COMBATES NAVALES EN EL PACÍFICO Y ATLÁNTICO SUR. CORONEL Y MALVINAS

José Manuel GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN

(RR)

A finalidad principal de la guerra naval es el ejercicio de la autoridad sobre las líneas de comunicaciones marítimas, de manera que el enemigo no sea capaz de evitar un encuentro con fuerzas navales superiores y sus barcos mercantes no puedan navegar sin correr grave riesgo de ser capturados. El beligerante capaz de imponer al enemigo tal situación posee el dominio del mar, es decir, el dominio de las comunicaciones marítimas que están en litigio, e imposibilita al enemigo la utilización del mar como medio de comunicación.

La máxima de Francis Bacon «Es indudable que el que domina el mar domina también la situación y puede proseguir o limitar las hostilidades a voluntad» es aplicable si el dominio del mar se ha conseguido mediante la destrucción o sumisión de la flota del enemigo y solamente bajo este supuesto es posible prever hasta cierto punto, el curso de las futuras hostilidades, naturalmente siempre que se acose al enemigo para obligarle a aceptar las condiciones impuestas.

La nación que posee el dominio del mar procura la destrucción o captura de los buques de guerra enemigos para, de este modo, asegurar el dominio firmemente. Esto último no puede conseguirse siempre, porque el más débil puede eludir al adversario e incluso concentrar sus fuerzas para procurar sorprender a fuerzas navales más reducidas del enemigo, intentando buscar de este modo la paridad naval que le permita más adelante un encuentro decisivo en igualdad de condiciones.

Existe también lo que se llama el dominio negativo del mar, que busca la negación del empleo de las vías de comunicación al enemigo por medio de la utilización de unidades aisladas, sean de superficie, aéreas o submarinas, y este fue el caso de Alemania en las dos guerras mundiales que tuvieron lugar en el siglo XX.

La guerra naval se rige por una serie de principios que es preciso tener presente por aquellos a los que está encomendada su conducción. El primero de ellos debe ser la selección y sostenimiento del objetivo, algo que tiene que ser considerado como el Principio Maestro, que generalmente es la destrucción o neutralización de la flota del enemigo. La importancia de los restantes principios variará en función de la naturaleza de la operación; por ello no son enumerados por orden de prioridad.

Los principios más destacables son: Sostenimiento de la Moral, Acción Ofensiva, Seguridad, Sorpresa, Concentración de Fuerzas, Economía de Esfuerzo y Flexibilidad. Todos ellos están supeditados al logro del Principio Maestro.

La guerra no es una ciencia exacta y no existen fórmulas mágicas para la aplicación general o la combinación proporcional de los principios. Si bien es cierto el dicho de que «rechazar un principio es cortejar un desastre», no es menos cierto que minimizar la provisión hecha en un plan para uno o más de los principios es, si se ha hecho deliberadamente después de considerar todos los factores, la marca del genio.

La realidad es que pueden ser asimilados los principios para que salten a la mente cuando sean requeridos, y el principal problema consiste en decidir el énfasis que hay que poner en cada uno para enfrentarse con las necesidades del momento. El arte de hacer la guerra constituye la habilidad en variar ese énfasis de la manera adecuada y de acuerdo con las variables circunstancias de cada momento. A la hora de tomar decisiones rápidas, la aplicación de los principios debe ser instintiva y automática, y la experiencia que lleva a una adopción correcta es en la guerra donde mejor se adquiere; sin embargo, puede hacerse mucho con el entrenamiento de cuerpo y espíritu y con el estudio en tiempo de paz para tomar decisiones correctas y rápidas en la guerra, por lo que se estudian e instruyen las aplicaciones de estos principios en las operaciones llevadas a cabo en las escuelas de Guerra.

Es muy importante hacer un análisis del pasado y, de manera especial, de los pasados fracasos. El estudioso debe ser consciente de que hay muy poco mérito en establecer que el fracaso fue debido a desatender un principio determinado. Esto en sí es fácil de hacer con todos los elementos de juicio obtenidos *a posteriori*, pero no conduce en sí mismo a ninguna parte. Lo que tiene que pensar el analista es que el fracasado jefe lo hizo lo mejor que pudo, y además las naciones con doctrina de guerra basada en principios sólidos aceptaron al citado jefe como totalmente competente. Solamente con estas hipótesis, acompañadas de un alto espíritu de humildad, debe intentar el analista o

estudiante descubrir cómo y por qué se extravió el jefe. Si lo llega a descubrir habrá adquirido algo definido que en el futuro deberá mirar con mucha atención.

El asesinato en Sarajevo del archiduque Fernando y de su esposa, la duquesa de Hohenberg, herederos del trono de Austria-Hungría, en un fatídico 28 de junio de 1914, desencadenó el proceso que condujo a la Gran Guerra. El 4 de agosto, la guerra estaba abiertamente declarada.

Maximilian Graf von Spee.

La escuadra alemana del Pacífico, que mandaba el vicealmirante Maximilian Graf von Spee, se encontraba en las islas Carolinas. El 17 de julio había fondeado en Ponapé, donde existía una estación de TSH. Allí se enteró Von Spee de la neutralidad de China, de la entrada de Inglaterra en la guerra y de las preocupantes noticias que llegaban de Europa. De acuerdo con los planes previstos, debía dirigirse a las costas occidentales de América y atacar al tráfico marítimo británico, ya que el regreso a su base de Tsingtao, en la costa de China, no era posible ante la previsión de un ataque japonés.

Contaba esta escuadra con los cruceros acorazados *Scharnhorst* y *Gneisenau*, de 11.400 toneladas, con ocho cañones de 210 mm, seis de 150 mm, tubos lanzatorpedos y 22,5 nudos de velocidad; los cruceros ligeros *Emden* y *Dresden*, de 3.650 toneladas, 24 nudos, diez cañones de 105 mm y tubos lanzatorpedos, y los *Nuremberg* y *Leipzig*, el primero de 3.470 toneladas, ocho cañones de 105 mm, tubos lanzatorpedos y 24 nudos de velocidad, y el segundo de 3.250 toneladas, diez cañones de 105 mm, tubos lanzatorpedos y 23 nudos.

Únicamente el *Nuremberg* y el *Emden* se pudieron incorporar a la escuadra en los comienzos de la guerra, ya que el primero regresaba a su base de Tsingtao procedente de San Francisco y el *Emdem* se encontraba en tránsito por el mar de la China al comenzar las hostilidades. El *Leipzig* y el *Dresden* opera-

ban en la zona de México para proteger los intereses alemanes ante una revolución en este país. La dotación artillera de esta escuadra estaba perfectamente adiestrada y había obtenido el primer premio en el concurso de la Marina alemana, hecho que no podía pasar desapercibido a los servicios de inteligencia de los posibles enemigos.

Antes de salir por última vez de Tsingtao se había efectuado una limpieza de fondos, con lo cual las velocidades de los buques se correspondían con los valores que alcanzaron en pruebas. El 6 de agosto se incorporó el *Nuremberg,* y esa misma tarde los tres cruceros, con el transporte *Titania*, se dirigieron desde Ponapé a Pagán, en las islas Marianas. El día 11, fondearon en las proximidades de esta última, donde se incorporaron a la escuadra el *Emden* y el crucero auxiliar *Prinz Eitel Friedrich* con un grupo de transportes carboneros capaces de garantizar el aprovisionamiento durante un trimestre.

El día 12 de agosto, el vicealmirante T. H. M. Jerram, que era el jefe de la estación naval británica en China, se dirigió con los cruceros acorazados *Minotaur* y *Hampshire* y el crucero ligero *Newcastle* a destruir las instalaciones alemanas en la isla de Yap. Grave error, pues Jerram estaba proporcionando al almirante alemán una gran ocasión para deshacerse de una parte muy importante de sus fuerzas, ya que era de todos conocida la eficacia de los buques alemanes y su andanada, muy superior de los buques de Spee. El almirante británico no ignoraba que muy cerca se encontraban las poderosas fuerzas del Imperio del Sol Naciente que ya se habían incorporado a la guerra, entre las que se encontraban los cruceros de combate *Kongo* y, algo más al sur, *Australia,* con los modernos cruceros ligeros *Sidney* y *Melbourne*, además de otros barcos de importante valor militar.

El comandante del *Emden* había sugerido a Von Spee una dispersión de los cruceros ligeros para actuar en corso con independencia, proponiendo para él la zona del Índico, que conocía muy bien, pero Von Spee no dio ninguna respuesta. Cuando el día 13 de agosto por la mañana la escuadra se hizo a la mar, el almirante dio orden al *Emden* para que maniobrase con independencia, deseándole suerte. El comandante del crucero, capitán de navío Von Müller, se destacó de la línea acompañado de un carbonero, dirigiéndose al Oeste para actuar como corsario en el Índico.

La heterogénea escuadra puso rumbo a las islas Marshall, descubiertas en 1526 por Alonso de Salazar, donde buscó un socaire en la isla de Majuro para hacer combustible de los carboneros. Allí se le incorporó el crucero auxiliar *Cormoran*, antiguo vapor ruso sobre el que el *Emden* había hecho presa, que había salido de Tsingtao con varios buques de aprovisionamiento. Von Spee destacó al *Cormoran* y al *Prinz Eitel Fredrich* para hacer la guerra al tráfico con independencia y el 22 de agosto destacó al *Nuremberg* hacia Honolulu para hacer víveres, fijándole un punto de reunión en la mar.

El comandante del crucero, capitán de navío Von Schönberg, tuvo dificultades cuando el cónsul alemán solicitó de las autoridades navales americanas

el suministro de carbón. Fue necesario que el propio comandante, que se encontraba fondeado fuera de puerto, hablase con el comandante americano de la isla, que le autorizó a hacer 50 toneladas de carbón, al decirle el alemán que se tenía que dirigir a su base de Tsingtao. El carbón fue embarcado con rapidez por los alemanes que se encontraban en Pearl Harbor, de los cuales 57 se quedaron a bordo dadas las dificultades para regresar a Alemania.

El 6 de septiembre se dirigió el *Nuremberg* hacia el punto fijado lleno de víveres, después de escuchar antes de salir de Honolulu un mensaje del crucero *Kongo* a su cónsul en el que le informaba de que se dirigía a interceptar al *Nuremberg*, lo que por supuesto no consiguió gracias a la artimaña del alemán de hacer creer que se dirigía a su base de Tsingtao.

El 7 de septiembre se le asignó al crucero la misión de cortar el cable telegráfico británico en el punto de amarre de las islas Fanning. El crucero se aproximó a la isla de noche para asegurarse de que no había barcos enemigos y fue confundido con un buque francés. La caseta de la estación fue destruida y el cable voló por los aires, siendo remolcado su extremo por el vapor que acompañaba al *Nuremberg* hasta alta mar. El crucero se hizo con importante documentación antes de volar la caseta de la estación.

El contralmirante Patey, que mandaba la estación británica en Australia, se dirigió con el crucero de combate de este nombre y cuatro cruceros ligeros, a los que se unió el crucero acorazado francés *Montcalm* en la base alemana de Apia, en Samoa, donde tomaron la estación de TSH el día 30 de agosto. Al enterarse Von Spee, decidió atacar a la escuadra de Patey con los dos cruceros acorazados y la ayuda del factor sorpresa, reservando sus torpedos para emplearlos contra el *Australia* en el caso de que el crucero de batalla estuviese en Samoa.

Al incorporarse a la escuadra el *Nuremberg*, sus dos hermanos mayores estaban carboneando, y por la documentación encontrada en la estación del cable dedujo Von Spee que Apia había sido tomada por tropas de Nueva Zelanda y, pensando que había buques británicos fondeados, allí se dirigió, llegando el 14 de septiembre, encontrándose la isla tomada por tropas británicas y ningún barco en la rada, y como un intento de recuperación de la isla le produciría varias bajas y un gasto de municiones que necesitaría en un posible combate naval, decidió dirigirse a aguas de América del Sur, pensando que la costa chilena le daría ocasión de capturar mercantes cargados de carbón inglés y podría reunirse con el *Leipzig* y el *Dresden*, lo que supondría una considerable mejora para su escuadra.

El 21 de septiembre fondeó en Bora Bora para carbonear y obtener información de la situación en Papeete, la capital de Tahití. Afortunadamente para los alemanes, fueron confundidos con barcos franceses por el gendarme que embarcó, al ser tratado en la lengua de esta nacionalidad por el propio Von Spee, que le pagó en libras esterlinas. Los indígenas hicieron lo acostumbrado en tales ocasiones y les surtieron de fruta fresca, carneros y víveres, y cuando

el gendarme se fijó en la gorra de un marinero que había vuelto la cinta del revés ya estaban los barcos aprovisionados. Además sabían de la existencia del cañonero *Zelée* en Papeete.

El día 22 de septiembre llegaron a Papeete, y el teniente de navío Destremau organizó la defensa y desembarcó del *Zelée* dos cañones de 100 mm y otros dos de 65. Además dispuso medidas para la obstrucción del acceso a puerto mediante el hundimiento de barcos. Sin embargo, Von Spee no entró ante la posibilidad de que hubiese minas en la entrada y dirigió el fuego sobre el depósito de carbón, los barcos semihundidos, el *Zelée* y un vapor carbonero alemán apresado. Pero al recibir noticia de que tenían 28 rehenes alemanes, cesó el tiro y los cruceros se retiraron. La valiente defensa le disuadió de emplear a las compañías de desembarco e intentar liberar a los rehenes, por lo que no se apoderó del carbón del vapor *Walküre*.

Durante esta operación no contaba con el *Nuremberg*, que se había destacado a las Marquesas para buscar información y, caso de no haber enemigos, esperar en la bahía Anne-Marie la llegada del resto de la escuadra. El día 24 se encontraba en este punto y el día 25 se reunió de nuevo la escuadra. Desde allí se pudo enlazar con los dos cruceros destacados, el *Leipzig* y el *Dresden*, ordenándoles dirigirse a la isla de Pascua. El 2 de octubre la escuadra se hizo de nuevo a la mar con rumbo a esta isla.

Por esta época los ingleses disponían del código de señales alemán —capturado por los rusos en el crucero *Magdeburg*, varado en el Báltico. Luego el código sería entregado a los ingleses— e interceptaron desde la TSH de Suva, en las islas Fiji, un mensaje que decía que el *Scharnhorst* se encontraba en tránsito entre las Marquesas y la isla de Pascua. Era cierto, Von Spee se dirigía a las costas occidentales de Sudamérica, donde los ingleses disponían de menor número de efectivos.

El 12 de octubre llegó la escuadra a la isla de Pascua. Allí se unieron el *Dresden* y el *Leipzig*. El primero había operado en el Atlántico, tras carbonear en los puertos neutrales más alejados, y el *Leipzig,* por las zonas de San Francisco y las Galápagos, también consiguió carbón suficiente para efectuar un crucero, con el que pudo detener la navegación enemiga en aguas peruanas. Además se incorporaron tres carboneros. El día 18 de octubre salió la escuadra alemana hacia la isla Más Afuera (actualmente Santa Clara), en el archipiélago de Juan Fernández, más próximo a las costas chilenas, donde se efectuó el día 26 de octubre un nuevo carboneo. En este punto se reunieron con la escuadra los cruceros auxiliares *Cormoran* y el *Prinz Eitel Friedrich*.

A medida que la escuadra de Von Spee se dirigía hacia el Este, el pabellón británico iba ondeando en las islas que habían pertenecido a Alemania, siendo la naciente Marina australiana la que se ocupó del cambio de bandera sin necesidad de ningún cañonazo, solo por el efecto de la disuasión. Los archipiélagos de las Marshall y las Carolinas fueron ocupados por los japoneses.

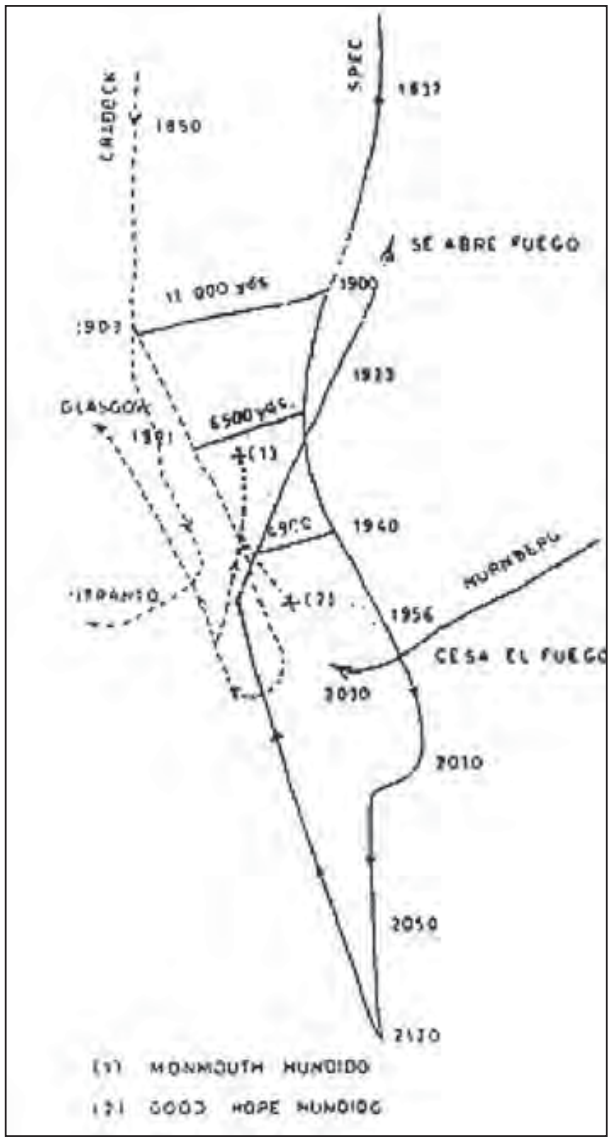
Sir Christopher Cradock.

La escuadra británica del vicealmirante Sir Cristopher Cradock, comandante de las fuerzas navales del Atlántico occidental, era la encargada de impedir la entrada de la escuadra alemana en el océano Atlántico. Estaba formada por el crucero acorazado *Good Hope* (buque insignia), de 14.000 toneladas, con dos cañones de 234 mm, doce de 152 y una velocidad de 22 nudos; el crucero acorazado *Monmouth,* de 9.800 toneladas, catorce cañones de 152 mm y 22 nudos de velocidad; el crucero ligero *Glasgow*, de 4.820 toneladas, con dos cañones de 152 mm, diez de 102 y una velocidad de 25 nudos. Por último, el crucero auxiliar *Otranto*, con cuatro cañones de 120 mm y 17 nudos de velocidad, sin ningún valor militar para enfrentarse a la escuadra alemana. También se puso bajo su mando al viejo acorazado *Canopus* que, aunque lento (normalmente 12 nudos y esporádicamente 14), contaba con cuatro nada despreciables cañones de 305 mm como artillería principal.

Esta escuadra no era la más adecuada para enfrentarse a la eficiente escuadra alemana. Movilizada con reservistas, estaba formada por buques anticuados, de menor poder ofensivo que los alemanes. Enviar a estos buques contra la escuadra alemana fue un error que trajo muy malas consecuencias. Estaba previsto poner a las órdenes de Cradock al crucero acorazado *Defence*, que por sus excelentes características y estado de adiestramiento hubiera constituido una ayuda incalculable; pero el 14 de octubre desde Londres se ordenó a este barco destacarse a Montevideo para oponerse a la escuadra alemana en el caso de que lograse rebasar el cabo de Hornos, ocasión que aprovechó Lord Fisher para poner de manifiesto las graves consecuencias que podría acarrear la separación.

Cradock había salido de las Malvinas el 22 de octubre con el *Canopus* y el *Good Hope* para unirse a los *Monmouth*, *Glasgow* y *Otranto*, que ya ha-

bían entrado en el Pacífico. Desde las islas Chonos puso un mensaje al Almirantazgo señalando su intención de dejar atrás al viejo *Canopus*, ya que limitaba mucho la velocidad de avance de la fuerza. Esta decisión no sentó muy bien en el Almirantazgo, ya que si bien era cierto que el *Canopus* limitaba la movilidad de la escuadra, el prescindir de cuatro cañones de 305 mm dejaba a Cradock en clara desventaja artillera. Consciente de ello, este reclamó la incorporación del *Defence*, como estaba previsto, pero la negativa del crucero acorazado y, al parecer, algún mensaje desafortunado terminaron por herir su susceptibilidad. Sin el *Defence* y separado del *Canopus*, Cradock iba al desastre irremisiblemente. El propio Nelson había dicho: «No soy un cerebro exaltado que busca el combate a toda costa sin objeto determinado».



Combate de Coronel,
1 de noviembre de 1914.

El día 1 de noviembre, ya reunido con el *Glasgow* y sus restantes cruceros, Cradock tuvo información por unas señales captadas por la TSH de la presencia de un buque alemán por el Norte, por lo que los buques ingleses aproaron al NNO formando una línea de exploración orientada al ENE, dejando un intervalo de 15 millas entre cada dos buques contiguos. El *Canopus* había quedado ya rezagado unas 300 millas. Las condiciones de visibilidad eran muy buenas.

A las 16:20, el crucero *Glasgow* avistó humo por estribor y se dirigió a reconocerlo. Simultáneamente los alemanes avistaron a los cruceros *Glasgow*, *Monmouth* y *Otranto* y largaron los gallardetes de tope, mientras lo mismo se hizo en los buques ingleses, lo que venía a significar que aceptaban el reto. Fue la decisión que tomó el almirante británico y hay que respetarla.

A las 18:30, ya en el crepúsculo vespertino, con viento fresco del sudeste y mar gruesa, ambas líneas navegan hacia el Sur a una distancia de 13.000 metros, destacando perfectamente las siluetas de los

buques ingleses sobre el horizonte, mientras que las de los buques alemanes, proyectadas sobre el elevado fondo montañoso que constituyen los Andes, permanecían muy difusas para los directores de tiro ingleses. A esta hora Von Spee cayó una cuarta hacia el enemigo por giros simultáneos, ordenando abrir fuego al estar a 10.400 metros.

A la tercera salva, el *Scharnhorst* centró al *Good Hope* destrozándole el cañón de proa de 243 mm. Cada buque alemán hizo fuego sobre el correspondiente de la línea enemiga, actuando los ingleses de la misma forma.

El *Otranto*, muy castigado por el *Dresden*, salió de la línea sin ser perseguido. El *Gneisenau* también centró el tiro a la tercera salva, produciéndose incendios en los buques ingleses, que trataron de cerrar distancias sin conseguirlo al ser machacados por el fuego alemán hasta que anocheció.

Después de poner fuera de combate al *Monmouth,* que se vio obligado a retirarse, los dos cruceros acorazados germanos concentraron su fuego sobre el *Good Hope,* que se defendía bravamente. Poco después el crucero acorazado desapareció en el abismo arrastrando consigo al valiente vicealmirante Cradock y a casi un millar de hombres.

Con la oscuridad cesó el fuego después de 52 minutos de intenso cañoneo. El *Monmouth*, haciendo agua, se dirigió al Norte perseguido por el *Nuremberg*, que lo hundió a 21:00 horas. El *Glasgow*, que había recibido cinco impactos, se alejó hacia el oeste. Los alemanes solamente tuvieron insignificantes daños en los *Scharnhorst* y *Gneisenau*.

Pero no era la pérdida de 1.654 hombres y de los dos cruceros acorazados ingleses lo que dio mayor importancia al combate, sino el dominio de las aguas sudamericanas del océano Pacífico por la escuadra alemana. La inmediata consecuencia fue la paralización del tráfico marítimo con Sudamérica. El dominio de esta zona era decisivo para el aprovisionamiento de nitrato de Chile, tan importante en la fabricación de municiones.

Después del combate, se dirigió la escuadra a Valparaíso, donde fue muy bien acogida por la colonia alemana. Allí pudo Von Spee aprovisionarse de carbón y, como cosa curiosa, hizo testamento, lo cual no tenía nada de particular, pues era consciente del despliegue que los ingleses habían efectuado tanto en el Pacífico como en el Atlántico. Los británicos buscarían a toda costa la destrucción de la escuadra alemana, pero Von Spee estaba dispuesto a tener en jaque a la Gran Flota, y si el almirante de la Flota de Alta Mar actuaba en consecuencia y con el debido *animus pugnandi*, podría sostener un combate en mejores condiciones con el resto de la Flota británica. La cantidad de unidades de la Royal Navy, y también japonesas, movilizadas después de este desastre fue enorme, y no era para menos, pues, en relación con los medios empleados, esta fue la mayor derrota naval sufrida por Inglaterra durante la guerra.

El almirante Cradock, heroicamente muerto, fue disculpado por el Almirantazgo, declarando que su decisión de enfrentarse con la escuadra alemana

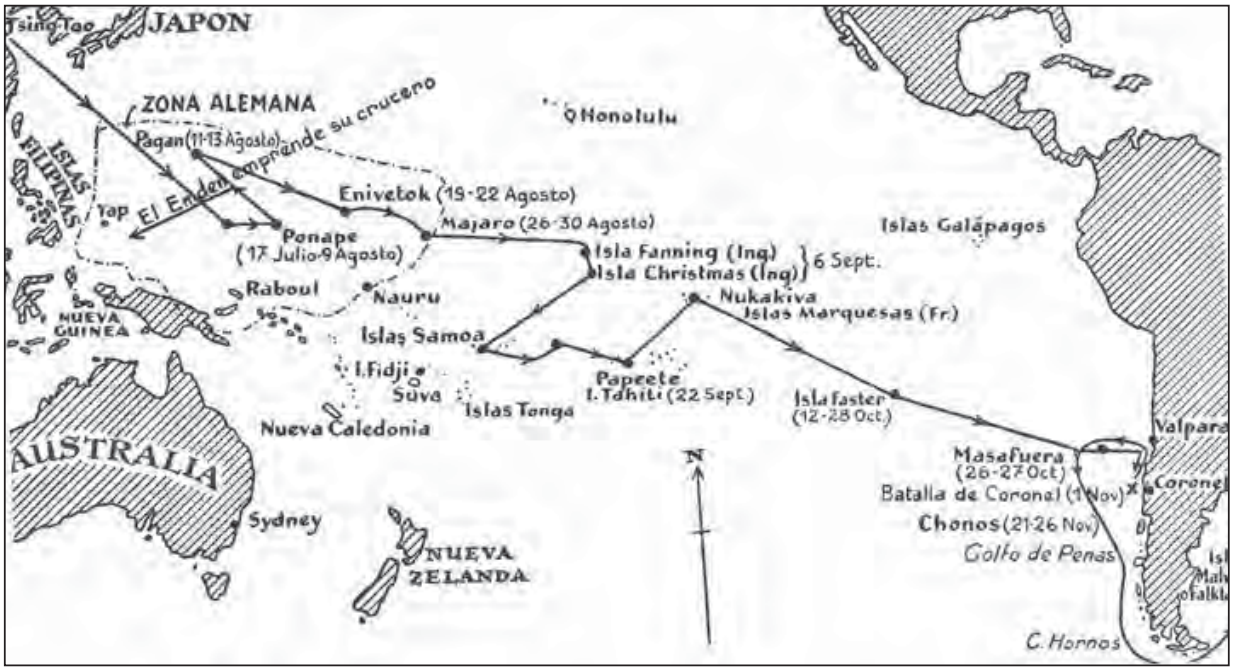
«había estado inspirada en el más elevado concepto del deber y de perfecto acuerdo con el espíritu y tradiciones de la Marina inglesa». En general, las críticas alemanas a Craddock van en el sentido de no haber mantenido concentrados a sus buques.

Tal vez en las circunstancias en que Cradock encontró al enemigo, la única solución hubiera sido un combate en retirada a partir del momento del avistamiento. Faltaba poco para el ocaso, y el *Canopus* se encontraba a 300 millas por la popa, el *Otranto* hubiera podido desaparecer en la noche sin dejar rastro, los cruceros ingleses hubieran desarrollado la máxima velocidad y por la mañana los alemanes se hubieran podido llevar una desagradable sorpresa. No sería la primera vez que se utilizó tal táctica en esta guerra, como lo hizo Von Hipper cuando arrastró a la escuadra de cruceros de Sir David Beatty hacia la Flota de Alta Mar, colocando en un grave aprieto al agresivo almirante británico.

Esta acción naval en aguas sudamericanas, conocida por Combate de Coronel, ya que tuvo lugar a la altura de la ciudad chilena del mismo nombre, encontró muy pronto la réplica británica. El almirante Sir John Arbuthnot Fisher relevó al príncipe Luis de Battenberg como primer Lord del Almirantazgo, y lo primero que hizo fue sustituir al vicealmirante F. C. Doveton Sturdee por el contralmirante H. F. Oliver como jefe del Estado Mayor. El padre del *Dreadnough* y del crucero de combate había comentado ante las disposiciones de Sturdee que había dispersado los barcos de manera que no eran fuertes en ninguna parte. Su primera decisión fue enviar a las Malvinas a la agrupación de cruceros de combate compuesta por el *Invincible* y el *Inflexible*, cuyo mando acababa de ser asignado precisamente al vicealmirante Sir Fredrick Doveton Sturdee, y cuando a Lord Fisher se le comunicaron las dificultades de tener listos los cruceros con la rapidez que se requería, ordenó que si era necesario se hiciesen a la mar con los operarios del astillero a bordo. Gracias a estas medidas, los dos cruceros de batalla fondearon en Port Stanley el 7 de diciembre, y muy oportunamente, como veremos.

El archipiélago de las Malvinas, avistado por primera vez en el año 1520 por la nao *San Antonio* de la famosa expedición de Magallanes y representado en 1529 en un mapamundi por el cosmógrafo Diego Rivero de la Casa de Contratación, fue de nuevo reconocido en 1579 por Pedro Sarmiento de Gamboa, cuando desde Lima se dirigía a España por el estrecho de Magallanes. Después, las islas fueron visitadas también por diversos navegantes extranjeros, correspondiendo el nombre de Malouines al supuesto bautizo por un navegante francés en 1722 en honor a Saint Maló. La importancia de este archipiélago estriba en que desde él se puede bloquear el acceso occidental del estrecho de Magallanes.

El comodoro Anson se dio cuenta de la importancia del archipiélago para la recalada en el Estrecho sin necesidad de tocar puertos españoles; por eso, cuando alcanzó el cargo de primer lord del Almirantazgo, solicitó a través del



Derrota de Von Spee.

embajador inglés en Madrid, Benjamin Keen, que se le concediese permiso para la ocupación de estas islas. El marqués de la Ensenada fue contundente en la respuesta, manifestando que estas estaban perfectamente registradas y documentadas en la Secretaría de Indias como islas de los Leones Marinos, y que pertenecían a España desde hacía muchos años. Así, a pesar de los intentos de franceses e ingleses de establecerse en el archipiélago y de muchas reclamaciones, sobre todo de estos últimos, los ingleses acabaron abandonando Puerto Egmont el 22 de mayo de 1744, mientras que la bandera española permaneció izada en el Puerto de la Soledad hasta la emancipación de Argentina.

La escuadra de cruceros del Extremo Oriente del almirante Graff von Spee había doblado ya el cabo de Hornos, pues había recibido órdenes de dirigirse a Alemania a través del Atlántico, pero antes de regresar a la metrópoli, Von Spee decidió atacar la base de Port Stanley, en las islas Malvinas, con el fin de destruir las instalaciones de aprovisionamiento de carbón y la estación radio. Después de consultar en consejo de guerra a sus comandantes, el del *Gneisenau* no fue partidario de tal medida. Ciertamente, la escuadra no andaba sobrada de municiones y era de esperar una importante defensa; sin embargo, a ninguno se le pasó por la cabeza la presencia de cruceros de combate enemigos en las islas. Hay tratadistas navales que opinan que al disponer Lord Fisher de los códigos de la Marina alemana se le dio desde Berlín la orden de atacar Port Stanley, pero no fue así.

Además de los cruceros de batalla, la defensa de las islas estaba constituida por el viejo acorazado *Canopus*, actuando ya como batería flotante, los cuatro

cruceros acorazados, *Defence*, *Carnavon*, *Cornwall* y *Kent*, los ligeros *Glasgow* y *Bristol* y los auxiliares *Macedonia*, *Otranto* y *Orama*.

En la madrugada del 8 de diciembre se avistaron desde Port Stanley unas columnas de humo que pertenecían a la flota alemana, pero se tardó una hora en identificar al enemigo. Entre tanto, los cruceros de batalla estaban entregados a la dura faena del carboneo, lo que significaba que las calderas estaban apagadas.

A las 09:25, cuando el *Gneisenau* estaba dentro del alcance artillero del *Canopus*, el acorazado disparó dos proyectiles de 305 mm que levantaron dos grandes surtidores en las proximidades del crucero. De haberse aproximado Von Spee en la oscuridad de la noche, podría haber contado con el factor sorpresa en la amanecida y haber aplicado la táctica utilizada por los norteamericanos contra la escuadra del almirante Cervera en Santiago de Cuba, es decir, concentrar el fuego de todos sus buques sobre cada uno de los del enemigo al dejar la bocana de salida de puerto, haciendo la reacción prácticamente ineficaz; pero no fue así y dio tiempo a los cruceros de combate para dejar el fondeadero y, poco a poco, levantar presión, emprendiendo la caza de la escuadra alemana.

Fue probablemente al avistar los palos triples cuando Von Spee comprendió que era víctima de una trampa, pues los cruceros de combate británicos no tenían por qué estar allí; por ello ordenó a sus cruceros ligeros que se dirigiesen al Sur a toda máquina para ofrecer con los dos acorazados combate a los británicos y de este modo facilitar la fuga de los hermanos pequeños. Caballerosamente había transmitido antes de iniciar el combate un mensaje a toda su fuerza, en el que decía:

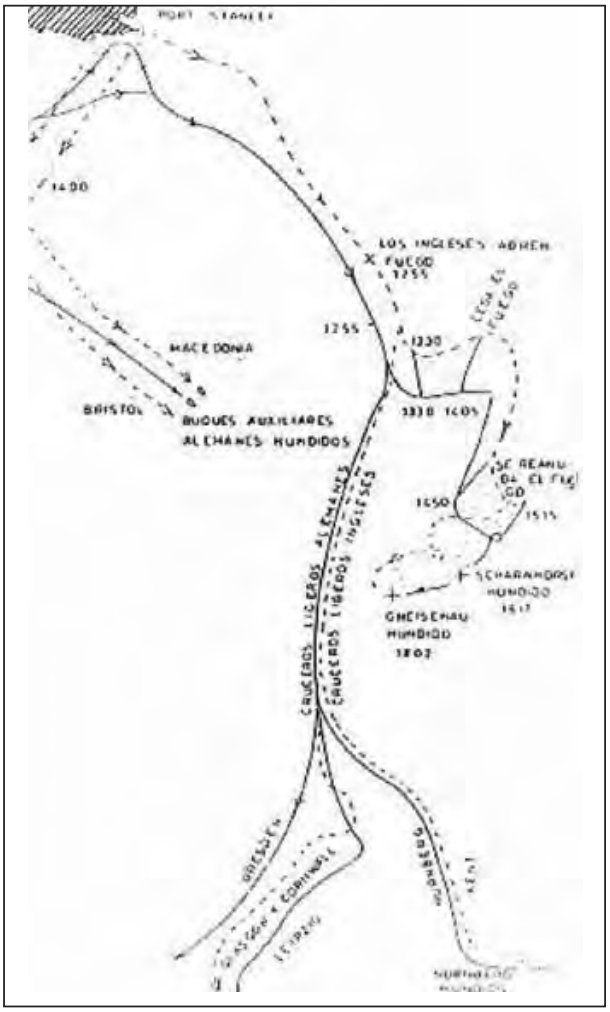
«Espero y deseo que se conducirán ustedes con el mismo valor que el almirante Cradock y su gente el día de Coronel.»

Los ingleses navegaban en línea de marcación por estribor, encabezada por el *Glasgow* y seguida por el *Invincible* y el *Inflexible*. Esta formación a primera vista ilógica, ya que el buque de menos potencia iba en cabeza, no lo era en realidad debido a las circunstancias del momento, pues el *Glasgow* tenía por misión mantener el contacto con el enemigo en el caso de que no pudieran hacerlo los cruceros de combate, que todavía no habían desarrollado su mayor velocidad.

La persecución había empezado a las 09:30, pero los dos cruceros no salieron de puerto hasta después de las 10:00 horas. La mar estaba llana y había un viento flojo del Noroeste. Media hora después Sturdee ordenó caza general, enviando al *Bristol* y al *Macedonia* a destruir los transportes, mientras encomendaba al *Glasgow* mantenerse en contacto con los alemanes, que ya se encontraban a 19 millas; pero a las 10:48 los cruceros de combate redujeron a 19 nudos, y a las 11:26 ordenó 20 nudos a toda la escuadra, lo que causó

extrañeza por estar en contradicción con el principio de Nelson de «no perder una hora», y el de Napoleón de «acción, acción, rapidez».

A 12:50 Sturdee ordenó 25 nudos, siendo el *Inflexible* el primero que abrió el fuego por estar a 16.000 yardas. A las 13:20 ordenó Von Spee a los cruceros ligeros separarse y huir, siendo perseguidos por los *Kent*, *Cornwall* y *Glasgow*. Sturdee no se acercó a distancia eficaz, que estaba entre 12.000 y 14.000 yardas, con lo cual el consumo de municiones fue enorme. Los artilleros de Von Spee alcanzaron al *Invincible* a la tercera salva. Eran las 13:44 y la distancia había disminuido a 12.000 yardas. Sturdee aumentó a 16.000 y poco después se puso fuera del alcance de los alemanes.



Batalla de las Malvinas, 8 de noviembre de 1914.

Von Spee hizo un esfuerzo desesperado dirigiéndose hacia el Sur, en parajes de frecuentes nieblas y chubascos, y estuvo próximo a conseguirlo debido a la incomprensible actitud de Sturdee de moderar velocidad, siendo en esta fase muy malo el tiro de los británicos. A 14:50 se volvieron a aproximar los cruceros de combate a 16.500 yardas, para poder continuar el fuego. Antes del combate Von Spee había hecho saber al comandante del *Gneisenau*, capitán de navío Otto Maerker, que estaba en lo cierto cuando le aconsejó no atacar las Malvinas.

Von Spee, en un empeño desesperado por conseguir un tiro eficaz con sus cañones de 210 mm, maniobró en busca de una posición favorable, pero los ingleses, superiores en velocidad y artillería, mantuvieron la mayor parte del tiempo al enemigo en el extremo del círculo de máximo alcance artillero de sus cañones de 305 mm. Sin embargo, en los intervalos en que los alemanes consiguieron aproximarse, impresionaron a su enemigo por su magnífica ejecución del tiro, de asombrosa precisión y gran rapidez entre salvas.

Después de combatir hasta el último instante, el *Scharnhorst* se empezó a tumbar lentamente sobre su costado, hasta que se hundió de proa. Ni un solo hombre de la dotación se salvó. Con él sucumbió el ejemplar almirante Von

Spee. También sus hijos morirían en este día, uno a bordo del *Gneisenau* y el otro en el *Nuremberg*.

Una hora y media más aguantó el *Gneisenau*, ya que Sturdee lo sometió a un lento y distanciado cañoneo en lugar de resolver el combate de una manera más rápida y decidida. Totalmente destrozado, con múltiples incendios e inundaciones, pero combatiendo gallardamente hasta el último cañonazo, se hundió con la bandera en el pico a las 18:02 horas. Tan solo 187 hombres pudieron ser recogidos.

El almirante inglés ordenó a los cruceros acorazados *Cornwall* y *Kent* y al crucero ligero *Glasgow* la persecución de los ligeros alemanes, logrando escapar únicamente el *Dresden*, que fue hundido unos meses más tarde por los ingleses al sur de Chile en flagrante violación de las aguas territoriales.

El *Dresden* se había dirigido al Sur a «revientacalderas», resultando enorme el consumo de carbón; pero el *Glasgow*, su perseguidor, disminuyó velocidad y atacó al *Leipzig*, que era el más retrasado, tal vez pensando que los otros dos no le podían alcanzar, por lo que a las 14:53 abrió fuego a 12.000 yardas y a las 15:13 recibió el alemán el primer impacto, resultando a partir de entonces reiteradamente alcanzado, ya que a las 16:00 horas se sumaron el *Cornwall* y el *Kent*. A las 17:00 ya había agotado el crucero alemán sus municiones, pero no se hundió hasta las 21:33, salvándose solo 18 hombres.

El *Kent* había salido en persecución del *Nuremberg*, que a 17:00 abrió fuego, contestando el *Kent* a las 17:10; pero las calderas del barco alemán no pudieron sostener la velocidad y el crucero acorazado británico pudo dar buena cuenta del crucero ligero, que se hundió a las 19:21, resultando recogidos solamente siete hombres de su dotación. El resto pereció en el helado mar austral.

Esta batalla tuvo gran importancia para el futuro desarrollo del crucero de combate y fue a partir de entonces cuando las grandes potencias navales del mundo apreciaron su importancia e iniciaron su construcción. Lord Fisher —que a pesar del éxito se había indignado con Sturdee al enterarse de la enorme cantidad de proyectiles consumidos— consiguió un crédito del Tesoro británico para la construcción de una nueva serie de cruceros de batalla. El combate en sí mismo no revistió enseñanzas tácticas, dada la desproporción en el peso de la andanada, y fue esta realmente la única victoria decisiva de la Marina británica en esta guerra.

Si finalmente analizamos el conjunto de lo tratado, uno no puede menos que reconocer el importante hecho estratégico conseguido por Von Spee al concentrar su escuadra en las costas chilenas, con todas las dificultades de aprovisionamiento de combustible, víveres, escuadras aliadas en su persecución, en un océano hostil en el que su base de Tsingtao había caído en manos japonesas, sin informes sobre el enemigo y eludiendo innumerables peligros con una hábil explotación de sus recursos. Su decisión de utilizar sus cruceros acorazados con todo su peso específico en apoyo de la guerra que se estaba

desarrollando en el mar del Norte, en lugar de emplearse contra el tráfico enemigo como objetivo principal —que podían llevar a cabo cruceros auxiliares—, fue digna de todo elogio.

El combate de Coronel fue uno de los mayores éxitos alemanes en la mar y obligó a los aliados a empeñar a cinco escuadras en la búsqueda de Von Spee, que había logrado desconcertar al enemigo. Una escuadra japonesa se estableció en las antiguas colonias alemanas al norte de Australia; otra compuesta por barcos japoneses y australianos se dirigió hacia las costas mexicanas; dos escuadras más se concentraron en el cabo de Buena Esperanza y otra se formó en aguas de Brasil, cuyo núcleo principal fueron los ya citados *Invincible* e *Inflexible*. Todas ellas tenían el mismo objetivo: destruir a la escuadra de Von Spee.

No cabe duda de que de este modo las fuerzas británicas del mar del Norte estaban mermadas, Von Spee estaba pensando en términos estratégicos y desde el otro extremo del globo procuraba ayudar a la Flota de Alta Mar, tratando de obligar a la Gran Flota a prescindir de parte de sus efectivos. En definitiva, estaba poniendo de su parte todo lo posible para lograr la paridad naval. Ciertamente se equivocó al atacar las Malvinas y caballerosamente se lo hizo saber al comandante del *Gneisenau*, pero este había intentado atacar el único punto de apoyo británico que se iba a encontrar en su derrota de regreso.

Es más, si el Estado Mayor alemán hubiese destacado del mar del Norte a dos cruceros de combate para apoyar el regreso de Von Spee, el efecto descentralizador de la Gran Flota hubiera sido todavía mayor, pues los británicos hubieran tenido que retirar mayor número de unidades del teatro del mar del Norte. De haber sido Von Scheer el almirante de la Flota de Alta Mar en los primeros tiempos de la guerra, en la que la actividad de la flota alemana se caracterizó por su ausencia, tal vez hubiera tenido lugar una batalla de Jutlandia anticipada en unas condiciones mucho más favorables para los alemanes y el curso de la guerra hubiera sido muy distinto.

BIBLIOGRAFÍA

WILSON, H. W.: *Los Acorazados en Acción*.
DE LA SIERRA, Luis: *El mar en la Gran Guerra*.
CARRERO BLANCO, Luis: *España y el Mar*. Tomo I.
MILLE, Mateo: *Historia Naval de la Gran Guerra, 1914-1918*.
Royal Navy. *Naval War Manual*.
BACON, Francis: *The Essays*.
GROOS, Otto: *La Doctrina de la Guerra Marítima*.
THURSFIELD, J. R.: *La Guerra Naval*.
RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel: *Cruceros de Batalla*.
GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN, Jose Manuel: *Una visión de la Historia Marítima Española. Cruceros de Combate en Acción*.