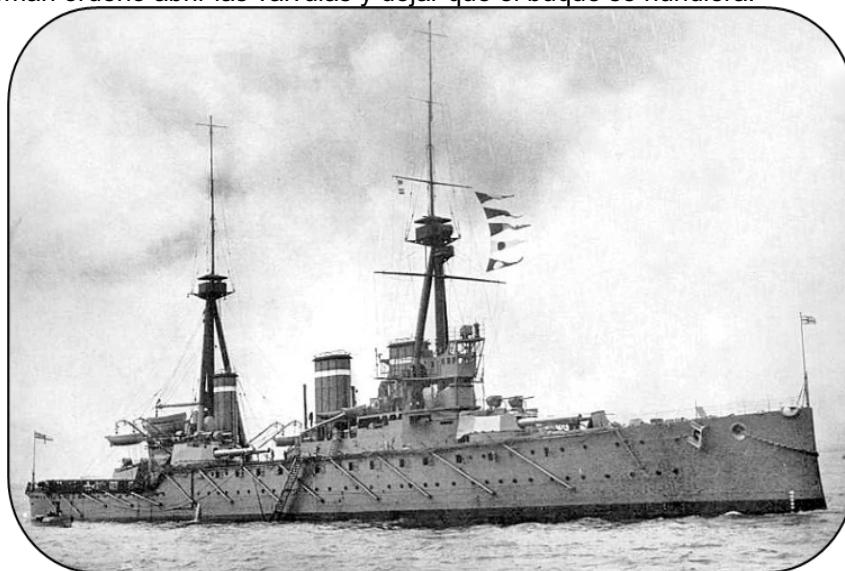
Sin embargo, a las 15:00, el *Scharnhorst* recibió nuevamente una nueva andanada que destruyó la cubierta y produjo vías de agua y comenzó a hundirse lentamente. Una hora después, en un último esfuerzo, el *Scharnhorst* intentó acortar distancias, acercándose escorado y semihundido hacia el *Invincible* con la intención de responder al fuego, pero la proa se metió bajo el agua y acabó

hundiéndose con las hélices todavía girando. El almirante Maximilian von Spee y los 795 hombres de la tripulación hundieron con él.



Pintura de William Lionel Wyllie recreando la batalla de las Falklands

Mientras tanto, el Gneisenau, navegando más adelante y con el teniente Heinrich von Spee (hijo del almirante) a bordo, asistió impotente al fin del buque insignia alemán. El crucero alemán viró y se enfrentó al Carnarvon y al Inflexible, a los que luego se les unió el Invencible. El comandante del Gneisenau, Otto Maerker, ordenó disparar sobre el Inflexible con los proyectiles de 210 mm y sobre el Carnarvon con los de 150 mm. El Inflexible fue alcanzado 3 veces sin mayores consecuencias. Éste respondió disparando al Gneisenau, destruyendo su maquinaria propulsora. Entonces el comandante alemán ordenó abrir las válvulas y dejar que el buque se hundiera.



HMS Invincible

A las 17:00, una hora después del hundimiento del *Scharnhorst*, el *Gneisenau* zozobró y se fue a pique. Solo se pudieron rescatar 180 hombres de los 800 que componían la tripulación. Entre los desaparecidos se encontraba el teniente Heinrich von Spee.

Masacre del Leipzig

Mientras tanto, los CL alemanes continuaron su huida, tal como les ordenara. El *Dresden*, gracias a sus turbinas, consiguió una gran ventaja y logró alejarse. Sin embargo, el *Glasgow* y el

Cornwall se abalanzaron sobre el *Leipzig*, más lento, y lo cañonearon ferozmente hasta incendiarlo. Aún en estas condiciones, el *Leipzig* logró disparar una vez al *Glasgow* y ocasionarle una baja y acertó al *Cornwall* tres veces sin ocasionarle daños mayores.

El *Leipzig* siguió disparando hasta que se le acabaron las municiones, mientras su casco era perforado por los proyectiles y la tripulación sufría múltiples bajas. El comandante Haun, a cargo del *Leipzig*, ordenó el abandono del buque y la apertura de las válvulas. Los marinos supervivientes se alinearon entonces en la destrozada cubierta, apenas 150 de los 380 hombres que componían la tripulación.

El *Glasgow* y el *Cornwall* se acercaron esperando ver la bandera de rendición del *Leipzig*, pero al no divisar nada más que el pabellón en alto, reanudaron el fuego e hicieron una matanza entre los marinos alineados en el alcázar de proa, mientras el barco no terminaba de hundirse. Por fin, sin esperar el símbolo de rendición, los británicos lanzaron sus botes al agua y rescataron a tan solo 18 tripulantes de los 800 que se encontraban a bordo. El *Leipzig* se hundió tras el rescate del último superviviente a unas 35 millas al SE del resto de la flota alemana a las 21:23.

Hundimiento del Nürnberg y final de la batalla

Bajas	
•  1.871 muertos •  215 prisioneros •  4 naves hundidas	•  10 muertos •  19 heridos

Por su parte, el *Kent* persiguió al pequeño *Nürnberg*, que con gran esfuerzo logró alcanzar los 25 nudos, dos más que el *Kent*. Sin embargo, no lograron mantenerlos, las calderas fallaron y redujo la velocidad. El capitán de navío, Schönberg, ordenó embestir al *Kent*. Este lo dejó acercarse, y cuando distaban 700 m, cañoneó a mansalva al *Nürnberg*, que terminó por detenerse, alzar la popa e irse a pique. De una dotación de 322 hombres, solo se salvaron 7. Otto von Spee, el otro hijo del almirante a bordo del *Nürnberg*, tampoco sobrevivió.

Tras esto, de la fuerza original alemana solo quedaba a flote el *Dresden*, que llevaba una considerable ventaja y velocidad y solo pudo contemplar desde lejos la agonía del *Nürnberg*. Consiguió finalmente escapar, pero fue hundido unos meses más tarde, cuando dos cruceros británicos lo localizaron en aguas chilenas en marzo de 1915.

El fin del SMS “Dresden”¹⁸³

El SMS *Dresden*, diseñado para operaciones de exploración de la Flota de Alta Mar y Guerra de Corso, no poseía armamento de gran calibre y un blindaje que le permitiera soportar castigo y enfrentarse a buques capitales enemigos, lo anterior era contrarrestado

Terminada la destrucción del Escuadrón del Sudeste Asiático de la Marina Imperial Alemana, el SMS “*Dresden*” logró escapar debido a su andar, forzando sus máquinas al máximo, llegando a obtener 27 nudos con las calderas a punto de reventar. Se dirigió a los canales Cockburn y Magdalena, fondeando en Bahía Scholl con muy poco carbón y la necesidad urgente de reparar sus máquinas. El 11 diciembre 1914, el cazatorpedero “Almirante Condell” le informó que debía abandonar ese lugar dentro de las 24 horas debido a la condición neutral de Chile.

El comandante Lüdecke solicitó permiso para dirigirse a Punta Arenas y alargar su estadía a cincuenta horas. Recaló a esta ciudad el sábado 12 de diciembre a las 15:00 horas, siendo recibido por el Cónsul Rodolfo Stubenrauch.

El Comandante en Jefe del Apostadero Naval de Magallanes, Contraalmirante Arturo Cuevas Briones, debía decidir sobre esta petición que personalmente fue efectuada por Lüdecke y el Teniente Wilhelm Canaris. Autorizada inicialmente, el Ministro de Marina envió un cable el 13 diciembre, prohibiendo el reabastecimiento de carbón ya que se tenía conocimiento de las recaladas en Isla de Pascua y Juan Fernández. Afortunadamente para el buque alemán, ya se había efectuado la fauna del vapor alemán “*Turpin*” entregándole 750 toneladas. El 14 diciembre, abandona Punta Arenas después de 31 horas de estadía, internándose en los canales y librándose de los cruceros ingleses que ese mismo día arribaban en su búsqueda.

¹⁸³ <https://revistamarina.cl/revistas/2015/2/earandam.pdf>

Fondea en Bahía Hewett, al surweste del canal Bárbara, para esperar un carbonero, el que apareció el 19 diciembre, con Albert Pagels trayendo noticias y provisiones. Se cambia de fondeadero a Bahía Christmas. Un mes después, Pagels reaparece nuevamente en el “Sierra de Córdoba”. Dos días después, instrucciones de Berlín disponían regresar a Alemania por el Atlántico, utilizando la ruta de los veleros. Lüdecke respondió que, por la situación de sus máquinas y el reabastecimiento del vital carbón, prefería la ruta del Índico. Aprovechando la presencia del práctico alemán Harry Rothemburg se cambia de fondeadero la última semana de enero de 1915 a la caleta de la isla Santa Inés que no figuraba en las cartas de navegación.

El 14 febrero 1915, el SMS “Dresden” y el “Sierra de Córdoba” decidieron abandonar los canales australes y pusieron rumbo al norte. El 27 de febrero apresa al velero “Conway Castle”, que transportaba 2.500 toneladas de cebada, después de hundirlo y transferir su tripulación, avista el 7 de marzo la barca peruana “Lertón”, trasladando los prisioneros y correspondencia para el Cónsul en Valparaíso. Al atardecer de ese día es avistado por el crucero HMS “Kent”, quien no lo persiguió para abastecerse en Coronel de carbón, lo que hizo creer al comandante que habían sido confundidos por un buque de guerra chileno, por el color de la pintura que tenía. Pero no fue así, el Kent se comunica con el crucero HMS “Glasgow” y el mercante armado HMS “Orama” que se dirigieran a Juan Fernández ya que habían descifrado un mensaje del crucero alemán al buque de abastecimiento “Gotha”, para que se encontraran en esa isla.

El 9 marzo 1915, el SMS “Dresden” recalca en Bahía Cumberland, fondeando a 400 metros de la costa y solicitando permanecer ocho días para reparar sus máquinas. Se le respondió que solamente tenía 24 horas, pero Lüdecke hizo caso omiso y cumplido el plazo se mantuvo en la bahía. La carencia de carbón era tal, que la tripulación bajó a tierra en busca de leña para la cocina.

El Gobernador Marítimo Natalio Sánchez, notificó por escrito al comandante de la internación provisoria del buque, mientras el gobierno resolvía en definitiva su petición y en consecuencia debía de cambiar de fondeadero, lo que fue rechazado por el comandante. El domingo 14 marzo 1915 a las 08:30, el Teniente Böker reportó que se acercaban los cruceros británicos HMS “Kent” y HMS “Glasgow”. Se envió a todo el personal no indispensable a tierra y se comunicó que el buque estaba “hors de combat”¹⁸⁴.

Al iniciar los disparos los buques británicos, el buque alemán izó la señal “estoy enviando un parlamentario”, deteniéndose el fuego. Fue enviado el Teniente Canaris al HMS “Glasgow”, quien protestó, indicando que estaban en aguas neutrales y que el buque y su tripulación estaban temporalmente internados. El Comandante John Luce 17 respondió que “él tenía sus órdenes y la diplomacia haría el resto”.

Se negociaría con los alemanes con la condición de rendición incondicional o se reanudaría el fuego. Con dos santabárbaras de munición inundadas, muertos y heridos en cubierta y sin capacidad de mover el buque para hacer uso del resto de su artillería, Lüdecke hizo abrir las válvulas y detonar cargas explosivas para evitar su captura, yéndose el buque a pique a las 11:34 horas. Cuando el agua cubrió totalmente el buque, sus hombres desde la playa gritaron los usuales ¡Hurra! por el Kaiser.

Cuatro marineros, dos fogoneros y un aspirante a ingeniero resultaron muertos, el ayudante del contador desaparecido y tres oficiales y nueve marineros heridos.

Las consecuencias de la Batalla

Esta batalla dejó varias consecuencias, ambos bandos tenían sus objetivos para esta repentina acción militar. Por un lado, la escuadra alemana se propuso destruir toda base enemiga en el Atlántico sur, para lograr la hegemonía naval alemana en esas aguas. Mientras que el almirante Frederick Doveton Sturdee planeaba una defensa de los patrimonios británicos. Las consecuencias de la batalla se pueden distinguir a partir de diferentes aspectos bélicos.

¹⁸⁴ Expresión francesa que literalmente significa “fuera de combate” y se usa en Diplomacia y Derecho Internacional para indicar que se está incapacitado para combatir.

- **Las bajas humanas:** una masacre total, los alemanes sufrieron 2.040 muertos, mientras que apenas revistieron importancia las bajas británicas, que solo tuvieron 6 pérdidas y 19 heridos. Luego de la batalla, los británicos tomaron 215 prisioneros alemanes.
- **Consecuencias estratégicas:** por más que la escuadra alemana perdió esta batalla, esta no influyó decisivamente sobre el resultado de la guerra y el poderío militar que tenía el Imperio Alemán (tanto terrestres, naval y aéreo). Por otro lado, los británicos todavía seguían siendo la potencia hegemónica en las aguas, ya que poseían el mejor despliegue en el mundo. Luego de la batalla, Alemania no pudo cumplir su objetivo de frenar el transporte de bienes y servicios de los aliados. Mientras que los británicos lograron defender su punto logístico y por lo tanto sus pertenencias y mercancías.
- **Consecuencias tácticas:** el vicealmirante Von Spee no pudo intervenir en acciones ofensivas, ya que le llegaron órdenes directas del Alto Mando Naval Alemán, lo que se puede destacar de estas órdenes es que ninguna fue con un propósito defensivo y solo se concentraba en lograr una eficiencia ofensiva sin importar las maniobras evasivas.



Funeral en Port Stanley

Corsarios de Superficie Alemanes

El efecto del ataque al comercio marítimo británico (217.590 toneladas) no fue significativo en comparación a la disminución de la flota mercante alemana (246.358 toneladas), pese a la eficacia demostrada por esos comandantes que operaron independientes.

El CL "Emden" (cañones de 4.5") operó en el Índico capturando y hundiendo 25 mercantes británicos en el Índico, un CL ruso y un DD francés en las costas malayas, entre el 27 agosto y el 9 noviembre 1914, además de bombardear una planta de petróleo.

El Emden detuvo, por un tiempo, el 60% del tráfico marítimo aliado en el Océano Índico. Terminó siendo interceptado por CL HMAS "Sydney" (cañones de 6") y destruido en las cercanías de la isla de Cocos cuando intentaba cortar el cable submarino y destruir la radio estación aliada. Su dotación cayó prisionera, sin embargo, el grupo de desembarco se escabulló en tierra, requisó un velero antiguo y de tamaño reducido, e inició una navegación por el Índico que lo llevaría a desembarcar en la península arábiga y finalmente a Estambul y de ahí a Alemania donde serían recibidos como héroes.



SMS Emden atacado por el HMAS Sydney¹⁸⁵

Otro corsario de superficie el CL "Karlsruhe", un crucero rápido de transición con 12 calderas de carbón y 4 de petróleo, hundió y capturó 12 buques británicos entre el 31 de agosto y el 24 de octubre del mismo año en el Atlántico Sur. El 4 de noviembre voló en pedazos a causa de una desconocida explosión.



SMS Endem en el oriente

Batalla de Dogger Bank¹⁸⁶

Durante el rescate de las víctimas del CL alemán “Magdeburg” en el Báltico los rusos rescataron un código secreto alemán para indicar posiciones de grilla a sus unidades en el Mar del Norte, el cual entregaron al Almirantazgo británico. Los alemanes no cambiaron su código y merced a ello cuando los ingleses detectaban las señales de radio alemanas podían descifrar las órdenes que recibían esos buques.

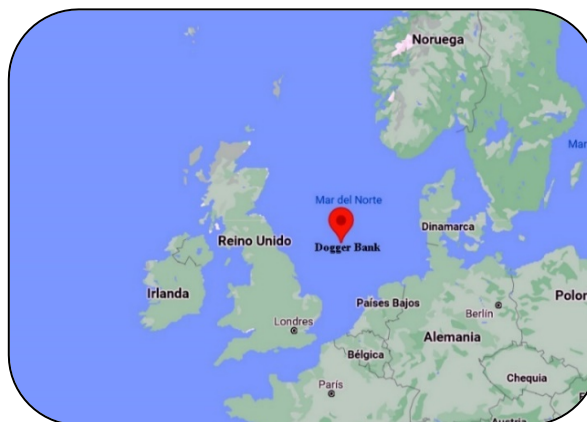
Es así como 15 minutos antes que 3 CB y un crucero blindado alemanes dejaran su base el 23 de enero de 1915, el almirante Beatty zarpaba de la suya con 5 CB y el comodoro Goodenough lo hacía con una escuadra de CL.

Antes de las 07:00 la escuadra de Beatty, navegando a 29 nudos, estaba a la caza de la escuadra del almirante alemán von Hipper en dirección general ESE. La superioridad artillera de los británicos con sus cañones de 13.5” se demostró al hundir al viejo CL “Blücher” que se rezagaba en su formación y dañar seriamente al CB insignia “Seydlitz” que la encabezaba, pero también el CB “Lyon” británico resultó muy dañado.

A las 08:52 el “Lyon” comenzó a dispararle al “Blücher” a 20.000 metros con máxima elevación; a las 09:10, a 18.000 metros, obtuvo los primeros impactos y a las 10:50, combatiendo solo, el buque alemán fue hundido por el “Indomitable”, con 930 de sus 1.150 hombres de dotación.

De esta acción se desprende como lección nuevamente el error de operar con buques de diferentes características, que en el momento de la acción no pueden maniobrar coordinadamente frente al enemigo.

El primer gran enfrentamiento entre los buques capitales británicos y alemanes en la 1ª Guerra Mundial, se libró el 24 enero 1915 frente a las costas de

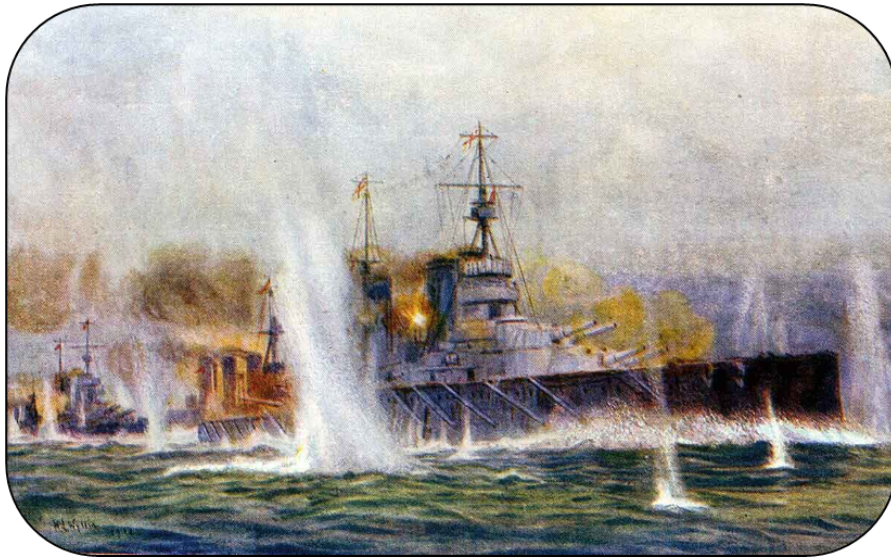


Fecha	24 de enero de 1915		
Lugar	Mar del Norte		
Resultado	Victoria táctica británica		
Comandantes			
 Británicos		 Alemanes	
David Beatty		Franz von Hipper	
Fuerzas			
• 5 cruceros de batalla • 7 cruceros ligeros • 35 destructores		• 3 cruceros de batalla • 1 crucero acorazado • 4 cruceros ligeros • 18 destructores	

¹⁸⁶ <https://www.britishbattles.com/first-world-war/action-off-the-dogger-bank/>

Inglaterra; donde la Royal Navy le falló un truco y la Armada Imperial Alemana aprendió algunas lecciones importantes sobre la seguridad de los buques.

10. **Royal Navy:**



CB británico HMS Lion, Tiger y el HMS Princess Royal por Lionel Wyllie

- 1.er escuadrón de cruceros de batalla (vicealmirante Sir David Beatty):
- 2do Escuadrón de Cruceros de Batalla (Contralmirante Sir Archibald Moore):
- 1er Escuadrón de Cruceros Ligeros (comandado por el Comodoro Goodenough)
- Fuerza de Harwich:
 - Flotillas de DD:
 - CL.
 - Primera Flotilla:
 - Segunda Flotilla:
- Flotilla de submarinos de ultramar

Los CL estaban armados con cañones de 6 pulgadas y eran capaces de alcanzar unos 30 nudos. Los DD estaban armados con dos o tres cañones de 4 pulgadas y tenían una capacidad de alrededor de 29 nudos con los destructores de la Clase 'M' capaces de alrededor de 35 nudos.

11. **Armada Imperial Alemana:**

- CB SMS Seydlitz: CB, SMS Moltke: CB SMS Derfflinger:
- Crucero Acorazado SMS Blücher.
- CL; SMS Stralsund, Rostock, Kohlberg y Graudenz, y 22 DD;

En Dogger Bank, cada buque tenía alrededor de 200 tripulantes adicionales de buques, que como el von der Tann, permanecían en el puerto.

Todos los buques de la Acción llevaban tubos lanzatorpedos.

Almirantes en la batalla

 Británicos	 Alemanes
• Vicealmirante Sir David Beatty • Contralmirante Sir Archibald Moore	• Contralmirante Hipper • Contralmirante Funke

Ganador de la Batalla del Dogger Bank: El Escuadrón Alemán abandonó el área de acción a gran velocidad rumbo a sus puertos base, dejando hundido al SMS Blücher. Después de la acción, el Kaiser emitió instrucciones estrictas de que los principales buques de guerra de superficie no se arriesgaran nuevamente y despidió al comandante en jefe de la Flota de Alta Mar alemana. Los alemanes perdieron la acción.

Antecedentes de la Batalla del Dogger Bank

La posición estratégica de las armadas británica y alemana en Europa permaneció igual durante la 1ª Guerra Mundial. Aparte de las incursiones ocasionales para poner a prueba el temple de la Royal Navy, la poderosa Flota de Alta Mar alemana permaneció en sus bases en la franja del norte de Alemania frente al Mar del Norte, mientras que los submarinos alemanes y los corsarios de superficie intentaban interrumpir el comercio de Gran Bretaña en todo el mundo. La acción al norte de Dogger Bank el 24 enero 1915 fue una de esas incursiones y siguió a la serie de redadas en las ciudades costeras del norte de Inglaterra.

Naturaleza de la batalla de Dogger Bank:

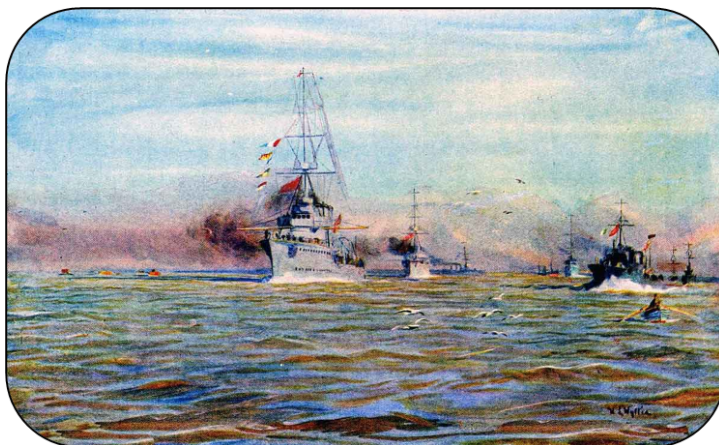
La batalla fue esencialmente una "persecución por popa", los británicos persiguieron a los alemanes, con los buques de cada lado yendo "a toda máquina" durante la mayor parte del tiempo.

Las mejoras en su diseño y fabricación a fines del siglo XIX y principios del XX permitieron que los cañones navales lanzaran un inmenso proyectil explosivo con más frecuencia, precisión y distancias mayores que antes.

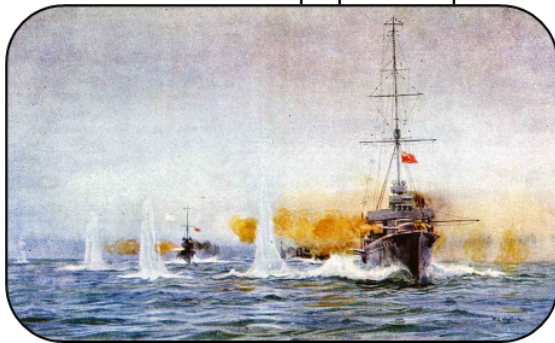
La preferencia alemana era disparar a distancias de alrededor de 7.000 yardas (4 millas). Antes de la guerra, los buques principales de la Royal Navy practicaban disparar a 14 000 yardas (8 millas). En Dogger los CB de Bank Beatty abrieron fuego a 20.000 yardas (11 millas).

El control de fuego fue visual. Al comienzo de la Gran Guerra, la Royal Navy estaba instalando un nuevo sistema central de control de fuego en sus naves capitales. Los alemanes continuaron usando el control de torre individual basado en la información de un telémetro en las partes superiores del barco.

Cuando varios buques estaban en acción, a menudo era difícil para los oficiales de control de artillería identificar sus propios tiros para corregir el alcance y la desviación.



Cruceros Ligeros y destructores británicos zarpando de Harwich 24 enero



Crucero HMS Aurora abriendo fuego contra el CL SMS Kohlberg, por Lionel Wyllie

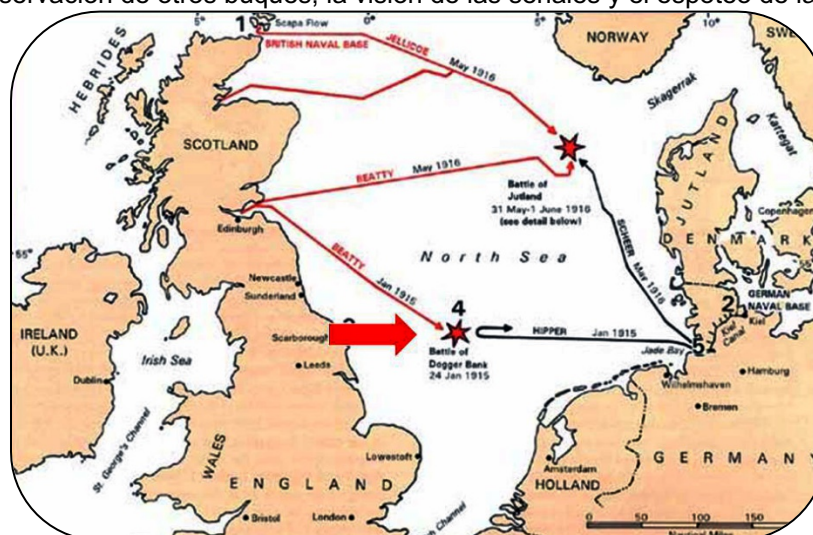


Fuerza de CB, en persecución del escuadrón del almirante Hipper: por Lionel Wyllie

Las órdenes permanentes para la flota británica eran que en la batalla todos los buques alemanes eran blanco, para garantizar que ningún buque enemigo se quedara sin ser impactado por el fuego británico. La práctica alemana era involucrar al buque británico en la 'furgoneta' para interrumpir la conducción de la flota.

Todos los buques principales llevaban comunicaciones inalámbricas, pero todavía había una dependencia sustancial de las señales con banderas, desde las drizas de un buque, por semáforo y proyector.

Mientras que los buques más modernos quemaban petróleo (En Dogger Bank los BB clase Queen Elizabeth y los DD de clase 'M'), la mayoría de los buques de guerra alemanes y de la Royal Navy quemaban carbón, generando nubes de humo negro, particularmente a alta velocidad, que interfería la observación de otros buques, la visión de las señales y el espoteo de la caída de bala.



Batalla de Dogger Bank el 24 enero 1915

Consecuencias de la Batalla del Dogger Bank:

El Kaiser estaba furioso por la pérdida del crucero blindado SMS Blücher. Von Ingenohl fue retirado de su puesto como comandante en jefe de la flota alemana de alta mar y reemplazado por el almirante Hugo von Pohl.

Bajas	
 Británicos	 Alemanes
• 1 crucero de batalla fuera de servicio • 1 destructor fuera de servicio • 15 muertos • 21 heridos	• 1 crucero acorazado hundido • 1 crucero de batalla gravemente dañado • 974 muertos • 260 heridos

Las autoridades navales alemanas se tomaron un tiempo para dar una explicación de lo sucedido en la Acción Dogger Bank. Cuando lo hicieron, afirmaron que la fuerza británica estaba compuesta por trece buques grandes y siete cruceros pequeños.

El almirante Scheer escribió un relato de la batalla que era sustancialmente correcto, lo que sugiere que las autoridades navales alemanas sabían que su evaluación de la cantidad de buques británicos involucrados era inexacta.

Hubo dos consecuencias importantes de la acción de Dogger Bank. La primera fue que el Kaiser ordenó que no se llevaran a cabo más operaciones en el Mar del Norte que pudieran poner en peligro a un buque importante. Esto se mantuvo hasta la incursión que condujo a la Batalla de Jutlandia el 31 de mayo de 1916.

El segundo fue que la casi pérdida del SMS Seydlitz debido a los ataques iniciales con proyectiles hizo que las autoridades navales alemanas investigaran cuidadosamente la vulnerabili-



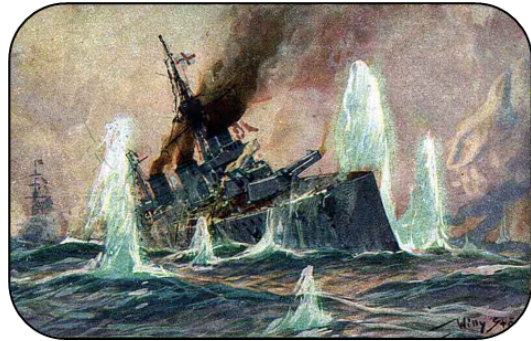
Cruceros de Batalla alemanes

dad de los cruceros de batalla a los proyectiles que penetraban en sus áreas de manejo de municiones debajo de las torretas de los cañones. El resultado fue que se introdujeron mejores procedimientos de manejo de municiones y se rediseñaron y reforzaron las puertas y escotillas para evitar que los proyectiles penetraran en estas áreas.

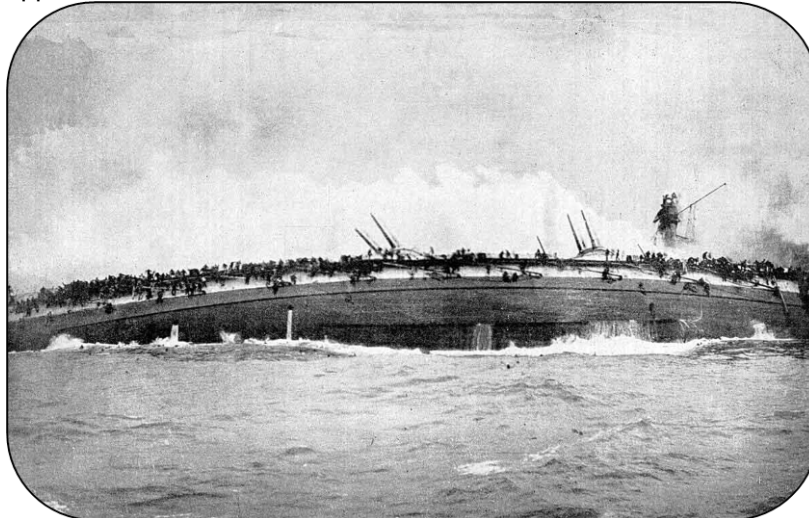
Es lamentable que las autoridades navales británicas no investigaran más de cerca los daños causados a Lion. Esto podría haberlos llevado a tomar medidas similares en la flota de cruceros de batalla británica y posiblemente haber evitado la pérdida en la Batalla de Jutlandia de uno o todos los Invincible, Princess Royal y Queen Mary, perdidos probablemente debido a esta misma debilidad.

El hecho de que Lion sobreviviera a los impactos que recibió probablemente se debió a los esfuerzos de su artillero autorizado Alexander Grant, quien revirtió en Lion los atajos instituidos en la flota de cruceros de batalla para acelerar la velocidad de disparo y restauró los procedimientos reglamentarios de manejo de municiones y barreras a prueba de destellos, mientras se aseguraba de que disparar fuera tan rápido como antes.

En el lado británico, el almirante Moore fue destituido del mando por no seguir los buques en retirada de Hipper.



Buque insignia de Beatty, HMS Lion dañado gravemente por Willy Stoewer



Crucero acorazado SMS Blücher se da vuelta y hunde

Referencias:

- Aguirre Vio, Carlos. "Historia Naval Mundial". Capítulos LXIX y LXX.
- United States Naval Academy. "The United States and World Sea Power." New Jersey, Prentice Hall Inc., pp. 475 a 494.
- The Royal Navy and the War at Sea 1914-1919. Martin Mace & John Grehan. 2014. Pen & Sword Maritime.

Enlaces de Interés

- 1914: <https://www.youtube.com/watch?v=PbwH1ZBnYds>
- 1915: https://www.youtube.com/watch?v=YSzHDW0IsoE&has_verified=1
- Coronel: <https://www.youtube.com/watch?v=gZ8Cx2KyoNc>
- Falklands: <https://www.youtube.com/watch?v=WBIZhSQcwCI&t=375s>
- Dogger Bank: <https://www.youtube.com/watch?v=u2tQgvmE8s8&t=51s>
- Endem: <https://www.youtube.com/watch?v=51FXgQOoppw>

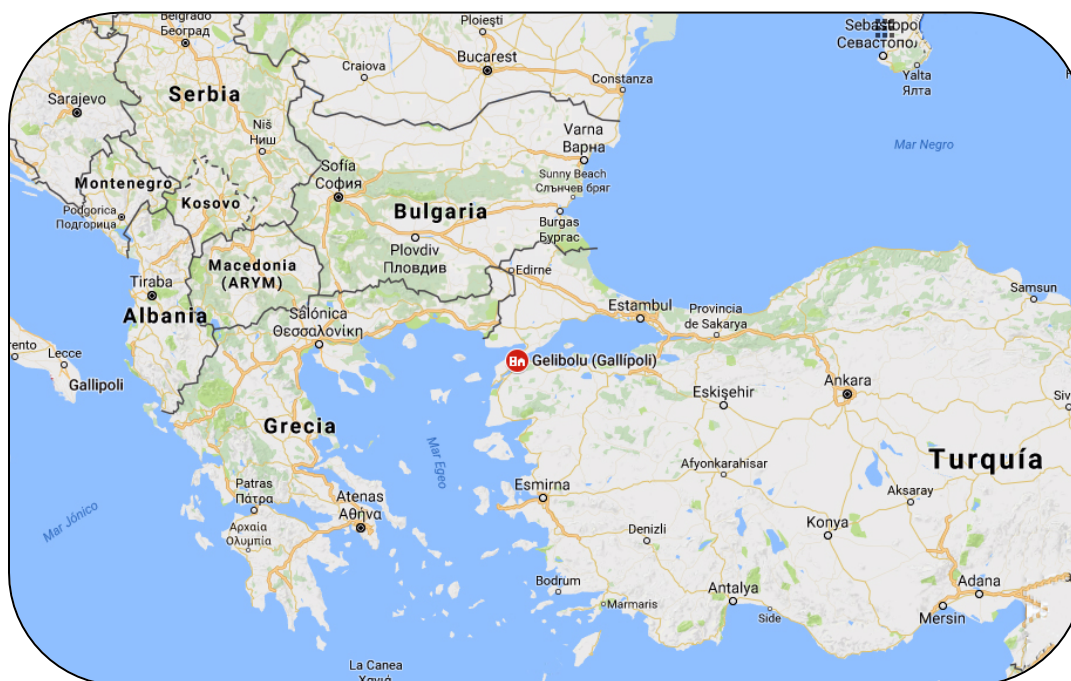
CAPÍTULO 13 LA CAMPAÑA DE GALLIPOLI O DE LOS DARDANELOS

Contenido: Solución de Churchill al problema ruso. Preparativos turcos en Los Dardanelos. Etapas del plan británico. Preparación del asalto anfibio a Gallipoli. Desembarco anfibio en Gallipoli. Sostenimiento de la posición británica y retirada.¹⁸⁷

Situación Histórica

A fines de 1914 Alemania había detenido la ofensiva rusa en el frente Este, bloqueándole además el comercio con su flota en el Báltico y con la cooperación turca en Los Dardanelos. En el gabinete de guerra británico, varias iniciativas de actuar sobre los flancos del frente occidental alemán se habían estrellado con la decisión de Lord Kitchener de mantener concentrado el esfuerzo de la guerra en dicho frente. La fuerza principal de la flota inglesa debía mantenerse en el Mar del Norte bloqueando cualquier intento de salir al Atlántico de su homónima alemana. Entonces, surgió la urgente solicitud de la asfixiada Rusia a su aliada Inglaterra.

La Solución de Churchill al Problema Ruso



La operación de diversión en la zona del Egeo, solicitada el 2 de enero de 1915 por los rusos para aliviar la presión germana en el frente oriental, fue aprobada finalmente por el ministro de guerra inglés Lord Kitchener, pero desafiando a Churchill, Primer Lord civil del Almirantazgo británico, a que la ejecutara sin el concurso de tropas de Ejército. El almirante Fisher, Primer Lord del Mar, al ser consultado sobre esta operación, recomendó que los rusos apoyaran en la boca del Bósforo mientras Inglaterra operaba sobre la boca de Los Dardanelos con 75.000 hombres. Estas tropas asegurarían la entrada de los Dreadnought que bombardearían Constantinopla tras navegar las restringidas aguas del Mar de Mármara. Por otra parte, el almirante Jackson le advirtió a Churchill que, si las fuerzas terrestres no controlaban las baterías terrestres, aquellas hundirían a los buques que transportaran las tropas, frustrando así el intento de ocupar Constantinopla.

No obstante, Churchill creía que el desarrollo tecnológico de la artillería naval de grueso calibre bastaría para cumplir la misión. El ministro consultó también al VA Carden, comandante Naval del Egeo, quién le propuso como plan de acción: destruir los fuertes de la entrada a Dardanelos, barrer los campos minados sembrados de allí a la angostura, destruir los tubos lanza torpedos (TLT) fijados del istmo y entrar entonces al Mar de Mármara.

¹⁸⁷ Capítulo tiene como referencia apuntes de Historia Naval hechos en 1992 por el CF Sr. Enrique Cordovez Pérez.

Preparativos Turcos en los Dardanelos

El general alemán von Sanders, al mando de las fuerzas terrestres turcas, había asignado una alta prioridad a la defensa del Bósforo entrenando permanentemente a sus tropas para realizar una campaña móvil de infantería y artillería. El almirante von Usedom, a cargo de la defensa de los Dardanelos, había centrado sus esfuerzos en sembrar campos de minas submarinas y fortalecer las posiciones costeras. Con la cooperación de von Sanders los ingenieros militares prepararon caminos para reforzar la artillería desde el Bósforo hasta los Dardanelos, sin que el servicio de inteligencia británico lo advirtiera.

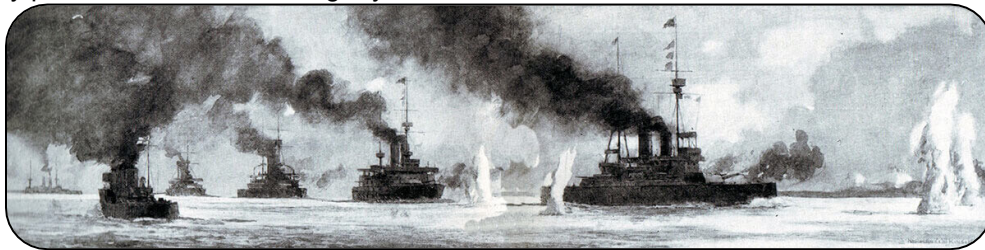


188

Estrecho de los Dardanelos y península de Gallipoli

Primera Etapa del Plan Británico, ataque Naval a los Dardanelos¹⁸⁹

La campaña naval inicial de los Aliados apuesta por sacar a Turquía de la Primera Guerra Mundial y penetrar hasta el Mar Negro y Rusia.



Las flotas británica y francesa atacan las fortificaciones turcas en los Dardanelos

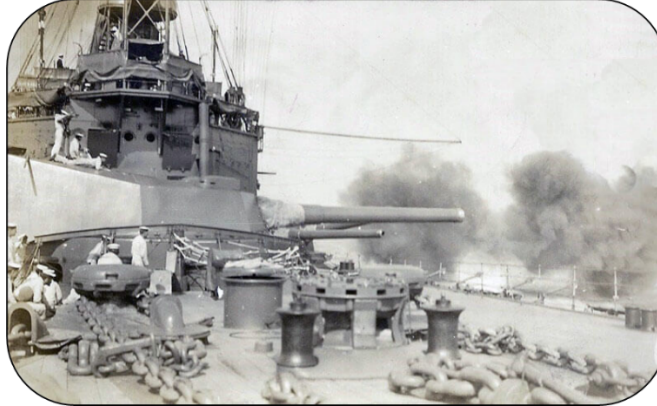
Los Dardanelos y Gallipoli: la campaña durante 1915 realizada por los británicos y los franceses, utilizando buques de guerra británicos, franceses y australianos y tropas británicas, francesas, australianas, neozelandesas e indias, para tomar la península de Gallipoli, penetrar la vía fluvial de los Dardanelos y capturar Constantinopla, sacando así al Imperio Turco Otomano de la Primera Guerra Mundial.

- **Fecha:** 19 febrero 1915 a enero 1916

¹⁸⁸ https://hmong.es/wiki/Gallipoli_Campaign

¹⁸⁹ <https://www.britishbattles.com/first-world-war/the-gallipoli-campaign-part-i-the-naval-attack-on-the-dardanelles/>

- **Lugar:** la península de Gallipoli forma la costa norte de los Dardanelos, la estrecha vía fluvial que va desde la esquina noreste del Mar Egeo hasta el Mar de Mármara, la ciudad de Constantinopla (en 1915, la capital del Imperio Turco Otomano) y luego a el mar Negro.



Acorazado HMS Agamemnon bombardeando el estrecho de los Dardanelos-

- **Beligerantes:** tropas británicas, australianas y neozelandesas con tropas francesas apoyadas por buques de guerra británicos y franceses contra tropas turcas y buques dirigidos por altos oficiales alemanes.



Mapa de entrada a los Dardanelos con el cabo Heles en la península, Kum Kale en el sector de las angosturas de Chanak:

- **Generales:** el general Sir Ian Hamilton dirigió las tropas de la Entente (británica, francesa, australiana, neozelandesa e india) hasta que fue reemplazado por el general Sir Charles Munro en diciembre de 1915. El general Eric Liman von Sanders, un oficial alemán, comandó las tropas turcas. El vicealmirante Carden estuvo al mando de las flotas británica y francesa

hasta mediados de abril de 1915, cuando fue reemplazado por su comandante adjunto, el vicealmirante de Robeck. El almirante Guépratte comandaba los buques de guerra franceses.

- **Ganador:** El resultado final fue que los aliados de la Entente, Gran Bretaña y Francia, se retiraron de la península de Gallipoli en diciembre de 1915 y enero de 1916 dejando a los turcos victoriosos.

El ataque naval a los Dardanelos

Antecedentes: La campaña de Gallipoli (también conocida como los Dardanelos) duró desde el 19 de febrero de 1915 hasta que los poderes de la Entente se retiraron definitivamente el 8 de enero de 1916.

Los Dardanelos es la vía fluvial de cincuenta millas de largo desde el Mar Egeo hasta el Mar de Mármara. En el extremo nororiental del Mar de Mármara se encuentra Constantinopla, ahora Estambul, en el estrecho canal, el Bósforo, que conduce al Mar Negro. Gallipoli es la península montañosa de tierra a lo largo de la costa norte de los Dardanelos.



Acorazados y cruceros británicos bombardeando las angosturas de los Dardanelos

La campaña de Gallipoli dio lugar a controversias desde sus inicios. La campaña es de gran importancia en Australia y Nueva Zelanda debido a la destacada participación de tropas de esos países y sus cuantiosas pérdidas. Gallipoli se describe como el evento que hizo que estos dos dominios "llegaran a la mayoría de edad".

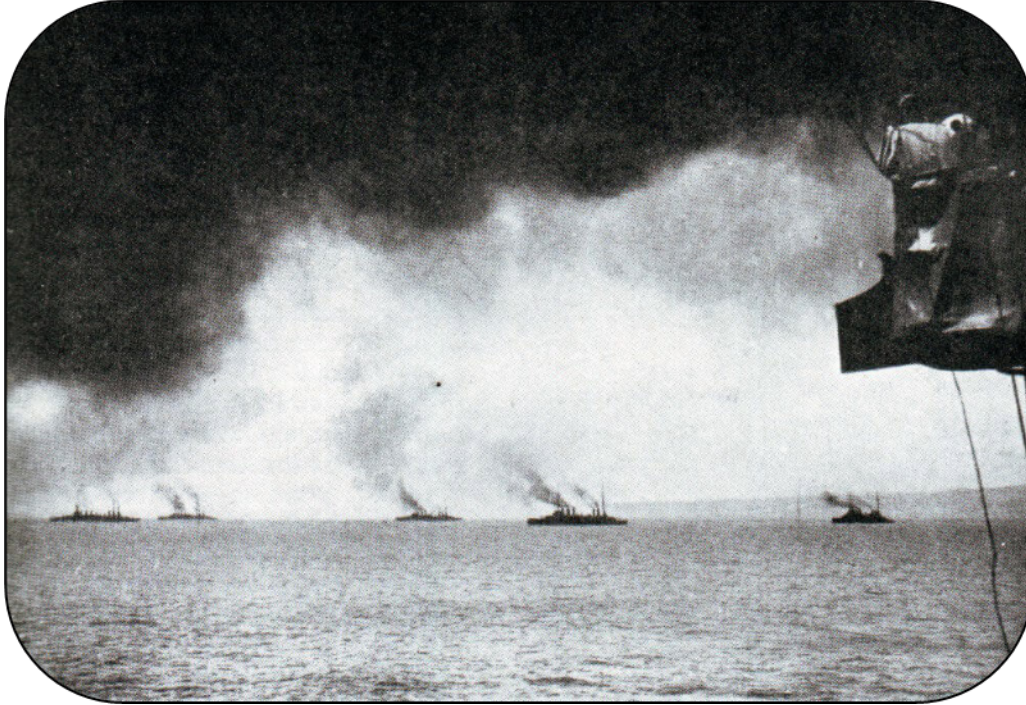
El objetivo de la campaña de Gallipoli era permitir que las flotas de la Entente capturasen Constantinopla y sacaran a Turquía de la Gran Guerra.

Como ha descrito Winston Churchill en sus escritos sobre la Gran Guerra, cada paso que dieron las autoridades británicas y francesas durante 1915 para fortalecer las operaciones contra los turcos en los Dardanelos llegó aproximadamente con un mes de retraso y, si se hubiera tomado antes, bien podría haber sido decisivo.

El trasfondo de la campaña de los Dardanelos, tanto en el mar como en la tierra, fue la posición adoptada por el Imperio Turco Otomano al estallar la Primera Guerra Mundial. A lo largo del siglo XIX, Gran Bretaña fue la principal influencia extranjera sobre la corte otomana. Para 1914 esa influencia era tal que la Marina turca estaba al mando de un almirante británico. Desde el cambio de siglo, cuando parecía probable que la guerra inminente sería entre Alemania, Austria e Italia por un lado y Francia, Rusia y Gran Bretaña por el otro, el gobierno alemán dedicó un esfuerzo y recursos considerables a cortejar a los otomanos con el objetivo de haciendo que los turcos pelearan la Gran Guerra del lado de las Potencias Centrales (Alemania y Austria).

La campaña de Gallipoli dio lugar a controversias desde sus inicios. La campaña es de gran importancia en Australia y Nueva Zelanda debido a la destacada participación de tropas de esos países y sus cuantiosas pérdidas. Gallipoli se describe como el evento que hizo que estos dos dominios "llegaran a la mayoría de edad".

El objetivo de la campaña de Gallipoli era permitir que las flotas de la Entente capturaran Constantinopla y sacaran a Turquía de la Gran Guerra.



Cruceros británicos y franceses en el Mediterráneo Oriental

Como ha descrito Winston Churchill en sus escritos sobre la Gran Guerra, cada paso que dieron las autoridades británicas y francesas durante 1915 para fortalecer las operaciones contra los turcos en los Dardanelos llegó aproximadamente con un mes de retraso y, si se hubiera tomado antes, bien podría haber sido decisivo.

Sultán Osman I: uno de los dos acorazados en construcción en los astilleros británicos en 1914 vendido a la armada turca, uno de estos buques financiado por suscripción pública turca. El acorazado fue requisado por el gobierno británico y se unió a la Gran Flota de la Royal Navy como HMS Agincourt.

En 1914 se estaban construyendo dos acorazados modernos en astilleros británicos para la marina turca, uno de estos buques financiado por suscripción pública turca.

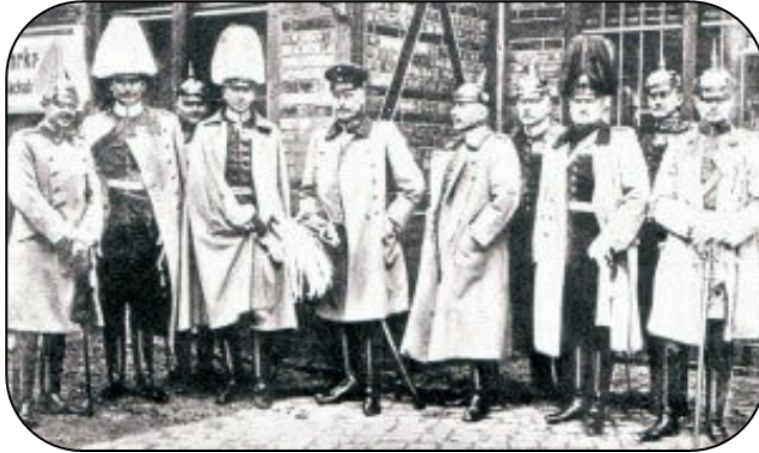
Con la declaración de guerra británica a Alemania, luego de la invasión alemana de Bélgica, el gobierno británico se apoderó de los dos buques turcos para la Royal Navy, lo que provocó un aumento del sentimiento antibritánico en Turquía. Dos cruceros alemanes, el SMS Goeben y el Breslau, escaparon por el Mediterráneo hasta Constantinopla, donde los alemanes donaron los cruceros a Turquía.

Desde el final de las guerras de los Balcanes en 1912, el ejército turco fue sometido a un programa de modernización por parte de un equipo de oficiales alemanes dirigido por el general Liman von Sanders. En los meses previos a la Gran Guerra, un cambio en el gobierno turco permitió a Enver Pasha, un general proalemán, dominar la política turca.



Enver Pasha: ministro de Guerra otomano.

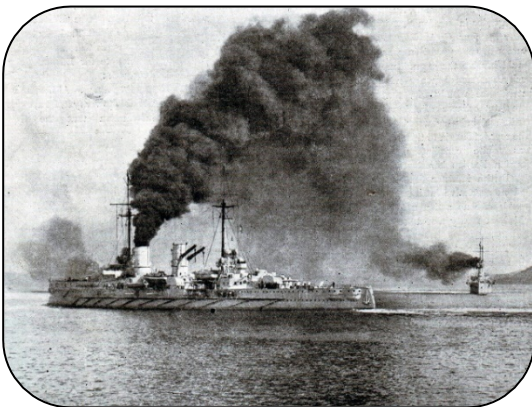
El 28 de octubre de 1914, el Imperio Otomano declaró la guerra a Gran Bretaña y Francia. Un escuadrón naval anglo-francés estableció inmediatamente un bloqueo en el extremo oeste de los Dardanelos.



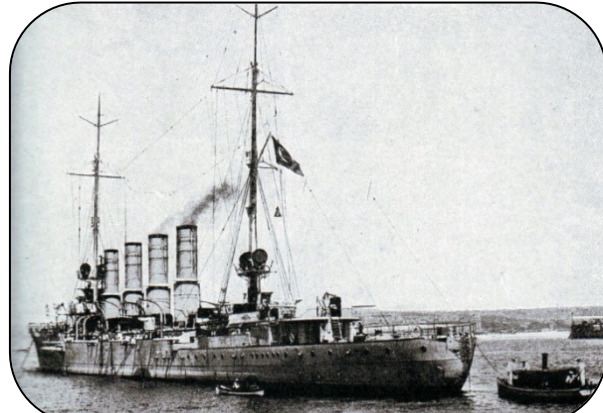
General Eric Liman von Sanders and su Estado Mayor. Von Sanders fue nombrado CJE turco en 1915 y condujo la defensa de Gallipoli

Una serie de factores hicieron muy deseable que Gran Bretaña y Francia penetraran en los Dardanelos. A grandes rasgos estos factores fueron:

- 1) Establecer una ruta marítima hacia Rusia. A fines de 1914, Rusia necesitaba 1 millón y medio de rifles para reequipar a su ejército después de su derrota ante los alemanes en Tannenberg y otras batallas. Rusia gastaba 35.000 proyectiles de artillería a la semana frente a su capacidad industrial para producir solo 25.000 proyectiles al mes. Con el cierre del Báltico por parte de la flota alemana, Rusia no pudo importar las armas que necesitaba ni exportar cereales para generar créditos extranjeros para Rusia y proporcionar alimentos a Gran Bretaña y Francia.
- 2) Rusia necesitaba ejercer presión contra los turcos para ayudar a su ejército en el Cáucaso.
- 3) Una derrota de Turquía haría mucho para llevar a Grecia, Bulgaria y Rumania a la guerra del lado de Gran Bretaña y Francia. Esto a su vez reduciría la presión sobre Serbia, bajo el ataque de los austriacos.



SMS Goeben: que escapó a Constantinopla en 1914 y se incorpora la marina turca.



SMS Breslau: Crucero ligero que escapó a Constantinopla en 1914 y se incorpora la marina turca.

A principios de 1915, el Frente Occidental se estableció en la fase de "Guerra de Trincheras" con los flancos de cada lado fijados en el mar en un extremo y la frontera suiza en el otro. Parecía poco probable que cualquiera de las partes pudiera lograr una decisión en Francia. Esto fue confirmado para Gran Bretaña por las Batallas de Loos y Neuve Chapelle a principios de 1915, los británicos perdieron bajas sustanciales por pocas ganancias.

Una escuela de pensamiento importante en el gobierno británico consideró que se podría lograr más con un ataque al Imperio Otomano en los Dardanelos, una opinión reforzada por las preocupaciones británicas sobre la seguridad de Egipto y el Canal de Suez, la ruta más directa de Gran Bretaña a la India. Australia y Nueva Zelanda, que el Imperio Otomano amenazó.

El apoyo para tomar medidas en los Dardanelos fluctuó a lo largo de 1915, y los argumentos de contrapeso provinieron del considerable y a menudo abrumador lobby del Frente Occidental.

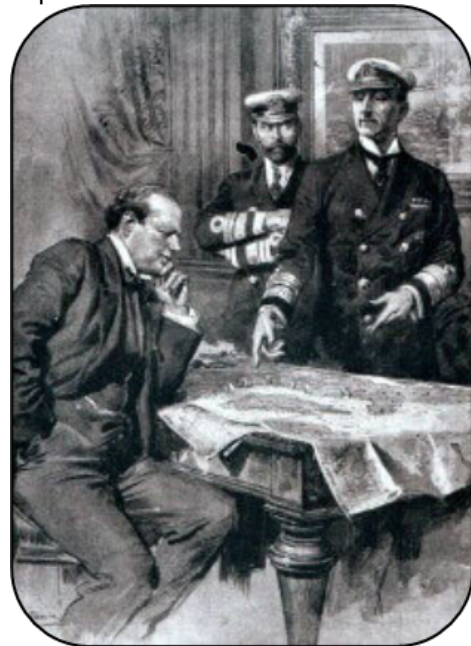
El comandante en jefe francés, general Joffre, se mantuvo enfáticamente en contra de cualquier dilución del esfuerzo francés y británico contra los alemanes en Francia. El mariscal de campo Sir John French, comandante en jefe británico en Francia, opinaba lo mismo que el punto decisivo era Francia. Muchos de los oficiales más importantes del ejército británico estaban sirviendo en Francia y estuvieron de acuerdo con su comandante.

El soldado británico más influyente fue Lord Kitchener, el secretario de Estado para la Guerra. Kitchener había servido durante gran parte de su carrera militar temprana en el Mediterráneo oriental y estaba bien informado sobre el Imperio Otomano, incluso hablaba algo de turco. Kitchener sopló caliente y frío en la empresa de Gallipoli.

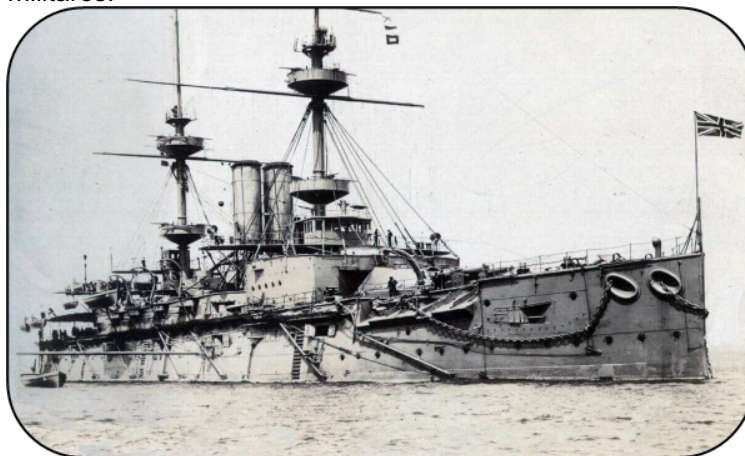
El principal apoyo para la acción en los Dardanelos provino del Almirantazgo Británico bajo el Primer Lord, Winston Churchill, y diversos elementos de los gobiernos británico y francés con el apoyo vacilante de Kitchener.

Una vez que se adoptó el principio de tal ataque, la decisión pasó a ser si debiese ser un ataque puramente naval o una operación combinada con fuerzas terrestres en la península de Gallipoli.

Esto planteó el siguiente problema que plagaría toda la operación de Gallipoli: la escasez de fuerzas y equipos militares.



Winston Churchill, Primer Lord del Almirantazgo 1914, con almirantes Madden & Jellicoe.

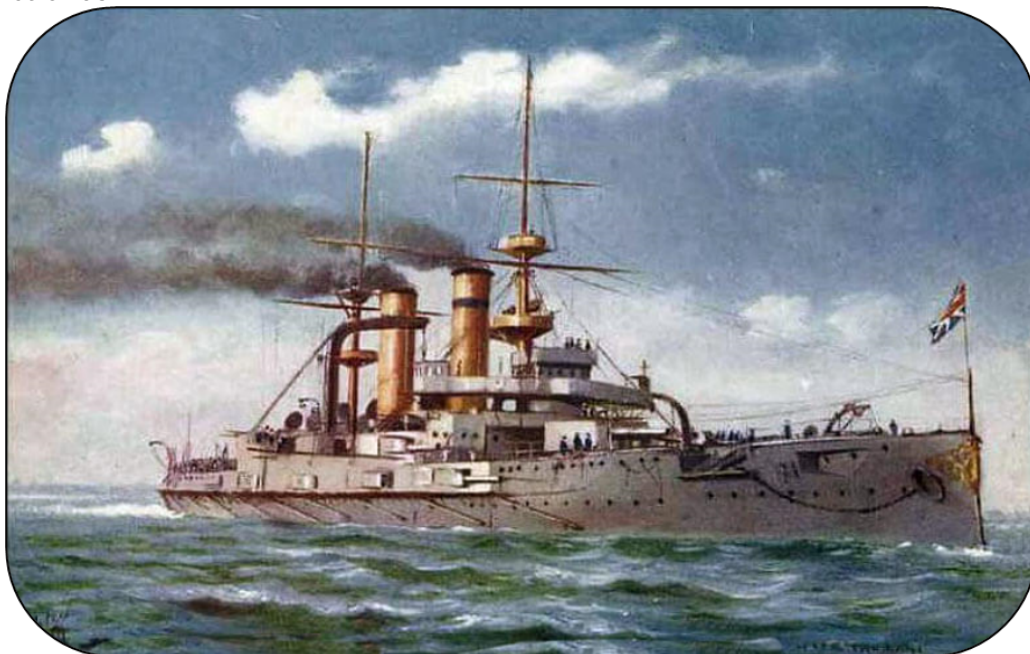


HMS Majestic: BB pre-Dreadnought

La Fuerza Expedicionaria Británica fue a Francia en agosto de 1914 con cuatro divisiones de infantería y una división de caballería formada por tropas regulares y reservistas. El extenso sistema de formaciones de Infantería Territorial y Caballería se utilizó para líneas de comunicación y defensa interna.

Lord Kitchener, uno de los pocos oficiales con la firme creencia de que la guerra sería de una duración considerable, inmediatamente comenzó el levantamiento de nuevas unidades del ejército. Se enviaron otras dos divisiones regulares de infantería a Francia y, posteriormente, otras dos

divisiones, la 28 y la 29., se formaron a partir de batallones regulares de infantería que regresaban de las colonias.

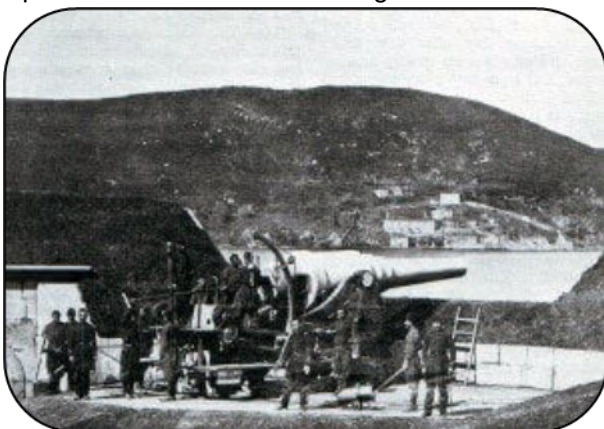


HMS Triumph: BB pre-Dreadnought, fue trasladado desde Hong Kong con 100 soldados para la campaña de los Dardanelos

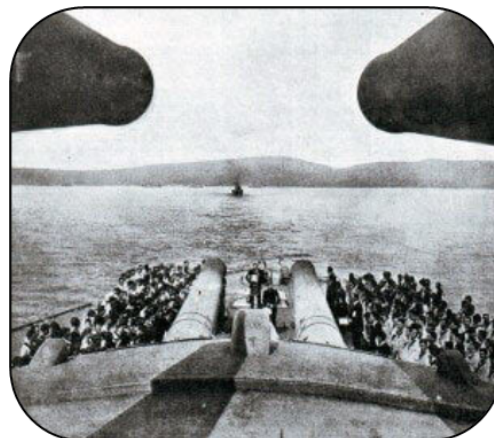
En 1915 se dispusieron refuerzos para la campaña de Gallipoli desde varios puntos, pero nunca en tiempo suficiente para que sean decisivos.

La sustancial expansión del ejército británico planteó inmensos problemas de abastecimiento. A fines de 1914, Gran Bretaña tenía un gran número de soldados en entrenamiento, que necesitaban uniformes y armas.

Además, las tropas que ya estaban en acción necesitaban cantidades significativamente mayores de equipo y municiones de lo que se había previsto en la planificación anterior a la guerra. En un mes de la batalla de Loos, la artillería británica disparó más proyectiles que los que se habían disparado en los tres años de la guerra de Sudáfrica.



Cañón en los Dardanelos, antes del bombardeo



Cañones de 15 pulgadas del HMS Queen Elizabeth frente a los Dardanelos

La guerra de trincheras requería armas especializadas no previstas antes de la guerra: en particular, morteros de trinchera y granadas (llamadas durante la guerra "bombas").

Se requerían muchas más ametralladoras y cañones de campaña, al igual que cañones más pesados. Estas demandas crearon una crisis significativa para el gobierno, que solo se superó al movilizar la mayor parte de la capacidad industrial británica anterior a la guerra para la fabricación de municiones, un proceso que no se completó hasta mediados de 1916.

A lo largo de 1915, las tropas británicas en Francia primero pidieron suministros de equipo y municiones, dejando cantidades totalmente inadecuadas para las tropas en otros teatros. No se suministraron bombas en ningún momento a las tropas de Gallipoli, a pesar de la clara necesidad de bombas en los combates de trinchera cuerpo a cuerpo.

Los suministros de municiones siempre fueron inadecuados en la operación Gallipoli, particularmente municiones de artillería. Para la acción contra los sistemas de trincheras, la munición de arma más efectiva era la de alto explosivo. La mayor parte de la munición suministrada a las tropas en Gallipoli era metralla y en cantidades insuficientes.

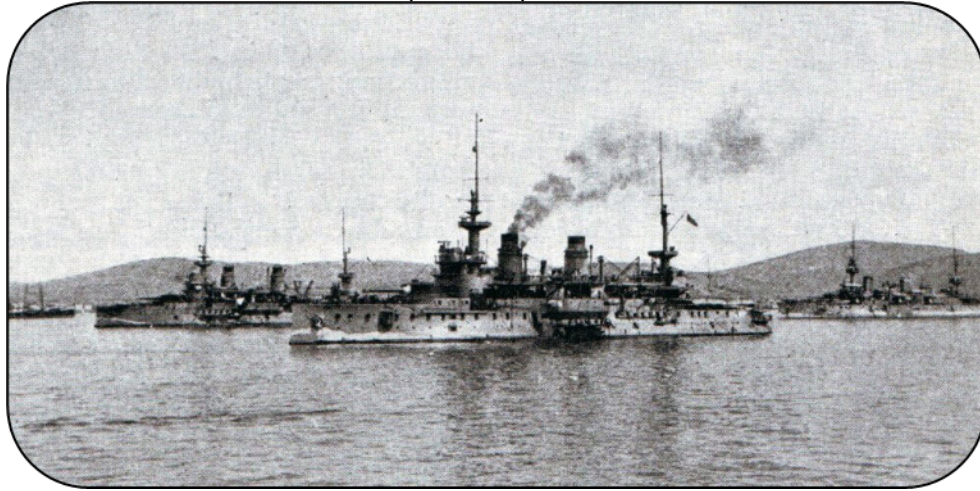
La sustancial expansión del ejército británico planteó inmensos problemas de abastecimiento. A fines de 1914, Gran Bretaña tenía un gran número de soldados en entrenamiento, que necesitaban uniformes y armas.

Además, las tropas que ya estaban en acción necesitaban cantidades significativamente mayores de equipo y municiones de lo que se había previsto en la planificación anterior a la guerra. En un mes de la batalla de Loos, la artillería británica disparó más proyectiles que los que se habían disparado en los tres años de la guerra de Sudáfrica.

La guerra de trincheras requería armas especializadas no previstas antes de la guerra: en particular, morteros de trinchera y granadas (llamadas durante la guerra "bombas").

Se requerían muchas más ametralladoras y cañones de campaña, al igual que cañones más pesados. Estas demandas crearon una crisis significativa para el gobierno, que solo se superó al movilizar la mayor parte de la capacidad industrial británica anterior a la guerra para la fabricación de municiones, un proceso que no se completó hasta mediados de 1916.

A lo largo de 1915, las tropas británicas en Francia primero pidieron suministros de equipo y municiones, dejando cantidades totalmente inadecuadas para las tropas en otros teatros. No se suministraron bombas en ningún momento a las tropas de Gallipoli, a pesar de la clara necesidad de bombas en los combates de trinchera cuerpo a cuerpo.



BB franceses en Mudros, en 1915 : St Louis, Charlemagne y Suffren.

Los suministros de municiones siempre fueron inadecuados en la operación Gallipoli, particularmente municiones de artillería. Para la acción contra los sistemas de trincheras, la munición de arma más eficaz era la de alto explosivo. La mayor parte de la munición suministrada a las tropas en Gallipoli era metralla y en cantidades insuficientes.

El número de cañones pesados y de campaña proporcionados a las formaciones británicas y ANZAC fue totalmente inadecuado para las operaciones ofensivas contra la oposición atrincherada.

La Royal Navy tenía su propia preocupación: asegurarse de que hubiera suficientes buques en la Gran Flota, la principal fuerza naval británica en el Mar del Norte, para derrotar a la Flota de Alta Mar alemana si se aventuraba en el Mar del Norte desde su base. red de bases en la costa alemana.

La fórmula para la Royal Navy era simple; tenía que haber una cantidad suficiente de acorazados y cruceros de batalla con la velocidad, el ancho del blindaje y el tamaño del cañón necesarios para combatir las naves capitales alemanas (en general Dreadnoughts y post-Dreadnoughts).

Eso dejó un número significativo de buques más viejos de velocidad, blindaje y armamento inadecuados para calificar para la Gran Flota, pero más que suficientes para usar en el Mediterráneo y atacar la capital otomana, Constantinopla. Estos fueron los buques en su mayoría que se ensamblaron frente a los Dardanelos bajo el mando de los almirantes Carden, de Robeck y Wemyss.

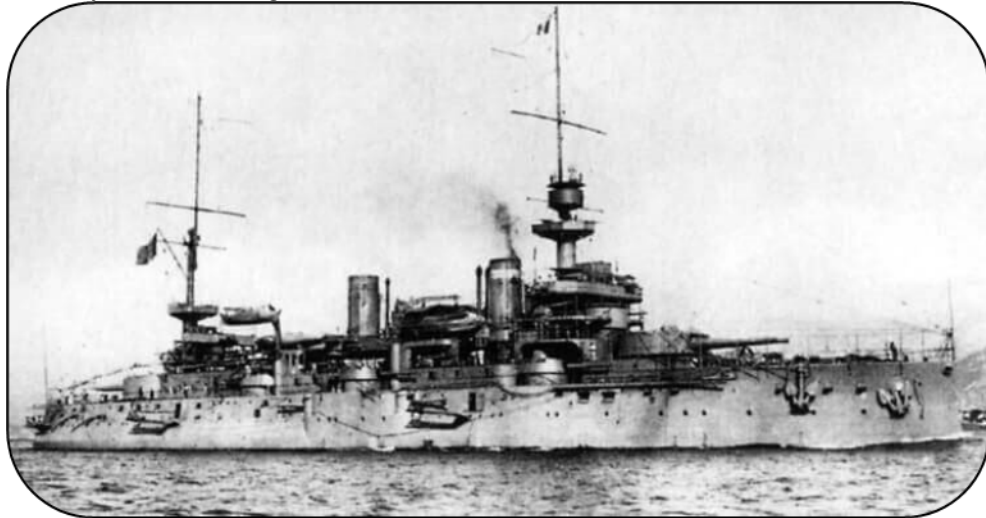
En enero de 1915, ante la ausencia de tropas para montar un desembarco en la Península de Gallipoli, el Gabinete de Guerra Británico resolvió lanzar un ataque naval por los Dardanelos con el objetivo de tomar Constantinopla. En un telegrama enviado el 5 de enero de 1915, el almirante Carden, comandante en jefe naval, informó al gabinete de guerra británico que un asalto naval a los Dardanelos podría tener éxito con una gran cantidad de buques. Se decidió dar este paso y se concentraron las fuerzas en el Mediterráneo oriental para montar el ataque.

Las armadas británica y francesa tomaron el puerto de Mudros en la isla griega de Lemnos para usarlo como base y la flota conjunta se reunió allí para el ataque a los Dardanelos.

Los Dardanelos tienen unas 47 millas de longitud. En el extremo del Egeo, su ancho varía entre 4 y 6 millas, cerrándose en el Estrecho, a mitad de camino, a una milla, antes de ensancharse cuando se acerca al Mar de Mármara. Es un canal profundo con una fuerte corriente que corre de este a oeste contra los buques que entran desde el Mediterráneo. Se colocaron fuertes turcos con cañones y varias baterías de cañones a lo largo de cada orilla.

La operación de ataque implicaría un bombardeo de las posiciones costeras turcas seguido de una incursión por los Dardanelos en la que los dragaminas encontrarían y retirarían las minas turcas mientras los grandes buques protegían a los dragaminas del bombardeo desde las posiciones fijas en la costa y baterías de armas móviles que se mueven por el interior.

La esquina nororiental del Egeo está sujeta a tormentas y clima adverso que interfirió con la actividad naval y aérea a lo largo de 1915.



Acorazado francés Suffren

Los buques británicos y franceses se desplegaron en el Mediterráneo oriental:

- HMS Queen Elizabeth: el acorazado más moderno de Gran Bretaña con seis cañones de 15 pulgadas estuvo disponible porque se le pidió que realizara pruebas de artillería antes de unirse a la Gran Flota en el Mar del Norte. La reina Isabel fue enviada al Mediterráneo para llevar a cabo sus pruebas de artillería contra los turcos durante el forzamiento de los Dardanelos.
- HMS Prince George, Irresistible, Cornwallis, Ocean, Lord Nelson, Swiftsure y Triumph: todos los acorazados anteriores al Dreadnought son demasiado viejos para servir en la Gran Flota.
- HMS Vengeance y Canopus: ambos acorazados anteriores al Dreadnought demasiado viejos para servir en la Gran Flota. Canopus formó parte del escuadrón del almirante Craddock frente a Chile en otoño de 1914 en la Batalla de Coronel y participó en la Batalla de las Islas Malvinas el 8 de diciembre de 1914.
- HMS Albion: un acorazado anterior al Dreadnought enviado desde el Cabo de Buena Esperanza.

- HMS Victorious, Mars, Magnificent y Hannibal: todos los acorazados anteriores al Dreadnought destinados a ser desguazados e indultados para servir en la operación de los Dardanelos.
- HMS Indefatigable e Inflexible: ambos cruceros de batalla adjuntos a la Flota de los Dardanelos. Indefatigable estaba estacionado en el Mediterráneo y debía ser relevado por Inflexible desde el Mar del Norte. Ambos quedaron para la operación de los Dardanelos. Inflexible fue uno de los dos cruceros de batalla del almirante Sturdee en la Batalla de las Islas Malvinas el 8 de diciembre de 1914.
- Bouvet, Charlemagne, Gaulois y Suffren: todos los acorazados franceses anteriores al Dreadnought comandados por el contraalmirante Guépratte.

La mayoría de estos buques capitales, además del Queen Elizabeth, montaban un armamento principal de cañones de 12 pulgadas.

La flota en el Mediterráneo Oriental también comprende cruceros ligeros, destructores, submarinos y varios escuadrones de dragaminas.

Más adelante en la campaña, la flota naval se reforzó con los Monitores de nueva construcción (buques de poco calado montados con cañones de entre 6 y 12 pulgadas diseñados específicamente para el bombardeo en tierra).

El ataque naval

Como el ejército se negó a poner a disposición tropas para una operación en los Dardanelos, las autoridades navales se reconciliaron con atacar solo con buques. El personal del almirante Carden elaboró un plan detallado cuyo objetivo era aplastar las defensas costeras turcas, forzar un paso a través de los Dardanelos, ingresar al Mar de Mármara y capturar la capital otomana de Constantinopla, obligando a Turquía a hacer las paces.

Los Dardanelos fueron reconocidos por submarinos británicos y franceses, de los cuales el primero fue el B11, comandado por el comandante Holbrook, que inició su patrullaje el 13 de diciembre de 1914. En el transcurso de este viaje, el B11 hundió el anciano acorazado turco Messudiyeh, por el cual Holbrook recibió el Victoria Cruz.

Estos reconocimientos y otras observaciones revelaron que los turcos, bajo la supervisión alemana, habían colocado varias líneas de minas a través de los Dardanelos. Según el plan de ataque británico, estos serían barridos por los buques británicos y franceses atacantes.



Batería pesada turca en el estrecho de los Dardanelos

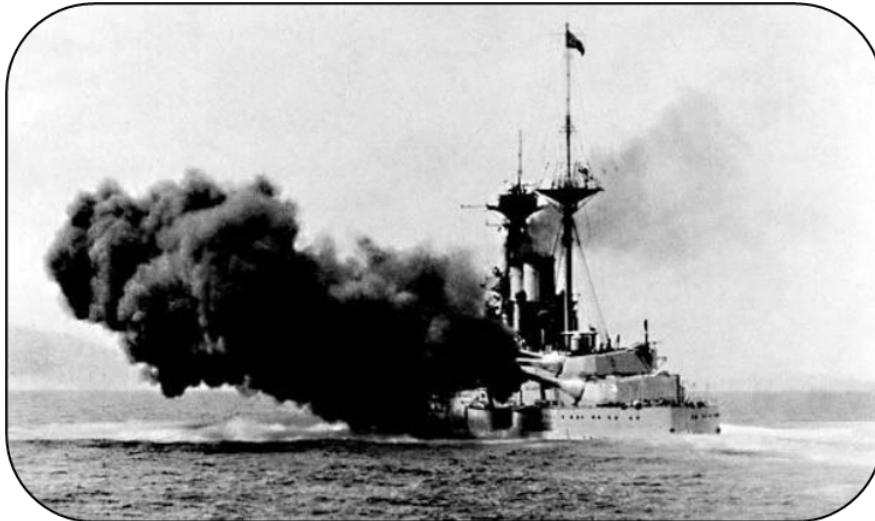
19 de febrero de 1915: El ataque de los buques británicos y franceses comenzó el 19 de febrero de 1915. Los primeros fuertes turcos en ser bombardeados fueron los de la entrada de los Dardanelos, Sed el Bahr en el Cabo Helles y Kum Kale en la costa sur asiática, con sus baterías asociadas. Por la mañana, el bombardeo fue realizado a larga distancia por Agamemnon, Cornwallis, Vengeance, Triumph, Inflexible, Bouvet, Suffren y Gaulois. Los destructores proporcionaron escoltas mientras que otros buques informaron de la caída de balas.

En la tarde del 19 de febrero, varios buques cerraron el campo de tiro y continuaron disparando contra los fuertes bajo su propia observación.

Los buques se retiraron al anochecer. Los fuertes turcos, aunque sufrieron daños, no quedaron fuera de servicio y muchas de sus armas permanecieron en servicio. Una dificultad para los buques británicos era que estaban equipados con proyectiles perforantes en lugar de los proyectiles de alto explosivo necesarios para el bombardeo terrestre, por lo que solo el material golpeado directamente por un proyectil sufría daños.

Entonces intervino el mal tiempo, de modo que el ataque se detuvo durante varios días.

25 de febrero de 1915: El bombardeo se reanudó en la mañana del 25 de febrero de 1915 a larga distancia por el HMS Queen Elizabeth, Agamemnon, Irresistible y Gaulois, al que se unieron a media mañana el Vengeance, Cornwallis, Suffren y Charle-magne. Se infligieron daños considerables a los fuertes turcos.



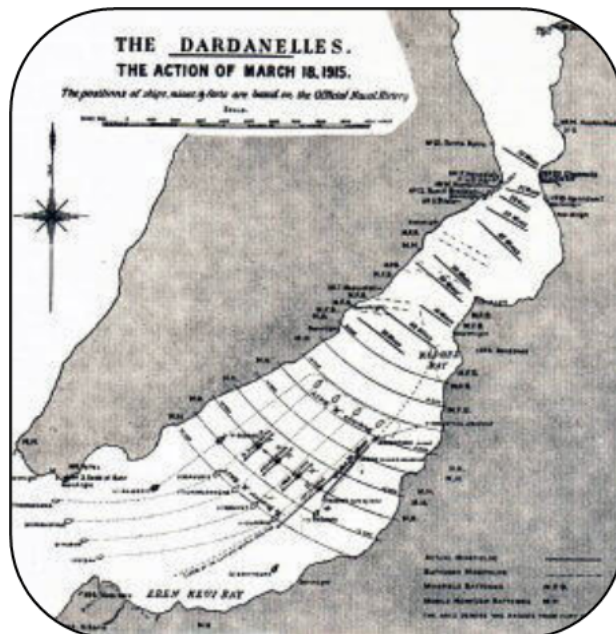
Acorazado HMS Queen Elizabeth disparando salva de 15 pulgadas.

Por la tarde, varios de los buques atacaron los fuertes a quemarropa dejándolos fuera de combate, aunque solo temporalmente.

Los dragaminas británicos pudieron comenzar su trabajo y limpiaron gran parte del canal de minas en la mañana del 26 de febrero, lo que permitió a Albion, Vengeance y Majestic enfrentarse a Fort Dardanus, ubicado en la costa asiática al comienzo de las angosturas.

En Cape Helles, los grupos de la Royal Marine se desembarcaron para completar la demolición de los fuertes. El grupo de desembarco en Kum Kale en la costa asiática fue rechazado por las tropas turcas. La facilidad con la que los infantes de marina desembarcaron en Gallipoli indica la falta de defensas turcas en la península y contrasta con la feroz lucha requerida a fines de abril de 1915, cuando los desembarcos finalmente se produjeron con fuerza.

2, 3 y 4 de marzo de 1915: El 2 de marzo, los buques bombardearon las posiciones turcas en los Estrechos. Al mismo tiempo, los buques franceses avanzaron por el Golfo de Saros en la costa norte de Gallipoli y bombardearon el área de Bulair, donde los Turcos mantuvo una línea defensiva en el cuello de la península.

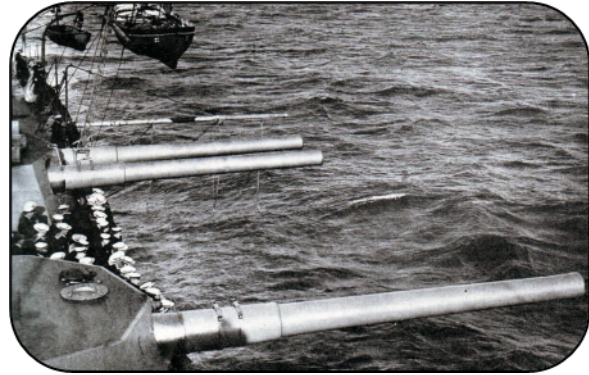


Plan de ataque de buques británicos y franceses

El 4 de marzo, un destacamento de la Royal Marine del HMS Irresistible aterrizó en Kum Kale para completar la destrucción de las obras defensivas, pero las tropas turcas lo obligaron a regresar a sus buques, a pesar del apoyo de fuego del crucero ligero HMS Amethyst y una fuerza de destructores.

5 al 18 de marzo de 1915

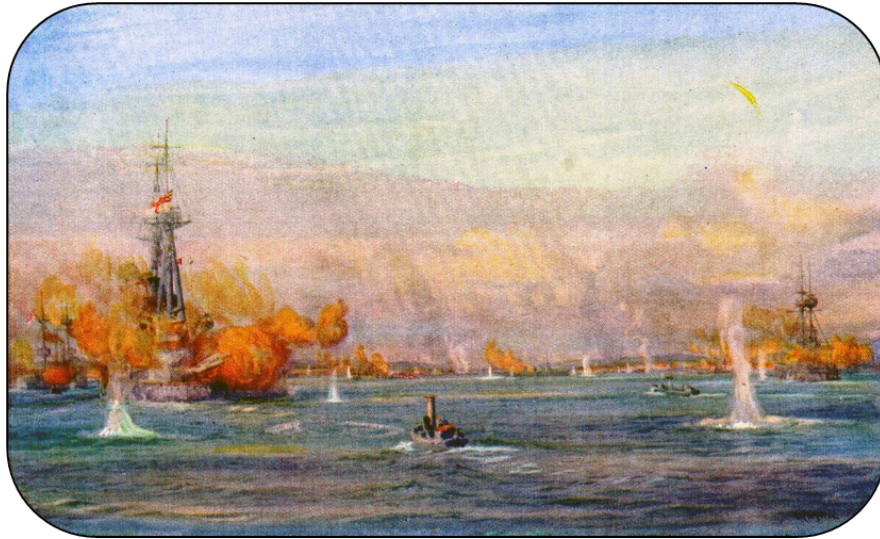
El ataque a las angosturas comenzó el 5 de marzo de 1915. Los fuertes turcos estaban más fuertemente defendidos que los de la desembocadura de los Dardanelos y montaban cañones de entre 9 y 14 pulgadas de calibre. Se afirma que los turcos desplegaron minas flotantes arrastradas por el canal por la corriente, además de campos de minas fijos, creando un peligro adicional sustancial para los buques británicos y franceses que atacaban. (Es muy posible que las "minas flotantes" fueran minas amarradas que los buques británicos y franceses no pudieron identificar. Las minas flotantes eran relativamente fáciles de detectar y destruir y habrían sido un desperdicio de un recurso valioso).



Cañones del HMS Lord Nelson: acorazado pre Dreadnought, participó en los Dardanelos:

El HMS Queen Elizabeth disparó indirectamente desde el golfo de Saros al norte de la península de Gallipoli, a doce millas de distancia, y los hidroaviones de la Royal Navy informaron sobre la caída de los disparos en los fuertes turcos en las angosturas.

El patrón de ataque continuó durante dos semanas con el Queen Elizabeth, acompañado por el Inflexible y el Prince George, disparando desde el golfo de Saros mientras otros buques capitales se enfrentaban a los fuertes turcos desde el interior de los Dardanelos. El daño a las instalaciones de la costa turca fue sustancial.



Acorazados británicos bombardeando baterías turcas en Chanak

Mientras tanto, los dragaminas despejaron los accesos a las angosturas cubiertos por el fuego de los cruceros ligeros y destructores británicos, que se enfrentaron a las baterías móviles turcas en la costa. Los barredores de minas se vieron considerablemente obstaculizados por la fuerte corriente adversa que fluía por el canal.

En la noche del 14 de marzo de 1915, el HMS Amethyst se enfrentó a las baterías turcas en Kephez Point mientras cubría las operaciones de barrido de minas y sufrió graves daños y pérdida de vidas.

El 18 de marzo de 1915 fue el último día del intento de forzar los Dardanelos con buques. Se pensó que la operación de barrido de minas había tenido éxito con todas las líneas de minas amarradas eliminadas.

Los buques capitales británicos y franceses navegaron hacia Chanak, siguiendo un curso en zigzag para que el fuego pudiera dispararse en cada costa, con la intención de navegar a través de los Estrechos y hacia el Mar de Mármara.

La primera línea comprendía los acorazados franceses Suffren, Bouvet, Charlemagne y Gaulois. La segunda línea comprendía los acorazados británicos Triumph, Albion, Irresistible y Ocean. La tercera línea estaba compuesta por la reina Isabel, Agamenón, Lord Nelson y el crucero de batalla Inflexible.

Los turcos bombardearon los buques que avanzaban desde los fuertes y las baterías terrestres móviles.

Los acorazados franceses, que se estaban quedando sin municiones, giraron a estribor para permitir que la segunda línea se hiciera cargo de la camioneta. Mientras giraban, Bouvet golpeó una mina, volcó y se hundió con una gran pérdida de vidas.

Poco después, el Irresistible golpeó una mina y se hundió lentamente, siendo rescatada la mayor parte de su tripulación. Ocean luego golpeó una mina y se perdió, nuevamente con pocas pérdidas de vidas. El último gran buque que golpeó una mina fue el Inflexible, pero logró llegar a Lemnos, aunque gravemente dañado.

En ese momento se creía que estas grandes pérdidas fueron causadas por minas flotantes o tubos de torpedos en tierra. De hecho, las pérdidas fueron causadas por una fila adicional de minas fijas no descubiertas. Al darse cuenta de que cada línea de acorazados británicos y franceses giraba a estribor y retrocedía a lo largo de la costa sur, más allá de las siguientes líneas de buques, durante la noche los turcos colocaron minas a lo largo de esa costa. Fue en estas minas donde se hundieron los buques franceses y británicos.

Además, los acorazados franceses Gaulois y Suffren sufrieron daños tan graves por los disparos turcos que requirieron reparación en el astillero.

El último día del ataque naval británico y francés el 18 de marzo de 1915 tensó las defensas turcas casi hasta el punto de ruptura. Más de la mitad de la munición de artillería había sido disparada y no podía ser reemplazada. Los campos de minas habían desaparecido casi por completo, aparte de la fila sorpresa que hundió los acorazados británicos y franceses. Para alivio de los turcos y sus comandantes alemanes, el ataque no se reanudó.



Acorazados franceses en angosturas de los Dardanelos, 18 marzo 1915; El Bouvet, se hunde después de impactar una mina, y Suffren, bajo un intenso fuego de artillería turco

Al anochecer, los buques británicos y franceses se retiraron. El almirante de Robeck estaba ahora al mando en lugar del almirante Carden. La opinión de De Robeck era que la operación para limpiar los campos de minas turcos no podía garantizar un paso seguro para los acorazados y que los cañones navales con la forma de munición disponible para la flota no podían garantizar la destrucción de las fortificaciones turcas y hacer frente a los números de armas móviles basadas en tierra.

Se abandonó el intento de forzar los Dardanelos solo con la Flota. Para entonces, las tropas se estaban reuniendo en el Mediterráneo oriental. Les quedaría a ellos intentar tomar la península de Gallipoli y así permitir que la flota pasara los Dardanelos.

Segunda Etapa del Plan Británico

Esta fue el intento de forzar la angostura. Los minadores y destructores (DD) que seguían a los acorazados fueron detenidos en la angostura existente entre Chanak y Kilid Bahr. El "Queen Elizabeth" intentó bombardear Gallipoli durante dos días, por sobre los fuertes del estrecho, sin resultados, mientras otros acorazados (BB) entraban a Los Dardanelos. Carden no aprovechó el tiro diurno e intentó forzar la angostura, apremiado por los insistentes mensajes de Churchill.

Entre el 10 y el 16 de marzo los barreminas ingleses fueron seriamente dañados, las minas turcas siguieron sembrándose y las baterías costeras disparando. A las 181130 Robeck había asumido el mando en reemplazo de Carden y efectuaba un tiro de bombardeo con 6 acorazados (BB) a 14.000 yardas mientras 4 acorazados (BB) franceses lo hacían a 9.000 yardas; uno de estos últimos fue hundido por una mina y otro casi fue dado de baja por la artillería turca.

A las 1600 de ese día el "Irresistible" y el "Ocean" que intentaban forzar la angostura se hundían tras chocar con dos minas. Otro bombardeo ordenado por Robeck el 4 de abril dejó a 3 cruceros ligeros (CL), 1 CB y 2 acorazados (BB) hundidos, llegándose a la conclusión que no se podría penetrar hacia el Mar de Mármara sin antes haber barrido las minas y destruido las baterías turcas, pero en el intento la totalidad de la flotilla de barreminas quedó seriamente dañada. Dadas estas condiciones, Lord Kitchener aceptó diferir la operación hasta que las tropas británicas ocuparan Kilid Bahr.

Preparación del Asalto Anfibio a la Península de Gallipoli

La decisión de emplear tropas de ejército, en una tarea que se previó inicialmente como naval, significó desarrollar la capacidad de abrir otro frente en el flanco marítimo sur de Alemania y sus aliados. Lo cual requirió a su vez del comandante Naval británico del Egeo el improvisar una fuerza de tarea anfibia cuya efectividad táctica no podría ser mayor que el escaso apoyo logístico que la sustentaba; particularmente en la tarea de seleccionar, transportar y adiestrar al personal. Este último comenzó a llegar a la isla de Lemnos sin poder desembarcar pues su equipo venía distribuido en otros buques y el grupo completo de transportes debió desplazarse al puerto de Alejandría en Egipto, distante 700 millas, para reestibar la carga. Mientras tanto, el general von Sanders distribuía a sus tropas en tres posiciones claves y habilitaba caminos para reforzarlas desde el Bósforo. La totalidad de las tropas turcas se distribuyó en la siguiente forma: 2 divisiones en Kum Kale, 2 divisiones en el Istmo de Bulair, 2 divisiones en Gallipoli y otra división de reserva en Kirthia.

Desembarco Anfibio Británico en Gallipoli



El general von Sanders no logró prever donde desembarcarían los británicos. En esta ofensiva el general Hamilton dividió a sus 50.000 hombres en dos columnas que debían converger sobre Kilid

¹⁹⁰ http://www.davidrowlands.co.uk/gallery/gal_detail.asp?varPaintCode=768

Bahr; una de ellas de 30.000 desembarcó en la bahía de Sulva y la otra lo hizo 12 millas más al sur el 25 de abril, con posterioridad al bombardeo de dicha bahía.

El desembarco, con un error de posición, salvó a los británicos del bombardeo directo de las baterías turcas. Esto podría haber facilitado el alcanzar el objetivo por parte de la primera columna, de no mediar la iniciativa de Mustapha Kemal, quien al mando de la reserva estratégica en Kirthia, hizo retroceder a las tropas del Australian New Zealand Army Corps (ANZAC) y con otros refuerzos se les mantuvo controlados desde las alturas circundantes al lugar del desembarco. Ese mismo día la segunda columna británica, que desembarcó en las cercanías del Cabo Helles, fue detenida por las compañías turcas que defendían las playas de desembarco, ya que el tiro de bombardeo había cesado 10 minutos antes que la primera ola de desembarco fuera despachada desde los buques. La noche del 25 de abril sorprendió a las tropas inglesas y de sus aliados sosteniéndose difícilmente en las playas de desembarco S, V, W, X e Y.



191

Sostenimiento de la Posición Británica y Retirada de las Tropas

Desde mayo hasta fines de 1915 la situación en el Cabo Helles se asemejaba extraordinariamente a la guerra de trincheras que se vivía en el frente occidental. Durante este largo período se requirió cada vez de un mayor apoyo de la flota para las operaciones en tierra, pero había dificultades en las comunicaciones inalámbricas, inadecuados mapas del lugar y carencia de observadores adelantados o de espionaje aéreo.

En diciembre era obvio que nada sacaban los británicos con permanecer en Gallipoli. En 1916 las tropas turcas aún controlaban el estrecho de Los Dardanelos y las últimas tropas británicas abandonaban ordenadamente sus posiciones en la península. Rusia había rechazado cooperar con Inglaterra y el desastroso resultado de toda la campaña provocó la remoción del Almirante Fisher como primer Lord del Mar y la caída del gabinete de Churchill.

Comentario

La experiencia británica en Gallipoli demostró que en las operaciones muy cercanas a costa frente a territorio hostil se debe contar con el apoyo de fuerzas terrestres para la materialización de una operación conjunta en la cual cada una tiene objetivos que son interdependientes.

Por otra parte, la operación anfibia que se planifique realizar debe contar con tropas que superen varias veces en número a las que defienden la posición a conquistar. También, quedó evidenciado que por sobre el calibre de los cañones, la efectividad real de los mismos se puede lograr por su movilidad táctica.

¹⁹¹ <https://nzhistory.govt.nz/war/the-gallipoli-campaign/introduction>

Estos factores fueron decisivos para las campañas anfibias que se realizarían con posterioridad en esta y en la siguiente guerra mundial.



192

Referencias:

- Aguirre Vio, Carlos. "Historia Naval Mundial". Capítulo LXXI.
- United States Naval Academy. "The United States and World Sea Power." New Jersey, Prentice Hall Inc., pp. 495 a 514.
- Gallipoli 1915, Frontal Assault on Turkey. Philip J. Haythornthwaite. 1991. Osprey Publishing Ltd.
- Gallipoli - Anzac, The Landing. Stephen Chambers. 2008. Pen & Sword Military

Enlaces de Interés

- Gallipoli: <https://www.youtube.com/watch?v=leAPkEI8hHg>
- Gallipoli: https://www.youtube.com/watch?v=qW8O_sisf4I

CAPÍTULO 14 BATALLA DE JUTLANDIA

Contenido: Operaciones previas a la batalla. Aproximación y primeros contactos. Persecución de los cruceros de batalla británicos. Contacto de los Grupos de Batalla. Acciones nocturnas.¹⁹³

Situación Histórica

En 1914 el centro de gravedad de la Primera GM descansaba en el área del Mar del Norte y el Frente Occidental; en 1915 se desplazó hacia el Este del Mediterráneo y el Frente Oriental. Al inicio de 1916 ambos bandos coincidían en que la definición debía obtenerse en el Occidente. En Alemania, el bloqueo económico impuesto por los aliados estaba provocando escasez de materias primas. La Flota de Alta Mar alemana había sido mantenida en sus bases por orden imperial desde la acción de Dogger Bank; y los submarinos habían sido restringidos severamente en sus operaciones por la presión del gobierno de EE. UU. No obstante, tres semanas antes de la ofensiva terrestre de Verdún, el Kaiser autorizó al Almirante Reinhard von Scheer para que su flota realizara operaciones ofensivas. Por su parte, John Jellicoe, el Almirante de la Gran Flota británica, había concentrado su esfuerzo en mantener el bloqueo de Alemania y esperaba las mejores condiciones para aniquilar la fuerza enemiga.



Operaciones Previas a la Batalla.

En abril de 1916 la Flota de Alta Mar alemana inició su ofensiva con el bombardeo de Lowestoft con 4 CB y 6 cruceros ligeros (CL). Un mes más tarde Jellicoe fracasó en su intento de atraer a los alemanes a un encuentro con la Gran Flota usando 2 portaaviones para bombardear sus bases. Mientras tanto, el almirante von Scheer había planificado bombardear un importante astillero en Sunderland.

Esta actividad alemana de hostigamiento a la costa inglesa formaba parte de una Maniobra Estratégica mediante la cual se pretendía desgastar a la flota inglesa para posteriormente poder enfrentarla con probabilidades de éxito, ya que la Gran Flota contaba con alrededor de 150 unidades de las cuales 63 eran cruceros ligeros (CL) o superiores y la Flota de Alta Mar alemana tenía unas 99 unidades, de las cuales 38 eran cruceros ligeros o superiores.

Plan de Batalla o Idea de Maniobra Alemán

La idea general de la Maniobra era atraer a parte de la fuerza inglesa (su Grupo de Exploración) hacia un lugar donde estuviese operando la totalidad de las unidades alemanas. Al zarpar los ingleses, serían atacados por submarinos estacionados frente a los puertos base y la aviación mantendría la ubicación de los medios enemigos para atacarlos después de la acción submarina.

El despliegue.

La salida germana se materializó el 31 de mayo después de varias postergaciones debidas al mal tiempo que predominó en esos días, obligando a los submarinos a replegarse antes de poder atacar por haberse terminado su autonomía. Los aviones tampoco pudieron operar como estaba

¹⁹³Este capítulo tiene como referencia apuntes de Historia Naval hechos en 1992 por el CF Sr. Enrique Cordovez Pérez.

previsto. Además, y posiblemente gracias a haber descifrado mensajes relacionados con la Maniobra alemana, los ingleses zarparon con todos sus medios en busca de su enemigo.

na, los ingleses zarparon con todos sus medios en busca de su enemigo.	
Fecha	31 de mayo a 1 de junio de 1916
Resultado	Victoria táctica alemana Victoria estratégica británica
Consecuencias	Reino Unido mantiene el dominio en el Mar del Norte
Beligerantes	
 Gran Flota de la Royal Navy	 Flota de Alta Mar de la <i>Kaiserliche Marine</i>
Comandantes	
 Sir John Jellicoe  Sir David Beatty	 Reinhard Scheer  Franz von Hipper
Fuerzas en combate	
151 buques • 28 acorazados • 9 cruceros de batalla • 8 cruceros acorazados • 26 cruceros ligeros • 78 destructores • 1 barco minador • 1 portahidroaviones	99 buques • 16 acorazados • 5 cruceros de batalla • 6 pre-dreadnought • 11 cruceros ligeros • 61 torpederos
Bajas	
• 6094 muertos • 510 heridos • 177 prisioneros • 3 cruceros de batalla • 3 cruceros acorazados • 8 destructores	• 2551 muertos • 507 heridos • 1 crucero de batalla • 1 pre-dreadnought • 4 cruceros ligeros • 5 torpederos

Aproximación y primeros contactos.

El 301800 mayo 1916 se recibió en el Almirantazgo británico la información del zarpe del Grupo de Exploración de la Flota alemana desde la base en Jade, desconociéndose el zarpe posterior de la Flota de Alta Mar. A medianoche el cuerpo principal del Grupo de Batalla inglés zarpaba de Scapa Flow al mando del Almirante Jellicoe. Hacían lo propio desde Rinhaid Head el Almirante Jerram con el resto del Grupo de Batalla, y desde Rosyth, el Almirante David Beatty con el Grupo de Exploración.

Efectivamente, el Almirante von Scheer había zarpado con la Flota del Alta Mar tres horas antes que los británicos y dejado un buque que contestara las señales de radio con su característica de



HMS Warspite y HMS Malaya durante la batalla¹⁹⁴

¹⁹⁴

<https://www.greelane.com/es/humanidades/historia-y-cultura/world-war-i-ii-hms-warspite-2361224/>

llamada; sus dirigibles no habían podido llegar a su estacionamiento para detectar anticipadamente a los británicos que convergían a un punto de reunión frente a la península de Jutlandia.

A las 311520 el Almirante Franz von Hipper se había adelantado unas 60 millas al Almirante von Scheer con su Grupo de Exploración.



*Situación General*¹⁹⁵

A raíz de la simultánea investigación de un contacto neutral que navegaba entre las fuerzas se produjo el primer avistamiento entre cruceros de los Grupos de Exploración. De acuerdo con la maniobra planificada la fuerza alemana retromarchó hacia su fuerza principal atrayendo, en persecución, al Grupo de Exploración inglés, quedando ambas fuerzas con rumbos paralelos en dirección ESE.

Cuando se estuvo a distancia de cañón, von Hipper se encontraba a 47 millas de von Scheer y Beatty a 52 millas de Jellicoe. Las condiciones atmosféricas favorecían a los alemanes pues el horizonte hacia el Oeste estaba despejado.

A las 311602 el "Lion", buque insignia de Beatty rompió el fuego sobre los alemanes a 14.000 yardas recibiendo impactos que casi lo destruyen y 3 minutos más tarde el "Von der Tann" acertaba dos salvos en el "Indefatigable". El "Queen Mary" impactó en el "Seydlitz" volándole una torre. A las 311626 el "Derfflinger" hizo explotar las santabárbaras del "Queen Mary" que se fue a pique con sus 29.000 toneladas y prácticamente toda su dotación. Von Hipper eludió posteriormente un ataque de torpedos maniobrando con los CB, pero perdiendo 2 destructores (DD). Cuando el Almirante Beatty avistó los acorazados (BB) de la fuerza principal alemana, que se reunían con las unidades que iba persiguiendo, cayó 180° en demanda del resto de la flota inglesa.

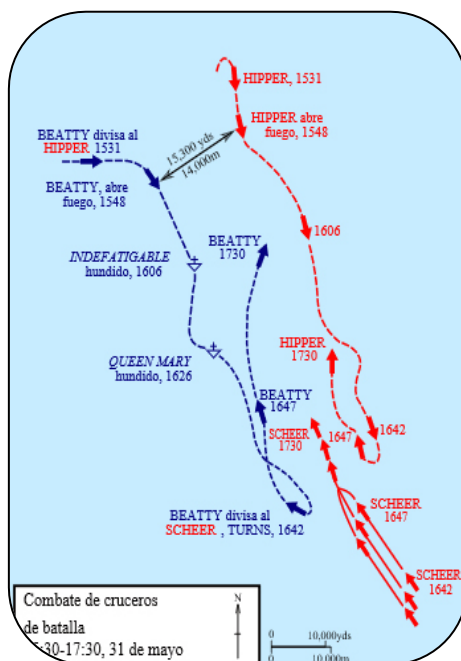
¹⁹⁵ https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_Jutlandia

Persecución de los cruceros de batalla británicos.

Desde las 311600 hasta las 311800 la Flota de Alta Mar persiguió al Grupo de Exploración británico logrando hundir al "Southampton" después de haber recibido 60 impactos. El comandante de los CB Almirante Evan-Thomas escapaba a 25 nudos mientras los alemanes lo perseguían a 22 con un intercambio de disparos con 12 impactos para los primeros y 17 para los segundos. Mientras tanto, Jellicoe había variado su rumbo al Sur y aumentado a 25 nudos para acortar distancia con Beatty intentando imponer una muralla de acorazado (BB) al avance de los alemanes.

Sin embargo, las informaciones de la posición germana, recibidas de Beatty y Goodenough, no eran coincidentes. Ello ponía de relieve el problema del mando en acciones en las cuales no podía ver, como en las guerras napoleónicas, todo lo que estaba ocurriendo en el campo de batalla.

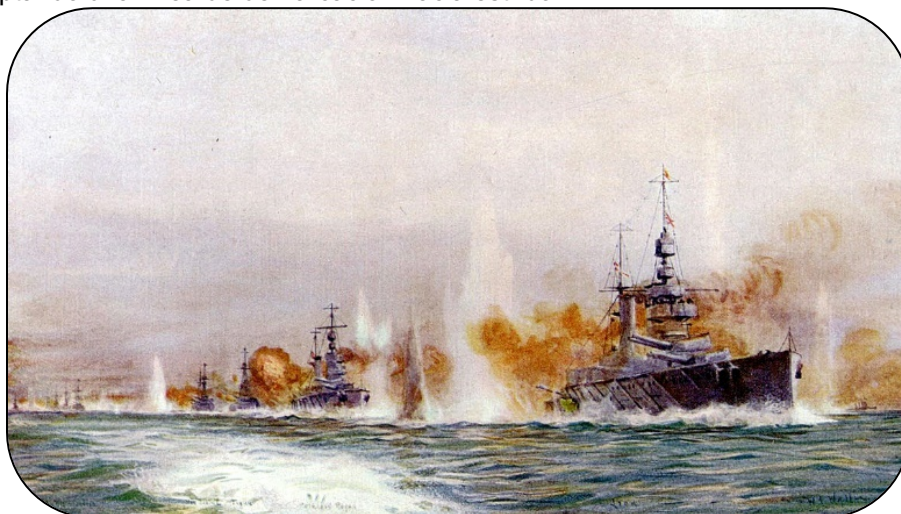
A las 311730 Beatty continuaba liderando al Grupo de Exploración hacia Jellicoe y caía bruscamente al NE para disparar sobre la vanguardia de la Flota de Alta Mar. Dos minutos más tarde se avistó el crucero ligero (CL) de más al sur de Jellicoe y von Hipper retromarchó hacia von Scheer.



196

Contacto de los grupos de batalla de ambas flotas.

Mientras el Almirante von Scheer avanzaba hacia el Norte, el Almirante Jellicoe trataba de resolver las discrepancias sobre la posición del enemigo estimándose el contacto entre ambas fuerzas a las 311820. Al avistar a Beatty le preguntó dónde estaba von Scheer y se le informó que, hacia el SW, adoptando una línea de demarcación hacia estribor.



*Cruceros de Batalla británicos /31 mayo 1916) HMS Lion, Princess Royal, Tiger, Queen Mary, New Zealand e Indefatigable: pintura de Lionel Wyllie*¹⁹⁷

Al minuto 14 se confirmó que von Scheer se encontraba al SSW y los CB de Beatty corrían para alcanzar la vanguardia de Jellicoe y más a proa aún los del II Escuadrón de crucero ligero (CL) quedando en esta maniobra fuera de acción el ACL "Warrior" y hundiéndose el ACL "Defence" bajo

¹⁹⁶ https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_Jutlandia

¹⁹⁷ <https://www.britishbattles.com/first-world-war/the-battle-of-jutland-part-ii-the-opening-battle-cruiser-action-on-31st-may-1916/>

el fuego de los CB "Lützow" y "Derfflinger". Mientras tanto el "Wiesbaden" bajo el fuego de varios CB británicos se daba vuelta de campana y hundía.

El desplazamiento de los 24 acorazados (BB) británicos, formados en 6 columnas cambiando hacia una sola, con los CB en la vanguardia, materializaba la tantas veces ensayada formación de batalla británica, poniéndola en posición ventajosa sobre los alemanes para cortar su retirada en dirección a la costa danesa.

En el intertanto, el "Lützow", buque insignia de von Hipper, hundía al "Invencible" y von Scheer se había desplegado en dirección al Este, sufriendo daños en los acorazados (BB) "Kenig" y "Mark Graf".

Las condiciones de visibilidad eran malas para ambas fuerzas y von Scheer decidió a las 311833 caer 180° en dirección al SW, lo cual no fue informado a Jellicoe por los buques de la vanguardia que vieron la evolución, manteniendo el rumbo SE durante 4 minutos después que los buques propios cesaran el fuego. Recién a las 311850 Jellicoe ordenó a la Gran Flota caer al 167°, cuando ya las flotas estaban separadas 12 millas. Von Scheer dejó a sus CB en la vanguardia. Cinco minutos más tarde los comodores alemanes ordenaban un ataque de torpedos con sus destructores (DD) sobre la vanguardia de la Gran Flota produciéndose un momento crítico en la batalla porque Scheer atacó también la vanguardia inglesa con los CB, perdiéndose el "Derfflinger" y el "Van Der Tann".

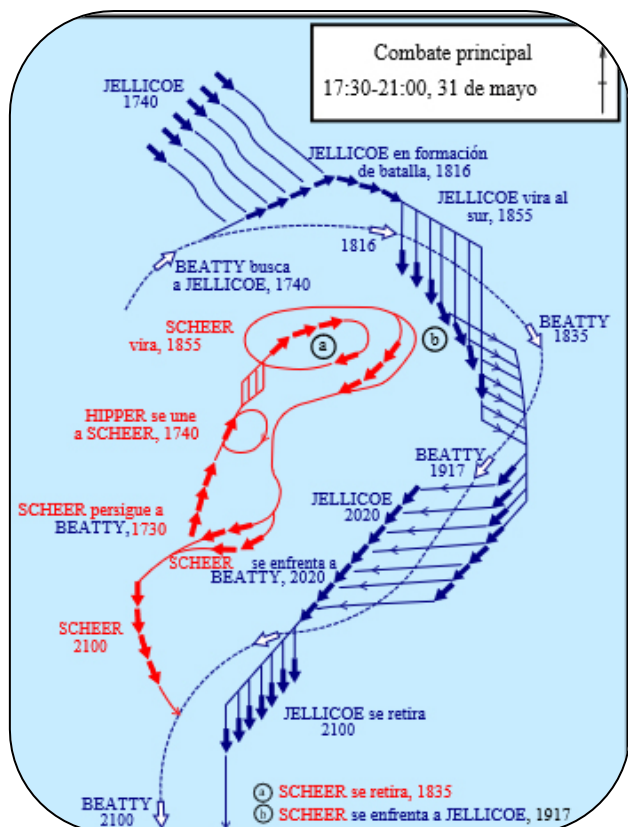
A las 311918 la Flota de Alta Mar se retiraba rotando el eje de batalla de manera que sus buques más poderosos quedaran más cerca del enemigo. Se realizaron otros dos ataques de torpedo con los destructores (DD) alemanes, quedando 6 de ellos fuera de acción y uno hundido; un tercer ataque fue impedido por el IV Escuadrón de crucero ligero (CL). Las maniobras evasivas que debió ejecutar Jellicoe le hicieron perder 4.000 yardas de distancia. Poco después de las 2000 horas. Beatty rompió el fuego nuevamente para rematar al "Derfflinger" y al "Seydlitz", mientras que ambas fuerzas se desplazaban hacia el SW y la oscuridad aumentaba rápidamente.

Acciones nocturnas entre ambas flotas.

A las 312117 la flota británica adoptó una formación nocturna en la cual los 4 escuadrones de acorazado (BB) quedaron a una milla de distancia para asegurar la identificación visual.

Beatty se encontraba 13 millas al Oeste y los destructores (DD) recibieron escasa información de la disposición de la fuerza. La decisión de Jellicoe era diferir la acción para el amanecer y estimó correctamente que von Scheer usaría el paso del campo minado de Horn Reefs para retirarse a su base en Jade.

La Gran flota estaba dispuesta en una extensa X mientras que la Flota de Alta Mar sostenía algunos encuentros aislados que comenzaron cuando el crucero ligero (CL) "Castor" que lideraba una flotilla de destructores (DD) iluminó, reconoció y atacó a varios cruceros ligeros (CL) alemanes,



198

uniéndose el Almirante Goodenough con su grupo de exploración, resultando seriamente dañados el “Southampton” y el “Dublín”, así como el crucero ligero (CL) alemán “Frauenlob”.

A las 312345 la vanguardia alemana llegó al centro de la formación británica irrumpiendo con reflectores y tiros de 5.9” dejando fuera de acción al “Tipperary” y produciéndose colisiones a alta velocidad entre 3 destructores (DD) ingleses. En esta confusión las pérdidas alemanas fueron los cruceros ligeros (CL) “Rosstock” y “Elbing” y el acorazado (BB) “Posen”. En la medida que la vanguardia alemana penetró la cortina británica hundió a los destructores (DD) “Arden”, “Fortune” y “Turbulent” y al ACL “Black Prince” que voló con toda su dotación. También se hundió al “Pommern” con un torpedo. El último contacto se produjo el 010330 junio 1916 y los alemanes eludieron esa acción entre destructores (DD) pues en uno estaban los sobrevivientes del “Lützow”, entre ellos el Almirante von Hipper.

A las 010230 Jellicoe ordenó a la Gran Flota caer hacia el Norte. Había intentado acortar distancia con la Flota de Alta Mar durante la noche, pero las acciones nocturnas no lo permitieron.

Comentario

Von Scheer había escapado exitosamente de ser aniquilado por los británicos y confirmado su convicción de que la superioridad del enemigo era irreversible. Los británicos retuvieron el control del Mar del Norte, asegurando el bloqueo de Alemania. La razón entre las fuerzas británicas y alemanas de 8:5 se reflejó de igual forma en las pérdidas. El hundimiento del “Queen Mary” y el “Invencible” fue atribuido a falta de precaución en el uso de la munición durante el combate.

Con Jutlandia no cesó del todo la actividad naval alemana que logró hundir posteriormente a los cruceros ligeros (CL) “Flamouth” y “Nottingham”. En el análisis histórico Jutlandia aparece como la última gran acción de superficie diurna de un determinado tipo de guerra naval; al igual que Lepanto fue la culminación de la galera y Trafalgar la culminación de los veleros.

Las acciones del Mar de Filipinas y del Golfo de Leyte en la Ila. GM serían mucho más complejas al incluir la participación de unidades aéreas, de superficie, submarinas y anfibias.



*Acorazado SMS Markgraf por Claus Bergen*¹⁹⁹



*Acciones Nocturnas*²⁰⁰

¹⁹⁹ <https://www.britishbattles.com/first-world-war/the-battle-of-jutland-part-iii-clash-between-the-british-and-german-battle-fleets-during-the-evening-31st-may-1916/>

²⁰⁰ <https://www.pinterest.ie/pin/376402481337564537/visual-search/?x=10&y=16&w=544&h=384&cropSource=6>

Referencias

- Aguirre Vio, Carlos. "Historia Naval Mundial". Capítulo LXX.
- United States Naval Academy. "The United States and World Sea Power." New Jersey, Prentice Hall Inc., pp. 515 a 539.
- Jutland, World War I's Greatest Naval Battle. Michael Epkenhans, Jörg Hillmann & Frank Nägler. 2015. University Press of Kentucky.

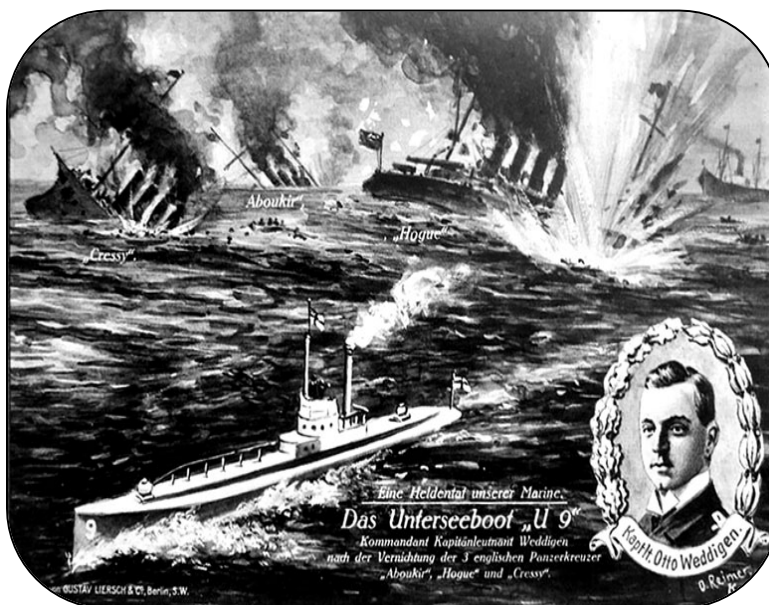
Enlaces de Interés

- 1916: <https://www.youtube.com/watch?v=l-b746J2SdI>
- Jutlandia: https://www.youtube.com/watch?v=U_UryFjKUsM&t=8s
- Jutlandia: <https://www.youtube.com/watch?v=nY4Ho5ha5KQ&t=53s>
- 1917: <https://www.youtube.com/watch?v=zz0Wz-o4dTI>

CAPÍTULO 15 LA GUERRA SUBMARINA Y ANTISUBMARINA

Contenido: Actividades en 1914. Actividades en 1915. Actividades en 1916. Actividades en 1917. Comentarios.

Situación Histórica

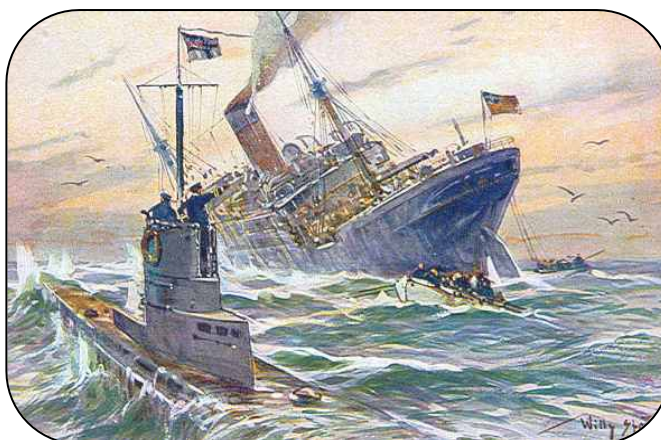
Hundimiento del Aboukir, Hoque y Cressy²⁰¹

Si bien el rol de la marina inglesa era ejercer el control del mar, el de la alemana era el de disputárselo. La primera deseaba una batalla decisiva inspirada en la tradición de los Almirantes Blake y Nelson y la segunda aprovechaba toda oportunidad de asestar golpes de mano y desgastar a su adversaria.

En el largo plazo, el esfuerzo más importante de Alemania se centró en la guerra submarina contra las LCM de Gran Bretaña y sus aliados. Durante 4 años de operación los submarinos alemanes hundieron más de 11 millones de toneladas, pero dieron pretexto para el ingreso de EE. UU. y alentaron el desarrollo de la guerra A/S.

Actividades en 1914

El poder naval británico había asegurado el desembarco en territorio francés de un cuarto de millón de sus tropas, llevándolas a través del canal sin riesgo de amenaza submarina. Al principio de la guerra Alemania tenía 18 submarinos que patrullaban el Mar del Norte; estos desplazaban 900 toneladas, tenían 4 TLT, podían transportar entre 4 y 6 minas y desarrollaban 6 nudos. A fines de ese año el Almirantazgo alemán ordenó construir otros 49 submarinos (SS). Inicialmente los submarinos



201

201 https://proxy.europeana.eu/2020601/https_1914_1918_europeana_eu_contributions_2503?view=https%3A%2F%2F europeana1914-1918.s3.amazonaws.com%2Fattach-ments%2F52984%2F2503.52984.original.PNG&disposition=in-line&api_url=https%3A%2F%2Fapi.europeana.eu%2Fapi

202

202 <https://www.shutterstock.com/es/editorial/image-editorial/wwi-german-uboa-attack-on-an-english-commercial-freighter-1915-9815464a>

alemanes atacaron sólo buques de guerra, siendo sus primeras víctimas los cruceros ligeros (CL) "Pathfinder", "Aboukir", "Hogue" y "Cressy". Otros 4 buques de guerra británicos fueron hundidos hasta que se mejoraron las defensas de las bases, incursionando entonces los submarinos alemanes hacia el Este de Escocia y el Norte de Irlanda.

Actividades en 1915



Hundimiento del SS (Steam Ship) Lusitania²⁰³

El 4 de febrero, el Almirante von Phol anunciaba que en el lapso de dos semanas se materializaría un "bloqueo submarino" en contra de Gran Bretaña e Irlanda. Hubo algunas voces disidentes con esta estrategia como la del Almirante von Tirpitz que auguró la intervención de los EE. UU. en la 1ª GM. En efecto, dicho país efectuó reclamos diplomáticos a esta acción que violaba la libertad de los mares, pero que en la práctica era ya aplicada en superficie contra Alemania. En octubre el frente occidental alemán se desplazó sobre Bélgica a fin de desarrollar la base de submarinos de Flandes.

El 7 de mayo el submarino germano U-20 hundió al transporte "Lusitania" en el que murieron 128 civiles americanos. Lo anterior impactó a la opinión pública mundial, sensibilizada entonces con la ética caballeresca de una guerra civilizada. A mediados de agosto el submarino (SS) U-77 hundió al vapor británico "Arabic", causando 3 muertes americanos, lo cual exacerbó el reclamo diplomático y obligó que Alemania suspendiera su primera campaña submarina.

Como contrapartida, los aliados de Gran Bretaña habían declarado para octubre, 42 artículos como contrabando de guerra y 14 condicionales. 3000 buques fueron abordados por el 10º Escuadrón británico y 700 enviados a Escocia y EE. UU. y redujo su comercio con países neutrales adyacentes a Alemania, deteniéndose a fines de año el flujo de recursos estratégicos. Para esa fecha el desarrollo de los submarinos era poco significativo, pero tampoco tenían grandes pérdidas.

La declaración de guerra de Italia atrajo la atención del Almirantazgo alemán hacia el Mediterráneo, y Austria inició operaciones con sus 7 submarinos (SS) en contra del agresor hundiéndole 2 cruceros ligeros (CL). Los submarinos (SS) alemanes patrullaron en las cercanías de Sicilia, Creta

²⁰³ <https://www.history.com/topics/world-war-i/lusitania>

y Grecia provocando unos cuantos miles de toneladas de pérdidas a Gran Bretaña y sus aliados en diversos teatros y manteniendo una razón 5:1 de construcción de submarinos versus pérdidas.

Actividades en 1916

A fines de marzo el Káiser se mostraba renuente a una guerra submarina sin restricciones en todos los teatros, pero después cambió de opinión autorizándola en ciertas áreas. En el lapso de 2 semanas una nueva crisis afloró entre EE. UU. y Alemania cuando el 24 de marzo el U-29 hundió al vapor francés "Sussex" provocando tres víctimas norteamericanas. Como consecuencia de este hecho la guerra submarina alemana sin restricciones fue detenida nuevamente entre mayo y septiembre de ese año.



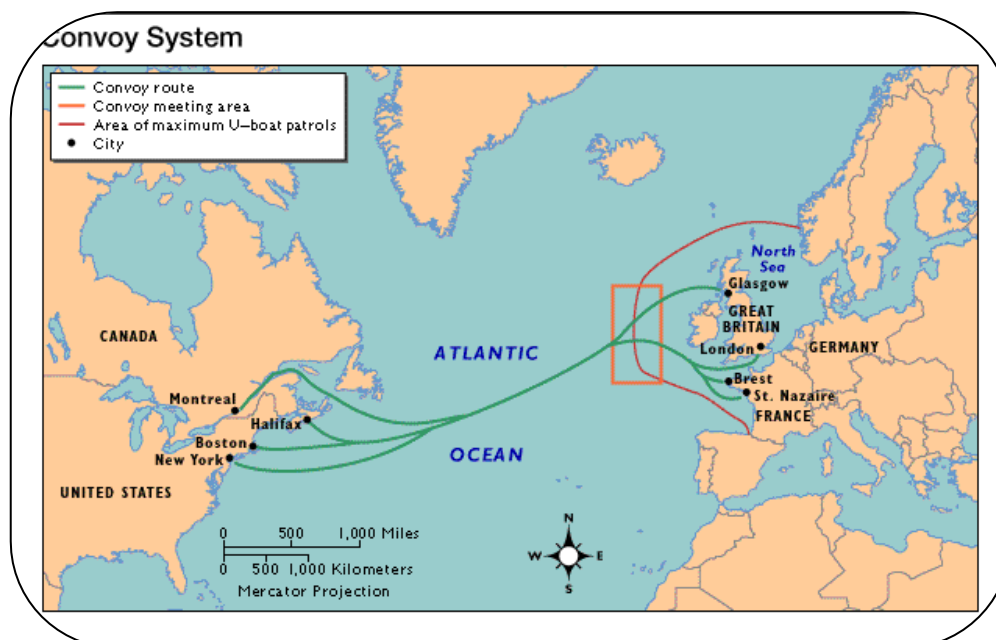
Áreas de bloqueo submarino alemán²⁰⁴

El 19 de agosto 2 submarinos alemanes realizaron sumergidos un exitoso ataque a los cruceros "Nottingham" y "Falmouth" y los U-Boot del Mediterráneo occidental habían hundido 256 naves con un total de 662.000 toneladas. Importantes progresos se habían alcanzado en la guerra antisubmarina, anunciando lo que vendría en los años 1917 y 1918, cuando el UC-7 fue hundido como resultado de su detección por un hidrófono y el posterior ataque con cargas submarinas; también se instalaron paravanes para alejar y cortar minas submarinas.

En el balance general de 1916, desde febrero, 3 destructores (DD) británicos habían sido destruidos por cada submarino (SS) alemán hundido. En Diciembre el Almirante Holtzendorff envió a Hindenburg un documento en el cual le informaba que Gran Bretaña se rendiría después de 5 meses de guerra submarina sin restricciones que calculaba causarían el hundimiento de 10.750.000 toneladas de tráfico mercante.

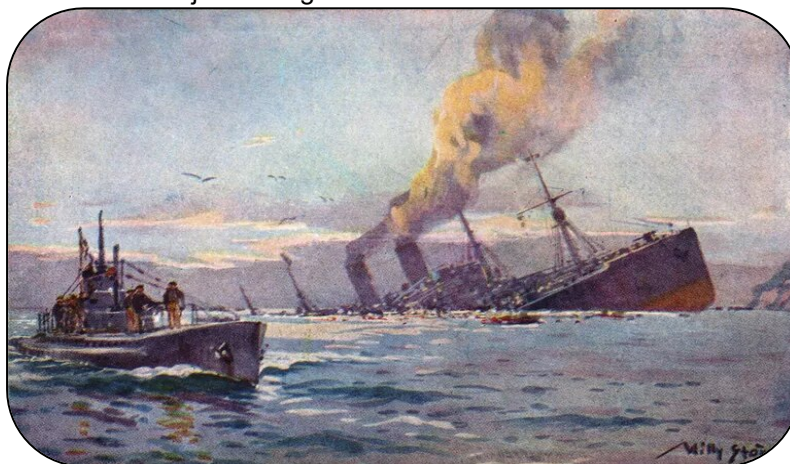
²⁰⁴ https://commons.wikimedia.org/wiki/File:German_Submarine_Zone_February_1915_after_Reynolds_et_al.jpg

Actividades en 1917



205

El 9 de enero el Káiser ordenó a los 82 submarinos (SS) que patrullaban en Flandes y el Mar del Norte que iniciaran la guerra submarina irrestricta a partir del 1º de febrero. El fracaso de la ofensiva germana en Verdún dejaba a la guerra submarina como su “última carta”.



UBoote hundiendo a transporte de tropas por Willy Stöwer²⁰⁶

En Rusia había estallado la revolución bolchevique y el presidente Wilson rompía relaciones diplomáticas con Alemania. Los ingleses habían desarrollado el hidrófono, la carga de profundidad hidrostática, las defensas de puerto y el patrullaje de áreas. Pero, no habían intentado el método del convoy para dar protección a los buques durante todo el tránsito a su puerto de destino. No obstante, los EE. UU. lo emplearon desde los inicios de su participación en la 1ª GM, el efecto de ello fue la concentración de submarinos alemanes en las aguas circundantes a Gran Bretaña.

Uno de los principales problemas fue la obtención de escoltas para los convoyes; los destructores (DD) eran ideales para esta tarea, pero su demanda en otras actividades era también muy alta. En EE. UU. se inició la construcción masiva de los famosos transportes clase Liberty, lo que permitió hacer zarpar un convoy a Europa desde Nueva York cada 16 días.

²⁰⁵ <https://www.pinterest.cl/pin/474777985688079609/>

²⁰⁶ <https://www.thoughtco.com/unrestricted-submarine-warfare-1222114>

Para contrarrestar el asedio de los submarinos (SS) alemanes a Gran Bretaña se construyeron bases en Francia y para proteger los convoyes comenzó a darse forma a una Aviación Naval que empezó en 1917 con 39 pilotos y que a fines de la guerra casi llegaron a 7.000 con 30.000 gentes de mar; los aviones aumentaron de 54 a 2.000 y su principal tarea era la rebusca antisubmarina.

La derrota de la campaña submarina alemana se debió fundamentalmente al empleo del convoy y en menor medida el uso del desarrollo tecnológico. El mayor éxito germano fue alcanzado en el Mediterráneo donde 25 U-Boot operando desde bases austriacas del Mar Adriático hundieron 100.000 toneladas de tráfico mercante y en abril duplicaron la marca. En mayo la situación de los aliados de Gran Bretaña era tan seria en el Mediterráneo como en el Atlántico.

La revolución comunista de octubre en Rusia permitió liberar las divisiones austriacas del frente oriental y la victoria aparecía probable para Alemania.



207

Actividad en 1918

La efectividad de las medidas de lucha antisubmarina en la última parte de la guerra significó que el 75% de los submarinos (SS) alemanes fue destruido entre 1917 y 1918 en las aguas circundantes a Gran Bretaña y la mayor parte por la marina inglesa. Los aliados de Gran Bretaña atacaron las bases de submarinos en Flandes y el Mediterráneo y cercaron las rutas de tránsito de los submarinos (SS) alemanes con campos sembrados con nuevas minas con antena.

Término de la Guerra.²⁰⁸

En 1918 cuando se hicieron notar los efectos de la entrada de EE. UU. en la contienda al hostigar franceses, ingleses y americanos al ejército alemán con continuos ataques.

Alemania se encontraba cada vez más aislada y lo estaría más cuando el Imperio Austrohúngaro decidió abandonar la contienda. Al poco tiempo, los alemanes se vieron obligados a solicitar un armisticio a través del príncipe Maximiliano de Baden, un liberal nombrado jefe de gobierno por el káiser Guillermo II. El príncipe notificó la rendición al presidente de los Estados Unidos, Woodrow Wilson, ofreciéndose a aceptar sus términos: "Para evitar un mayor derramamiento de sangre, el Gobierno alemán solicita la conclusión inmediata de un armisticio general en tierra, agua y aire".

Las trincheras se convirtieron en el hogar y la tumba de millones de combatientes, hasta que Estados Unidos declaró la guerra a Alemania y el conflicto dio un vuelco notable.



Monumento a los soldados australianos caídos durante la Primera Guerra Mundial con amapolas rojas adornando sus nombres.

207

<https://www.pinterest.cl/pin/388857749048324899/visual-search/?x=16&y=11&w=530&h=361&cropSource=6>

²⁰⁸ https://historia.nationalgeographic.com.es/a/final-primera-guerra-mundial_14888

La paz que trajo otra guerra

Fue en ese momento cuando ingleses y franceses presionaron al presidente americano para que imponer unos términos más duros para el armisticio.

La firma del Tratado de Versalles firmado el 28 de junio de 1919 y que se puso en vigor el 10 de enero de 1920 supuso por fin la paz, pero una paz por la que Alemania se veía obligada a entregar territorios, armas y a pagar una elevada cantidad en concepto de indemnización por la destrucción que causó. Para muchos, esta firma supuso una afrenta y una humillación para el pueblo alemán.

Los acontecimientos políticos y económicos posteriores llevarían a Alemania a una gran crisis social y económica, de la cual surgirían ideologías y líderes que cambiarían la situación interna y afectarían las relaciones internacionales de manera tal que en pocos años se desencadenaría un nuevo conflicto de carácter mundial.

Ha y muchos que señalan que la I Guerra Mundial fue sólo el preludio del siguiente conflicto.

Hundimiento de la flota alemana en Scapa Flow

 Marina Real británica	 Flota de Alta Mar
Comandantes	
Sydney Fremantle	Ludwig von Reuter
Bajas	
Ninguna	- Mayor parte de la flota echada a pique 9 hombres muertos 16 heridos

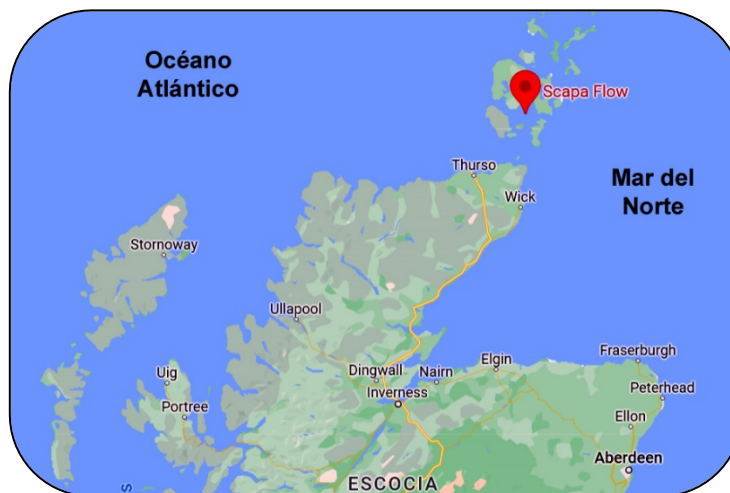
La Marina alemana hundió 52 buques deliberadamente el 21 de junio de 1919, al final de la Primera Guerra Mundial, para evitar que los buques se convirtieran en trofeos de guerra de los países vencedores.

En las aguas de las islas Orcadas, al norte de Escocia, hace un siglo, 52 buques de guerra alemanes se hundieron en un solo día. Pero esta enorme pérdida naval no fue infligida por fuerzas enemigas.

El hundimiento de la flota alemana en el mar de Scapa Flow fue un acto deliberado de sabotaje ordenado por un comandante alemán que se negó a permitir que sus buques se convirtieran en botín de guerra.

Fue la mayor pérdida de buques de guerra en la historia y los nueve marinos alemanes que perdieron la vida ese día fueron los últimos en morir durante la Primera Guerra Mundial. El tratado de paz que acabó con el conflicto fue firmado apenas una semana después.

Después de que los combates en la Gran Guerra terminaran en noviembre de 1918, se ordenó a toda la flota alemana que se congregara en el estuario de Forth, cerca de Edimburgo (Escocia), para ser "internada" por las fuerzas aliadas.



Nueve acorazados alemanes, cinco cruceros de batalla, siete cruceros ligeros y 49 destructores -los buques más modernos de la flota alemana de alta mar- fueron entregados a las fuerzas victoriosas en el este de Escocia.

En una semana, los 70 buques alemanes fueron escoltados a las aguas protegidas de Scapa Flow, frente a las islas Orcadas, donde se quedaron con sus marineros a bordo junto a otros cuatro buques, mientras se resolvían los detalles de la paz.

Conversaciones Fallidas

La decisión sobre el destino final de las naves debía tomarse en Versalles, Francia.

Reino Unido y Estados Unidos querían que fueran destruidos. Los franceses y los italianos pensaban que era mejor repartirlos entre los aliados.

"Los buques en realidad no se habían rendido y es por eso por lo que no había tropas británicas a bordo para evitar que se hundieran", le dice Tom Muir, del Museo de las Orcadas, a BBC Radio Scotland.

"Eran propiedad del gobierno alemán y se mantuvieron así durante todo el tiempo que estuvieron aquí", añade.

El comandante alemán, el almirante Ludwig von Reuter, no estaba siendo informado de lo que sucedía afuera de sus buques.

Según Muir, tenía que depender de los informes de los comandantes británicos y de copias del periódico Times.

El objetivo era que las conversaciones de paz acabaran el 21 de junio, pero se amplió el plazo, por lo que von Reuter sabía que habían fallado y esperaba que sus buques fueran abordados y secuestrados por la Marina Real Británica.

El almirante alemán se sentía obligado a impedir que eso sucediera.

"Párrafo 11: Confirmar"

"Von Reuter ya había enviado cartas a los comandantes de los buques diciéndoles que planeaba que la flota se hundiera", cuenta Muir.

La mañana del 21 de junio de 1919, la flota británica aprovechó el buen clima para realizar ejercicios fuera del puerto.

A las 10:30 de la mañana, el buque insignia de von Reuter, Emden, envió el mensaje aparentemente inocuo "Párrafo 11: confirmar", usando semáforos y reflectores.

Era un código que ordenaba a sus hombres que destruyeran sus propios buques.



209

Flota alemana en Scapa Flow

Debajo de las cubiertas, los marineros alemanes comenzaron a abrir las válvulas que permitían la entrada de agua.

"Todos se inundaron deliberadamente de un lado primero, para que los buques se voltearan, porque los alemanes creían que así sería más difícil rescatarlos", explica Muir.

²⁰⁹ <https://www.bbc.com/news/uk-scotland-48599958?piano-modal>

Al principio no estaba claro qué sucedía. Un par de horas después se hizo evidente que los alemanes habían sumergido deliberadamente sus buques.

Los marinos alemanes tomaron pequeños botes para escapar, mientras unos pocos marinos británicos a bordo de las naves de la Marina Real trataban de decidir qué hacer.

"Mancha de rendición"

A las 17:00, la mayor parte de la flota alemana de alta mar había desaparecido en las aguas de Scapa Flow.

El Hindenburg, el mayor crucero de batalla alemán, fue el último en sumergirse.

Durante los años 20 y 30, muchos de los 52 buques fueron rescatados por contratistas comerciales y se destruyeron.

"En Alemania fue visto como una forma de recuperar algo de honor. La marina no había dejado que los buques cayeran en manos del enemigo", sostiene.

Un militar alemán de alto rango declaró en ese momento que este acto había borrado la "mancha de la rendición" de la flota alemana.

Comentario

1. A la fecha de la firma del armisticio, los EE. UU. habían contribuido produciendo hidrófonos, cargas de profundidad y minas; construyendo caza submarinos y destructores (DD); y con operaciones de largo aliento. Sin embargo, su mayor aporte había sido la escolta de buques y el suministro de tropas al teatro europeo.
2. La principal lección de la 1ª GM mundial fue la comprobación práctica de la teoría de Mahan, ya que el control del mar, largamente disputado por Alemania, había sido decisivo con la derrota de las potencias centrales; como lo sería a futuro para la disuasión nuclear con cohetes transcontinentales lanzados de plataformas submarinas.



210

²¹⁰ <https://www.bbc.com/news/uk-scotland-48599958>

Referencias:

- Aguirre Vio, Carlos. "Historia Naval Mundial". Capítulos LXXIII.
- United States Naval Academy. "The United States and World Sea Power." New Jersey, Prentice Hall Inc., pp. 540 a 559.
- Submarinos de la primera guerra mundial por La colectividad.
- Submarine Warfare, An Illustrated History. Antony Preston. 1998. Brown Packaging Books Ltd.
- The Blocking of Zeebrugge - Operation Z-O (Raid). Stephen Prince. 2010. Osprey Publishing Ltd.

Enlaces de Interés

- Submarinos: <https://www.youtube.com/watch?v=v0c5szJBCYw&t=43s>
- 1918: <https://www.youtube.com/watch?v=zapbLqZUwrA>
- https://es.wikipedia.org/wiki/Hundimiento_de_la_flota_alemana_en_Scapa_Flow
- <https://www.t13.cl/noticia/tendencias/bbc/cultura/hundimiento-en-scapa-flow-el-dia-que-la-marina-de-alemania-hundio-sus-propios-buques>

REFERENCIAS HISTORIA NAVAL UNIVERSAL. TOMOS II Y III

- Aguirre Vio, Carlos. "Historia Naval Mundial". Ediciones de la Universidad Marítima de Chile. 1997
- Anesa-Noguer-Rizzoli "Así fue la Segunda Guerra Mundial", 1972
- Badsey Stephen. Normandía Desembarco aliado y ruptura del frente. Ediciones del Prado. 1994
- Botting Douglas. The U-Boats. The Seafarers, Time-Life Books.1979.
- Busch Harald, Así fue la guerra Submarina. Editorial juventud.1952.
- Chris Bishop. Submarinos Alemanes. Editorial LIBSA 2012
- Chubretovich Carlos A. Las islas Falklands o Malvinas. Editorial La Noria. 1987
- Churchill 's Greatest Fear. The Battle of the Atlantic, 3 September 1939 to 7 May 1945., Pen & Sword Military2015
- Clapp Michael & Southby-Tailyour. Ewen Amphibious Assault Falklands, The Battle of San Carlos Water. Pen & Sword Military. 2007
- Collier Paul. The Second World War (4). The Mediterranean 1940–1945. Osprey Publishing Ltd. 2003
- Cox Jeffrey. Rising Sun, Falling Skies. The Disastrous Java Sea Campaign. Osprey Publishing Ltd. 2014
- Crociani P & Battistelli P.P. Italian Navy & Air Force Elite Units & Special Forces 1940–45. Osprey Publishing Ltd. 2013
- David. Wragg The Pacific Naval War 1941-1945. Pen & Sword Maritime. 2011
- De la Sierra Luis, "Titanes azules", Editorial Juventud, S.A., Barcelona, 1978.
- Del Rey Miguel y Canales Carlos. Una Jauría de Lobos 1914 – 1945.EDAF.2012.
- Dildy Douglas C. Danmark and Norway, 1940, Hitler 's boldest Operation. Osprey Publishing Ltd. 2007
- Dildy Douglas C. Dunkirk 1940, Operation Dynamo. Osprey Publishing Ltd. 2010
- Dorrian James. The Bismarck 1941, Hunting Saint-Nazaire Raid, Operation Chariot – 1942. Pen & Sword Military. 2006
- Dragg David. Malta: The Last Great Siege. Pen & Sword Books Ltd. 2003
- Dupuy Trevor Nevitt. The Naval War in the Wets: The Wolf Packs. Military History of World War II, Volume 5. Franklin Watts Inc. 1963
- Ford Ken. Dieppe 1942, Osprey Publishing Ltd. 2003
- Ford Ken. Run The Gauntlet, The Channel Dash 1942. Osprey Publishing Ltd. 2012
- Freeman Richard. Coral Sea 1942, Turning the Tide. Endeavour Media Ltd. 2019
- Grehan John & Mace Martin. Liberating Europe, D-Day to Victory. Pen & Sword Military. 2014
- Hanrahan Brian & Fox Robert. I Counted them all out and I counted them all back. British Broadcasting Corporation. 1982
- Hart B.H. Liddel. "History of the Second World War.GP Putman's Sons, New York, 1970
- Healy Mark. Midway 1942, Turning Point in the Pacific. Osprey Publishing Ltd. 1993
- Holland James Normandy '44, D-Day, and the Battle for France. Bantam Press 2019
- J.L. Moulton, La Incursión contra Ceilán, Revista Así fue la Segunda Guerra Mundial Volumen 40, Noguer 1972
- Kemp Paul. The Russian Convoys 1941-1945. Arms and Armour Press Ltd. 1987
- Konstam Angus. Germany 's Greatest Battleship. 2011 Osprey Publishing Ltd.
- Konstam Angus. Salerno 1943, The Allies invade Southern Italy. Osprey Publishing Ltd. 2013
- Konstam Angus. Sinking Force Z, 1941, The Day the Imperial Japanese Navy Killed the Battleship. Osprey Publishing Ltd. 2021
- Konstam Angus. Sinking Force Z, 1941, The Day- The Imperial Japanese Navy Killed. The Battleship. Osprey Publishing Ltd. 2021

- Konstam Angus. Taranto 1940. The Fleet Air Arm 's precursor to Pearl Harbor. Osprey Publishing Ltd. 2015
- Konstam Angus. The Battle of North Cape. The Death Ride of the Scharnhorst, 1943. Pen & Sword Maritime. 2009
- Konstam Angus. Tirpitz In Norway, X-Craft midget submarines raid the fjords, Operation Source 1943. Osprey Publishing Ltd, 2019
- Konstam Angus. U-47 in Scapa Flow. The Sinking of HMS Royal Oak. Osprey Publishing Ltd. 2015
- MacIntyre Donald. Golfo de Leyte. Una Armada en el Pacífico. Librería Editorial San Martín. 1977
- MacIntyre Donald. The Naval War Against Hitler. Charles Scribner's Sons. 1971
- Macmillan Palgrave. The Falklands War. D. George Boyce. 2005.
- Mayorga Horacio. No Vencidos. Planeta. 1998
- Michael. Pearson Red Sky in the Morning, The Battle of the Barents Sea 1942.. Pen & Sword Maritime. 2007
- Moran Jim. Wake Island 1941. Osprey Publishing Ltd. 2011
- Moulton J.L., La Incursión contra Ceilán, Revista Así fue la Segunda Guerra Mundial Volumen 40, Noguer 1972.
- Overy Richard. The Battle of Britain. Penguin Books 2000
- Potter E.B. "The United States and World Sea Power," US Naval Institute Editor. 1970
- Robertson Terence. El Hombre que Ganó la Batalla del Atlántico (Walker RN). Ediciones Peuser. 1956.
- San Juan Victor. Breve Historia de las Batallas Navales del Mediterráneo. Ediciones Nowtilus, S. L. 2018
- Schom Alan. La Guerra Del Pacífico, De Pearl Harbor A Guadalcanal (1941-1943). (The Eagle and the Rising Sun). Ediciones Paidós Ibérica S.A. 2005
- Shovell Jak Mallmann. The U-Boat Century. Chatham Publishing. 2006
- Stille Mark E. ¡Tora! ¡Tora! ¡Tora! Pearl Harbor 1941. Osprey Publishing Ltd. 2011
- Stille Mark. British Battleship, Italian Battleship. The Mediterranean 1940–41. Osprey Publishing Ltd. 2020
- Stille Mark. The Naval Battles for Guadalcanal 1942. Osprey Publishing Ltd. 2013
- Stille Mark. The Philippine Sea 1944. Osprey Publishing Ltd. 2017
- Tillman Barrett. Carrier Battle in the Philippine Sea. The Marianas Turkey Shoot, June 19-20, 1944. Phalanx Publishing Co. Ltd. 1994
- Van Der Bijl Nick. Victory in the Falklands. Pen & Sword Military. 2007
- Vázquez García Juan. Submarinos Alemanes, Uboote. Tikal Ediciones.
- Williamson Gordon. Kriegsmarine U-boats, 1939–45. Osprey Publishing Ltd. 2002
- Williamson Gordon. U-boat Tactics in World War II. Osprey Publishing Ltd. 2010
- Williamson. Gordon. Kriegsmarine, Auxiliary Cruisers. Osprey Publishing Ltd. 2009
- Woodman Richard. The Battle of the River Plate, a Grand Delusion. Pen & Sword Military. 2008
- Wragg David. The Pacific Naval War 1941-1945. 2011. Pen & Sword Maritime.
- Wright Derrick. Tarawa 1943, The turning of the tide., Osprey Publishing Ltd. 2000
- Ziemke Earl F. The German North Atlantic Theater of Operations, 1940-1945. Pickle Partners Publishing. 2014

Referencias de Internet, Tomo I

Antigüedad a la Primera Guerra Mundial. Tomo II

Salamina

- https://www.youtube.com/watch?v=hej54_HgSTQ
- <https://www.youtube.com/watch?v=7uhoDZtA9PQ>
- <https://www.youtube.com/watch?v=UICUFGBJNMQ>

Encomus

- <https://www.youtube.com/watch?v=N6INfyJgYLY>
- <https://www.youtube.com/watch?v=jpGMSzgd8eg>
- <https://www.youtube.com/watch?v=VOc8muR2eq8>
- <https://www.youtube.com/watch?v=sRnEt1DmPgW>

Accio

- <https://www.youtube.com/watch?v=Q5KhUhN8geo>
- <https://www.youtube.com/watch?v=gJCztiUpmgg>

Batalla Svolder

- <https://www.youtube.com/watch?v=2VQrM5XinMQ>

Kamikaze

- <https://www.youtube.com/watch?v=2VQrM5XinMQ>

Batalla Sluys

- <https://www.youtube.com/watch?v=2VQrM5XinMQ>

Batalla La Rochelle

- https://www.youtube.com/watch?v=Y-_pMx6o5UY

Colón

- <https://www.youtube.com/watch?v=Ja27gtTtXvU>
- https://www.youtube.com/watch?v=J-_YFi0gDxE

Magallanes

- <https://www.youtube.com/watch?v=5phnr6dwGu4>
- <https://www.youtube.com/watch?v=lcUDrLn3klY>
- <https://www.youtube.com/watch?v=BF1x0o9Dr2Y>

Lepanto

- <https://www.youtube.com/watch?v=WPLXaZzlWew&t=336s>
- <https://www.youtube.com/watch?v=evhqEGaDLH8>
- <https://www.youtube.com/watch?v=Eosx9vD9Gf8>
- <https://www.youtube.com/watch?v=ou-Fnkc3vJo>

Armada Española

- https://www.youtube.com/watch?v=ADRhT2vW_xl
- <https://www.youtube.com/watch?v=lguStmisyMg>
- <https://www.youtube.com/watch?v=B7IsncJAotg>

Batalla de bahía de Chesapeake

- <https://www.youtube.com/watch?v=uXDGzmOkC5g>

Batalla de Los Santos

- <https://www.youtube.com/watch?v=SqG5Faej1W8>

Glorioso 1 junio 1794

- https://www.youtube.com/watch?v=FZj_ak8O2k8

Cabo San Vicente

- <https://www.youtube.com/watch?v=v-2bNxdxDCM>

Camperdown

- <https://www.todoababor.es/historia/la-batalla-de-camperdown/>

Aboukir

- <https://www.youtube.com/watch?v=PzJcDmj5ghQ>

Copenhague

- <https://www.youtube.com/watch?v=w6AU6gIW0q8>

Trafalgar

- <https://www.youtube.com/watch?v=sRtUrvmok-c&t=505s>
- <https://www.youtube.com/watch?v=YeyTC9vTtLc>

- https://www.youtube.com/watch?v=T62n8F2w_tw
- Sinope
 - <https://www.youtube.com/watch?v=kOSdAAvo8YU>
 - <https://www.youtube.com/watch?v=Z6MZAQIER4&t=385s>
 - <https://www.youtube.com/watch?v=fHXkClnVg8c&t=105s>
- Hampton Roads
 - <https://www.youtube.com/watch?v=B8dqWHc-R7E>
 - <https://www.youtube.com/watch?v=s9PPagb0y0Y>
- Lissa
 - <https://www.youtube.com/watch?v=VqWD9X-QKRE>
- Santiago de Cuba
 - <https://www.youtube.com/watch?v=mffPH7MDoss>
- Cavite
 - <https://www.youtube.com/watch?v=96EMkWFzXWM>
 - <https://www.youtube.com/watch?v=kEaUGiW2Tg&t=225s>
 - <https://www.youtube.com/watch?v=z-l3iASi-T4>
- Tsushima
 - <https://www.youtube.com/watch?v=g5Gy8-vT4-8&t=275s>
- Submarinos antes 1ª Guerra Mundial
 - <https://www.youtube.com/watch?v=W9cxQh773fl>
- 1914
 - <https://www.youtube.com/watch?v=PbwH1ZBnYds>
- 1915
 - https://www.youtube.com/watch?v=YSzHDW0IsoE&has_verified=1
- Coronel
 - <https://www.youtube.com/watch?v=gZ8Cx2KyoNc>
- Falklands
 - <https://www.youtube.com/watch?v=WBIZhSQcwCI&t=375s>
- Dogger Bank
 - <https://www.youtube.com/watch?v=u2tQgvmE8s8&t=51s>
- Emden
 - <https://www.youtube.com/watch?v=51FXgQOoppw>
- Gallipoli
 - <https://www.youtube.com/watch?v=leAPkEI8hHg>
 - https://www.youtube.com/watch?v=qW8O_sisf4I
- 1916
 - <https://www.youtube.com/watch?v=l-b746J2Sdl>
- Jutlandia
 - https://www.youtube.com/watch?v=U_UryFjKUsM&t=8s
 - <https://www.youtube.com/watch?v=nY4Ho5ha5KQ&t=53s>
- 1917
 - <https://www.youtube.com/watch?v=zz0Wz-o4dTl>
- Submarinos
 - <https://www.youtube.com/watch?v=v0c5szJBCYw&t=43s>
- 1918
 - <https://www.youtube.com/watch?v=zapbLqZUwrA>
 - https://es.wikipedia.org/wiki/Hundimiento_de_la_flota_alemana_en_Scapa_Flow
 - <https://www.t13.cl/noticia/tendencias/bbc/cultura/hundimiento-en-scapa-flow-el-dia-que-la-marina-de-alemania-hundio-sus-propios-buques>

FIN TOMO II



Rodolfo **SORIA-GALVARRO** Derpich
Contraalmirante
Profesor de Historia Naval Aplicada