

Grandes batallas navales desconocidas

VÍCTOR SAN JUAN



Colección: Historia Incógnita
www.historiaincognita.com

Título: *Grandes batallas navales desconocidas*
Autor: © Víctor San Juan

Copyright de la presente edición: © 2016 Ediciones Nowtilus, S. L.
Doña Juana I de Castilla 44, 3º C, 28027 Madrid
www.nowtilus.com

Elaboración de textos: Santos Rodríguez

Diseño y realización de cubierta: Universo Cultura y Ocio

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra sólo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra (www.conlicencia.com; 91 702 19 70 / 93 272 04 47).

ISBN edición impresa: 978-84-9967-820-7
ISBN impresión bajo demanda: 978-84-9967-821-4
ISBN edición digital: 978-84-9967-822-1
Fecha de edición: Noviembre 2016

Impreso en España
Imprime: Servicecom
Depósito legal: M-33111-2016

Para Carolina e Irene San Juan

Índice

Introducción	13
Capítulo 1. Estambul, puerto de mar (1453)	
Las batallas de Cuerno de Oro	17
El centro del orbe	17
El ataque veneciano	24
El peligro otomano	28
La ciudad acorralada	32
Batalla por un convoy	37
Navegando por tierra	40
Asalto final	43
Capítulo 2. La conquista de Amberes (1585)	
El puente de Farnesio	47
Un barco contra un puente	47
Alzamiento y rebelión	52
Críticas alternativas	58
La conquista de Amberes	62
El puente de Farnesio	66

Capítulo 3. El almirante cenará solo (1631)	
La batalla de los Abrolhos o Pernambuco	75
La expansión marítima holandesa	75
Expugnación de Salvador de Bahía	81
Oquendo contra Holanda	90
Capítulo 4. Dónde se perdió Gibraltar (1704)	
La batalla de Vélez-Málaga	99
Un nuevo rey para España	99
La guerra de Sucesión	102
Encuentro frente a Málaga	105
Capítulo 5. Aniquilación y exterminio (1827)	
La batalla de Navarino	113
Naumaquias ancestrales	113
Un tipo peculiar	116
Trampa mortal	121
Capítulo 6. ¿Retorno al pasado? (1866)	
La batalla de Lissa	127
La independencía de Italia	127
La Marina austriaca	131
Batalla inesperada	136
Capítulo 7. Diluvio de proyectiles (1894)	
La batalla del Yalú	145
Galimatías inextricable	145
Inicio de hostilidades	153
Batalla frente al río	156
Capítulo 8. A la sombra del desastre (1898)	
Combates de Cárdenas, Cienfuegos y San Juan	167
La explosión del <i>Maine</i>	167
Desde Cárdenas a Cienfuegos	170
Forzador de bloqueo	177

Capítulo 9. La división de Vladivostok (1904)	
La batalla de Ulsan	185
Expansión hacia el este	185
Se inicia la guerra ruso-japonesa	190
La escuadra de Vladivostok	193
La batalla de Ulsan	201
Capítulo 10. Lo cierto de un suicidio (1939)	
La batalla del Río de la Plata	209
Nueva perspectiva	209
Historia de un corsario	211
Rumbo al desastre	223
Capítulo 11. Lucha por un fiordo (1940)	
La batalla de Narvik	235
Un escenario sin escapatoria	235
Plan improvisado	237
Tres sangrientas batallas navales	242
Capítulo 12. Rotunda victoria (1942)	
La batalla de la isla Savo	253
Guerra tecnológica en el Trópico	253
La invasión de una isla	259
Victoria fulminante	264
Capítulo 13. Confusión en la noche (1942)	
Primera y segunda batallas de Guadalcanal	271
Cuatro buques como cuatro montañas	271
La isla maldita	275
A ciegas contra el enemigo	280
Dos gigantes indetectados	287
Capítulo 14. El legendario <i>Tokio Express</i> (1943)	
Batallas de Tassafaronga, golfo de Kula y Kolombangara	295
La mejora de una estirpe	295
Tassafaronga, victoria legendaria	298

Luchando por las Salomón	302
El ocaso del <i>Tokio Express</i>	310
Bibliografía	313

Introducción

En este libro vamos a tratar de conmover al lector con algo más que una serie de curiosidades. La propia historia —en nuestro caso, la naval— es muy singular y ofrece episodios tan sumamente peculiares e irrepetibles que podemos acabar sorprendidos viendo confirmado aquello de que la realidad llega a superar con mucho la más calenturienta imaginación. ¿Cómo podríamos hablar, si no, de una batalla que se ganó navegando con los barcos sobre tierra? ¿O de otra en la que hizo falta traer las aguas para que los buques pudieran navegar? ¿Conocemos realmente en España a uno de nuestros más grandes almirantes? ¿Podría creernos alguien si le decimos que Gibraltar no se perdió en tierra —como siempre hemos sospechado—, sino en la mar? ¿Y qué tal si afirmamos que, en la catastrófica guerra de 1898, España ganó dos combates navales? Por no hablar de otras circunstancias que nos muestran la paradoja de dejar al margen episodios olvidados que se muestran, en realidad, cruciales.

A la hora de hablar de grandes batallas navales, todo el mundo tiene en mente Salamina, Lepanto, la Armada Invencible o Jornada de Inglaterra, Trafalgar, Jutlandia y tal vez la batalla de Midway, de las que casi todo el mundo ha oído hablar. Evidentemente, a este grupo de enfrentamientos «estelares» hay que añadir otros sólo conocidos por expertos o

entusiastas conocedores de la historia, como las batallas de Solebay, Barfleur-La Hogue, Augusta, Quiberon, Lagos, San Vicente, Tolón, Aboukir, Camperdown, Santiago de Cuba, mar Amarillo, Tsushima, Coronel, Malvinas, Doggerbank, Tarento, estrecho de Dinamarca, Matapán, Pearl Harbour, mar del Coral, mar de las Filipinas o golfo de Leyte; más lejos, nos internamos en espacios desconocidos para el vulgar aficionado como Azores, Veracruz, los Downs, Pan de Cabañas, Dungeness, los Cuatro Días, Texel, Las Santas, Finisterre, Basque Roads, Singapur, mar de Java, Aleutianas, Komandorski y un largo etcétera.

En claro solape con estas últimas, pero dando también un leve paso más allá, es donde pretende moverse este libro, llevando al lector a batallas navales de las que apenas habrá oído hablar, pero que, sin embargo, tuvieron una importancia crucial en su momento histórico. Aquí encontrará el lector la batalla a la que se debe, en su día, la trascendental separación de los Países Bajos en Holanda y Bélgica; la que procuró que en Brasil se hable portugués en vez de báltico; y profundizaremos en la gran derrota, aparentemente estrambótica y a contratiempo, con la que la Marina italiana inicia su andadura histórica. El final de la centuria decimonónica trajo varios importantes conflictos, China contra Japón, Japón contra el Imperio ruso, España contra los Estados Unidos, algunas de cuyas batallas se han ignorado u olvidado, escamoteando así imprescindibles piezas del puzle de la historia. Una famosa batalla —la del Río de la Plata— puede encontrar nuevas lecturas, y el remoto enfrentamiento por un fiordo al inicio de la Segunda Guerra Mundial ser causa desmitificadora de las operaciones «relámpago» del Tercer Reich alemán. Es de común conocimiento cómo se vino abajo (como un gran *soufflé*), con la acometida estadounidense, el perímetro defensivo japonés fraguado tras la «infamia» de Pearl Harbour, pero pocas veces se ha hecho hincapié en los combates y enfrentamientos que permitieron abrir brecha en la «muralla», fatal de necesidad, de Guadalcanal. Bueno será entrar también en las peculiaridades de esta campaña naval, con sus confusos combates nocturnos en los que casi nunca ganaba el poseedor de la superioridad absoluta. Secretos que, finalmente, pueden tener enigmático nombre: el *Tokio Express*.

Todos estos episodios, precisamente por desconocidos, guardan para el lector adicto a la literatura marítima circunstancias inverosímiles, héroes insospechados, rotundas victorias desconocidas y barcos, hoy olvidados, que en su día fueran famosos y los mejores del mundo en su clase. Es por todo ello que un repaso de las batallas navales poco conocidas —o, como

también se podría decir, de la «naumaquia incógnita»— puede aportar al saber común una sustancial piedra de toque, servir para el conocimiento de notables figuras olvidadas y, por supuesto (con el debido respeto a las tragedias que se narran y el sufrimiento de sus protagonistas), ser buen entretenimiento para quien tenga tiempo de sumergirse en estas líneas, sin más propósito que una amena, completa y bien expuesta divulgación.

Víctor San Juan, 2016

Capítulo 1

Estambul, puerto de mar (1453)

Las batallas del Cuerno de Oro

EL CENTRO DEL ORBE

Si, durante el primer milenio después de Cristo, hubiéramos de buscar sobre la faz de la tierra el centro del mundo, ese lugar se hallaría en la ribera occidental de los estrechos del Bósforo, entre el mar Negro y el de Mármara, o entre los continentes de Europa y Asia: Constantinopla, ciudad universal, conocida en nuestros días por su nombre turco de Estambul. En el año 330 d. C., el emperador Constantino decidió el traslado a aquel lugar, a caballo de los imperios oriental y occidental, de la ancestral sede en Roma, donde quedó el papa como único representante –cuando no tenía lugar un cisma– del imperio divino. Desde el punto de vista estratégico, Constantinopla (la ciudad de Constantino) presentaba grandes ventajas sobre Roma; desde el comercial y cosmopolita, situada en un multitudinario cruce de caminos, también. El lugar era inmejorable: ubicada sobre un promontorio en el mar de Mármara, su planta triangular estaba flanqueada, al norte, por el brazo lacustre del Cuerno de Oro y, al sur, por dicho mar; en el lado restante, sobre tierra (de unos seis kilómetros) el recinto quedaba protegido por una muralla exterior, que construyó el propio Constantino, y otra



Antiguo plano de la Constantinopla bizantina, en el que se puede ver el esquema básico de la ciudad, aún vigente en la Estambul turca: el triángulo central rodeado de murallas, el brazo de mar del Cuerno de Oro separándolo de la genovesa ciudad de Pera y el estrecho del Bósforo en el ángulo superior derecho.

interior, la de Teodosio II. No era raro que la ciudad tuviera fama de inexpugnable; mas, como todo lo que la tiene desafortada, no lo era.

Parece que el traslado de la sede imperial a la ciudad no se produjo por las anteriores consideraciones, sino por una tremenda tragedia familiar. Constantino era hijo de Constancio Cloro, uno de los hombres fuertes del emperador Diocleciano, y Helena, heroína de la cristiandad pues se le atribuye la conversión de su hijo a la nueva fe que desterraba a los clásicos y acomodados dioses romanos, heredados del Olimpo griego, remitiendo al practicante directo a las fauces de los leones del Circo Máximo.

A los treinta y dos años, cuando su padre falleció en plena campaña contra los pictos, Constantino fue asociado al trono con el título de «augusto y César», que, en aquellos tiempos turbulentos, sólo significaba ser candidato en liza para proclamarse emperador. Antes de obtener el cargo, había que deshacerse de los rivales: el primero, su suegro, el temible Maximiano Hércúleo, que quiso matarle por su propia mano —con un puñal— pero falló, confundiéndole con un esclavo. El estremecido Constantino tuvo que obligarle a abrirse las venas para no ser ajusticiado con deshonor, cosa que el viejo aceptó, pero Fausta jamás perdonaría a su esposo por este hecho. También desapareció Galerio, compañero anticristiano de su padre, por enfermedad, dejando al cruel Licino que, después de asociarse a él, tuvo que ser desterrado y asesinado. Por último estaba el imponente Majencio, jefe de la guardia pretoriana, al que Constantino derrotó, al frente de su caballería, en las mismas riberas del Tíber; el jefe de los pretorianos murió al hundirse el puente que los suyos, en masa, cruzaban sobre el río.

Ingenuo, Constantino creyó haberse librado de todos sus enemigos, cuando la peor, Fausta, rumiaba la venganza en su propia almohada. Le dio al menos cuatro hijos, Crispo, Constantino *El Joven*, Constancio y Constante, y la mujer no tuvo mejor idea que indisponer al primero —que era un sol— contra él, siendo acusado de traición. Constantino, implacable, ordenó ejecutarle y, luego, también a Fausta, culminando así una tragedia digna de Shakespeare. Atormentado por el remordimiento (al fin y al cabo, era cristiano), el emperador proyectó su aversión sobre Roma, de la que no quiso saber nada más, ordenando la mudanza a la ciudad del Bósforo, que, al tomar su nombre, iniciaba su andadura con una tragedia y la culminaría, 1.123 años después, con otra absoluta, nada menos que la pérdida del símbolo de la cristiandad —la propia ciudad—, que cayó en manos de los turcos tras un célebre asedio que ha pasado a los anales de la historia. Mentalmente, sin embargo, suele relacionarse la caída de Constantinopla con una terrorífica pugna a muerte sobre una muralla derruida, algo parecido a la Toma de Jerusalén, cuando, en realidad, en el cerco y sitio del último bastión del Imperio cristiano de Oriente (Bizancio) tuvieron lugar nada menos que tres batallas navales, circunstancia lógica tratándose de una ciudad que no sólo era un gran puerto marítimo comercial —el Cuerno de Oro—, sino que se asomaba al mar casi cerniéndose sobre él, de la mar recibía el sustento y cuyas aguas, el estratégico Bósforo, podía controlar desde su privilegiada posición. Puede que los barcos no decidieran la caída de Constantinopla, pero sí podemos afirmar que el fracaso de las armadas cristianas

—aun demostrando ser superiores a las otomanas— fue una de las causas que propiciaron el desastre final.

En tiempos de gloria, Constantinopla era una brillante urbe llena de riquezas que todo monarca habría deseado; de ahí que, a lo largo de su dilatada historia, tuviera que soportar repetidos asedios, casi todos fallidos. La capital de Bizancio combinaba la majestuosidad de Occidente con el exotismo y voluptuosidad orientales, erigiéndose en auténtica meca de la ostentación, donde ceremonias muy parecidas a nuestras *fashion weeks* —pero con otros matices— se prodigaban cada semana. Altas construcciones competían en sofisticación y lujo, y los palacios reales, sede del emperador y la emperatriz, estaban preservados por un halo de misterio enigmático que defendían, a punta de espada, auténticos ejércitos de incondicionales eunucos, versión bizantina de los pretorianos romanos.

El emperador o *basileus* de Bizancio era el elegido por Dios, e infalible. Dueño de las vidas de todos sus súbditos y con autoridad para llevar a cabo las peores atrocidades sin tener que encomendarse ni pedir permiso a nadie, subordinaba todo —incluso la religión— a la razón de Estado, ejerciendo poder ejecutivo, legislativo y judicial absoluto, como alma que era, al fin y al cabo, de un imperio que, entregado a la fe cristiana (tras Constantino, Juliano *El Apóstata* quiso retornar al culto a los dioses, pero su sucesor, Joviano, volvió a instaurar la cruz en Bizancio), llenó Constantinopla de templos e iglesias repletas de todo tipo de reliquias y símbolos venerables, como las sandalias de Jesucristo o los cabellos de Juan Bautista, entre los que destacaba el Lábaro, estandarte en cruz de Constantino que, según la leyenda, se le apareció con el lema: «Con esta enseña vencerás».

En rango seguía al emperador y la emperatriz el patriarca de la Iglesia ortodoxa. Los centros de salud no existían en Constantinopla, pues templos e iglesias ocupaban su lugar, siendo además lugares culto, iluminación y guía; los monjes eran muy venerados por su sabiduría en todo tipo de materias, aunque, para servicios «especiales», estaban los astrólogos y adivinadores. El harén oriental se transformaba en Bizancio en gineceo, donde muchas mujeres moraban y la gran mayoría trabajaban para una industria textil en régimen de monopolio del Estado. El Hipódromo sustituía al Foro romano como lugar de encuentro, reunión, conspiración y manifestaciones; en 532, con el emperador Justiniano en el trono, se amotinaron treinta mil ciudadanos que, congregados en el Foro, fueron aniquilados por el general Belisario, al que envió la emperatriz y exprostituta Teodora. Por las calles de la ciudad, con casas de dos pisos, circulaba un crisol

de razas, asiáticos y orientales, escitas e ilirios, africanos y griegos; Bizancio nunca practicó el racismo, sino todo lo contrario, aunque la homosexualidad recibía condena de muerte. La espléndida catedral de la Divina Sabiduría, Santa Sofía, construida por Antemio de Tralles, era orgullo de la cristiandad. Siendo así, como era Constantinopla, tentador pastel lleno de asombrosos monumentos, delicias y curiosidades, a nadie puede extrañar que bárbaros invasores y codiciosos, por Oriente y Occidente, trataran secularmente de hacerse con ella.

Los asedios fueron innumerables pero, entre los más destacados, la tentativa de 717 d. C. merece especial atención por lo que concierne a nuestro propósito. El último emperador romano había sido Justiniano, puesto que sus sucesores se consideraron sólo bizantinos, proclamándose así el Imperio de Oriente. Uno de ellos, Heraclio, gran guerrero, hubo de hacer frente, en 626, tanto al peligro del este como al del oeste, es decir, a los persas por un lado y eslavos, búlgaros, ávaros y gépidos por el otro, que decidieron atacar Constantinopla por ambos flancos, fracasando precisamente gracias al dominio bizantino del mar. Después, Heraclio derrotó a los persas en Nínive, pero eso no era nada comparado con la avalancha que se le venía encima, esta vez desde el sur: en 630 comenzó el despegue fulgurante y abrumador del islam, de la mano de los sucesores del profeta Mahoma, Abu Bakr y Omar, cuyos generales derrotaron a los bizantinos en Ajnadain, Yarmuk y Heliópolis, haciendo caer en manos de los musulmanes Persia, Irak y la joya de la corona, el granero de Egipto, esta última en 642. Un peligroso enemigo surgía para disputar Oriente a Bizancio, dispuesto al acoso y derribo sin descanso.

En 655, el califa («sucesor», del Profeta, se entiende) Otmán decidió conquistar Constantinopla por mar, enviando una flota contra la ciudad que derrotó por completo a la escuadra bizantina, pero Otmán fue asesinado y, mientras Moavia y Alí (yerno de Mahoma) se disputaban el poder, los victoriosos barcos musulmanes prefirieron retirarse. Cuando ganó Moavia pudo enviarla de nuevo, en 672, pero los repetidos ataques fueron brillantemente rechazados por la repuesta escuadra bizantina de Constantino IV, ya en el poder, actuando desde su base en el Cuerno de Oro. El brazo de mar que constituye el puerto de Estambul era la base de estos barcos, protegidos mediante una cadena flotante u obstrucción que iba desde la punta del Serrallo (en el encuentro entre las aguas del Cuerno de Oro y el mar de Mármara, vértice «marino» del perímetro de la ciudad) hasta la orilla de enfrente en el poblado de Gálata o Pera, posición estratégica. Finalmente,

un enorme temporal causó muchos daños a la flota árabe, cuyos restos fueron luego exterminados por los bizantinos.

Al gran Constantino IV le sucedió Justiniano II, viéndose sumido el Imperio en un caos –setecientos cincuenta años antes de su hundimiento inapelable– que parecía prólogo de su definitivo final. En el verano de 717, Maslama, hermano del califa Solimán, emprendió el camino de Constantinopla con dos mil barcos y ochenta mil hombres; cruzó el Helesponto (Dardanelos) no sin antes ordenar a los beyes en África y Egipto mandarle refuerzos lo antes posible. Llegó ante la ciudad el 15 de agosto, comenzando el asedio. Surge entonces la notable figura del emperador León *El Isáurico*, que, como general, conocía muy bien a Maslama, pues le había derrotado en el cerco de Amorio (716). Lo primero que hizo fue establecer una alianza con Tervel, rey de los búlgaros, lo que obligaba a Maslama a cuidar muy bien su retaguardia. Luego, ambos ejércitos se enzarzaron por el lado de tierra, con los típicos aparatos y machinas «asaltamurallas» medievales, una guerra de trincheras que no dio resultado.

La resolución vendría por mar: Maslama había decidido, con buen criterio, bloquear el Cuerno de Oro –es decir, el tránsito comercial bizantino, por donde podían llegar refuerzos y provisiones– mediante dos flotas, una que cerraría el Egeo y, la otra, el paso del Bósforo en su desembocadura al mar Negro. Se hallaba esta tratando de alcanzar su puesto en contra de la poderosa corriente, a la altura de la punta del Serrallo, cuando bajó la cadena del Cuerno de Oro y zarpó de improviso la flota de galeras al mando de León, acometiendo la vanguardia musulmana no sólo a base de arietes y abordajes, sino también –y fundamentalmente– con la nueva «arma secreta», el *fuego griego*, mezcla de nafta, sulfuro y cal viva que se incendiaba al simple contacto con el agua. Veinte naves musulmanas fueron destruidas y otras tantas apresadas, pero, ante la llegada del grueso de la escuadra enemiga, que podía envolverles con su número, León ordenó el regreso al abrigo del Cuerno de Oro, manteniendo la cadena bajada en abierto desafío.

Los musulmanes, sin embargo, habían tenido bastante. La flota para el bloqueo del Bósforo no sólo no se atrevió a penetrar en el Cuerno de Oro, sino que tampoco continuaron su ascenso al norte, regresando a las seguras aguas del mar de Mármara. Maslama no logró, así, cerrar el cerco, y entretanto falleció su hermano el califa, Solimán, de indigestión. El invierno de 718 resultó extremadamente duro pero, llegada la primavera, apareció al fin la flota de Egipto, cuatrocientos barcos al mando de Sofiam



Lo que pudiera parecer una tubería de gran diámetro se trata en realidad de uno de los cañones turcos emplazados en Rumili Hissar, fuerte edificado en el lado europeo por Mahomet II para completar, con el de Anadolu en la orilla de enfrente, el control del Bósforo. El empleo de artillería en el sitio de Constantinopla fue decisivo.

Pachá, a los que se encomendó inmediatamente establecer el hasta entonces fallido bloqueo del Bósforo. En su estela llegaron trescientos barcos africanos al mando de Yezid Pachá, revitalizando su maltrecha escuadra el bando islámico. Sofiam logró, en plena noche, remontar las corrientes del Bósforo para establecerse aguas arriba, en Argos, cerrando así para los bizantinos el paso al mar Negro, mientras los africanos, con base en Bitinia, bloqueaban el Egeo.

La situación para la ciudad volvía a ser crítica, así que León, ni corto ni perezoso y dispuesto a jugarse el todo por el todo, mandó bajar la cadena lanzándose sobre la flota de Argos, a la que atrapó completamente desprevenida. Los egipcios no sólo fueron aniquilados, sino que, habiendo desertado gran parte de los prisioneros cristianos que bogaban en sus galeras, estas fueron empujadas a tierra y destruidas con *fuego griego*, emprendiendo luego el bravo León y los suyos persecución por tierra hasta destruir el ejército musulmán de la parte asiática. Aislado en Europa Maslama, era el momento de Tervel y su horda búlgara, que hizo perecer más de veintidós mil enemigos en el encuentro al sur de Adrianópolis. El asedio había terminado, y Maslama, responsable del fracaso, fue llamado por el nuevo

califa, Omar II, a la corte de Damasco, donde respondería de sus actos. Para colmo de desdichas, en su retirada la armada musulmana fue sorprendida por un nuevo temporal, sobreviviendo únicamente cinco galeras de las más de dos mil quinientas que tomaron parte en el asedio a Constantinopla. Tómese buena nota de que este asedio fracasó en batallas navales, ambas en el Bósforo, que decidieron la suerte de la ciudad, es decir, el triunfo de León y su dinastía isaúrica, a la que seguirían otras siete, frigios, macedonios, comnenos, angeles, latinos, nicenos y paleólogos; le quedaba aún mucha cuerda a la fastuosa ciudad salvada desde la mar.

Mientras en Europa prosperaba el Imperio carolingio, heredero del de Occidente, Bizancio se veía revitalizada por la dinastía macedonia, que tuvo origen en el esclavo Basilio y contó con emperatrices como Zoe o Teodosia. Las armadas musulmanas tampoco levantaban cabeza, sufriendo una gran derrota en 849 en aguas de Ostia, ante las galeras del papa. A partir del año 1000, Constantinopla entra en franca decadencia, de cuyas consecuencias se va librando gracias a la debilidad de sus vecinos o a su habilísima diplomacia, pero siempre presa de desórdenes internos que tanto la debilitaban. Su política de neutralidad ante las cruzadas, gran esfuerzo de la cristiandad, acabaría por costar caro a una ciudad que presumía de ser faro de aquella y, a la hora de la verdad, se puso de costado, ganándose el desprecio de todos; y es que la apariencia, el deslumbramiento y la ostentación tienen un límite. Para el Imperio bizantino, este llegó en 1204, año en que se produjo otro gran asedio a la ciudad. Esta vez, para sorpresa de todos, los asaltantes eran... cristianos, reconducidos por una de las potencias dominantes del momento, Venecia, que, junto con Génova, competía por apoderarse de las rutas comerciales de Bizancio.

EL ATAQUE VENECIANO

Ya en 1171, a consecuencia de esta rivalidad, el emperador Manuel I ordenó arrestar a todos los venecianos en sus dominios y confiscar sus propiedades; en represalia, Venecia mandó una armada a la que dispersó la peste. En 1199, el papa Inocencio III produjo una nueva oportunidad para la revancha veneciana, al llamar a toda la cristiandad a la Cuarta Cruzada para la recuperación de los Santos Lugares. Como esta vez ni Francia ni el papa disponían de escuadra para trasladar a Oriente a los cruzados, se contrató a la

República de Venecia, gobernada por el dux Enrico Dandolo, viejo y ciego pero todo un carácter, como pudo comprobar el emperador Manuel, que lo conoció en misión de paz. Se construyó una enorme flota en el Arsenal, pero, llegados los cruzados a sus campamentos del Lido, resultó que... no tenían con qué pagar a los venecianos, con los que habían acordado un flete de 85.000 marcos.

Ahí estaba, sin embargo, el veterano Dandolo para solucionar el problema, proponiéndoles pagar con el botín obtenido en la captura de la ciudad de Zara, que el rey de Hungría les había quitado unos años atrás. El legado papal se indignó ante la perspectiva de atacar una ciudad cristiana; Dandolo le dijo que, si no estaba conforme, podía regresar a Roma. En octubre de 1202 partió la Cuarta Cruzada de Venecia, a bordo de una armada veneciana de más de doscientos barcos de transporte y escolta, entre los que sobresalían el *Peregrino*, el *Aguila* y el *Paraíso*. En noviembre llegaron a Zara, rompieron la obstrucción a la entrada del puerto y la asediaron durante dos semanas, cayendo la ciudad en sus manos. El papa, entretanto, se subía por las paredes, y los cruzados suplicaron su perdón, quedando excomulgados todos los venecianos.

Fue entonces cuando, en mala hora, el príncipe Alejo acudió a Zara a pedir ayuda a los cruzados para su padre, el emperador Isaac II *Angeles*, destronado y encarcelado por su propio hermano, Alejo III. El joven príncipe bizantino ofreció doscientos mil marcos a los cruzados y venecianos si restablecían a su padre en el trono, además de añadir diez mil soldados a la cruzada. No hizo falta mucho más para «reconducir» la cruzada hacia Constantinopla, con la que tantas cuentas pendientes tenían los venecianos. La flota, con los cruzados a bordo, zarpó rumbo a los estrechos, y a fines de la primavera de 1204 llegaban frente a los muros de la ciudad, vistos desde el mar de Mármara. Las condiciones para la defensa eran lamentables: de la valiente flota de León *Isáurico* y Constantino IV apenas quedaban veinte galeras podridas y sin dotación. No obstante, el frente de mar de las murallas, desde el Studion hasta la Acrópolis y la punta del Serrallo, pasando por los puertos fortificados de Eleuterio, Contoscalion, Julián y Bucoleón, les pareció a los cruzados, a bordo de los buques, formidable e inexpugnable, haciéndoles hasta «sentir escalofríos» y quedar «anonadados de asombro». Y eso que, desde allí, no podían ver el lado amurallado del Cuerno de Oro, desde el puerto Prosforiano —al lado de la cadena— hasta el barrio de Blanchernas, ni el formidable frente terrestre de las murallas dobles, desde este último, pasando por la puerta Carisia y el valle del río Lycus

(Mesoteichión) hasta la puerta Dorada que daba acceso al Studion, donde se alzaba la iglesia de San Juan.

Pronto tendrían ocasión de convencerse de la inasequibilidad de estas últimas murallas, dotadas de foso con parapeto, cuyo trasdós, o *períbolos*, lo separaba de la muralla exterior de Constantino, a su vez dotada de un *parataichión* hasta la formidable muralla interior o de Teodosio, en total noventa y seis bastiones defensivos. El campamento cruzado quedó instalado aguas abajo del Bósforo, mientras las galeras venecianas, a falta de flota bizantina, establecían un férreo bloqueo del Cuerno de Oro. El primer ataque lo llevaron a cabo veinte mil hombres, que cruzaron el Bósforo la mañana del 5 de julio. Penetraron sin dificultad en las márgenes del Cuerno de Oro, dirigiéndose a la ribera sur, al pie de la muralla sencilla, que esperaban tomar para apoderarse de la cadena. Ante el impresionante desembarco, los bizantinos corrieron a las murallas, entablándose la batalla en torno a la torre de Eugenio, en el extremo de la cadena. Mientras que más y más cruzados subían a la torre, desbordando a los defensores, el transporte *Aguila* se lanzó contra la cadena con viento favorable y la rompió, irrumpiendo en el Cuerno de Oro. La flota veneciana se lanzó por la brecha tras él y, en muy poco tiempo, los cruzados habían tomado el puerto.

Avanzando entonces por la muralla hacia el oeste, creyeron encontrar un punto débil en el vértice occidental, que era el barrio de Blanchernas con la iglesia de Santa María del mismo nombre. Se pusieron a batir los lienzos más débiles, del lado del puerto, pero los bizantinos contraatacaron en sorpresivas salidas que desbarataban sus planes. Por fin, el 17 de julio, cruzados y venecianos, por tierra con máquinas y torres de asalto, por mar con las grandes embarcaciones y galeras equipadas con saetería, catapultas y puentes colgantes, se prepararon para un ataque general a los debilitados muros del Cuerno de Oro; los bizantinos estaban preparados. A los primeros, los recibieron en las murallas mercenarios daneses, varangios y britanos que, con su acostumbrada ferocidad, rechazaron el ataque. El ataque anfibia pareció quedar paralizado al no hallar los capitanes punto por el que asaltar los muros, pero, entonces, el viejo dux Dandolo saltó a tierra y mostró el camino con el estandarte de san Marcos. A pesar de todo lo que los defensores arrojaron desde las murallas, incluidas simples piedras y fuego griego, lograron capturar veinticinco de los bastiones de este lado. Todo parecía estar decidido cuando Alejo III, con todos los hombres que le quedaban, lanzó un contundente ataque contra el

campamento cruzado; muy a su pesar, Dandolo y los suyos tuvieron que renunciar a su conquista para defender la retaguardia.

En realidad, el ataque no había fracasado, puesto que Alejo III, tras el postrer esfuerzo, decidió escapar de la ciudad con su hija y casi media tonelada de oro y piedras preciosas. Los bizantinos libertaron a Isaac II *Ángelos*, reponiéndolo en el trono, con lo que el objeto de cruzados y venecianos estaba conseguido. Sólo quedaba cobrar la factura; el deudor, el joven príncipe Alejo, fue asociado al trono de su anciano padre como Alejo IV, lo que le permitió saquear iglesias y arcas reales. Mas ni por asomo consiguió acercarse a los doscientos mil marcos prometidos. Dandolo, que tenía poca paciencia con las deudas, fue a exigirselos, y Alejo IV, pensando que la dignidad real le protegería, le respondió altivamente la verdad, es decir, que no podía pagar. Fue su último error, puesto que el dux veneciano, que tenía malas pulgas, no aceptó, respondiéndole: «Necio muchacho, del estiércol os elevamos y al estiércol os arrojaremos de nuevo». Era una declaración de guerra que pronto se haría realidad con un segundo y más brutal asalto a la ciudad.

Alejo IV no habría de contemplarlo. Rebelados sus propios súbditos contra él, que sólo había traído desgracias, le depusieron aclamando a un nuevo Alejo, noble apellidado Ducas y de mote *El Salvaje*, al que creyeron más adecuado para ofrecer resistencia, subiendo al trono como Alejo V. En la pequeña tregua concedida por los cruzados —hasta el 9 de abril— reforzó la muralla y reorganizó sus fuerzas lo mejor que pudo. Fue capaz de rechazar el primer ataque, en dicha fecha, pero el día 12 la flota veneciana avanzó en línea de frente por el Cuerno de Oro, con sus barcos amarrados de dos en dos para mejor soportar las monstruosas máquinas de guerra, enormes puentes de madera que, abatidos sobre las murallas, y apoyándose en el bombardeo de sesenta catapultas, resultaron imparables incluso para el fuego griego que caía de las murallas. Los *Peregrino* y *Paraíso*, convertidos en catamarán, embistieron el bastión principal y lo tomaron tras sangrienta lucha. Otras torres fueron cayendo al empuje de los demás barcos, cuyas tripulaciones las asaltaban inmediatamente, tomándolas una tras otra. Alejo V trató de detener a sus hombres, pero casi todos huyeron y cruzados y venecianos penetraron en la ciudad, perpetrando una feroz carnicería. Al día siguiente se rendía Constantinopla, que fue entregada, según costumbre de la época, a tres días de saqueo a manos de la soldadesca. Se abrieron tumbas y forzaron conventos, violentando a las monjas y matando a los religiosos, y en Santa Sofía fue profanado el altar mayor, entrando las mulas

a recoger el tesoro mientras una prostituta embriagada cantaba en el trono del Patriarca. Las barbaridades de los cruzados llegaron a tal punto que se llegó a decir que «hasta los sarracenos habrían sido más misericordiosos». Inocencio podía estar orgulloso de sus muchachos.

EL PELIGRO OTOMANO

Esta primera toma de Constantinopla a manos de la Cuarta Cruzada selló, a manos de cristianos, el futuro de la ciudad, mostrando al mundo todas sus debilidades. Los venecianos la aprovecharon bien, apoderándose de Morea, Creta, Naxos, Eubea y Ragusa como botín, tomando el control de las rutas del Adriático y Oriente Medio. Los cruzados, para reconciliarse con el papa, impusieron en Constantinopla la Iglesia latina frente a la ortodoxa, fomentando la comedia de que habían terminado con el cisma religioso Oriente-Occidente. Era una burda mentira, pues los griegos no aceptaron la imposición y cincuenta y siete años después, en 1261, Miguel III Paleólogo reconquistaba la ciudad con una dinastía griega, que regresó a la ortodoxia. Miguel y sus sucesores tenían otros gravísimos problemas puesto que, por aquellas fechas, el jefe turco Osmán, hijo del emir *ghazi* Ertughrul, asentado en Anatolia, había iniciado la expansión hacia el oeste con sus hordas. En principio, los almogávares —es decir, la Compañía Catalana del templario Roger de Flor— fueron capaces de rechazarlas hasta la cordillera del Tauro derrotándolas en Leuke. Pero Miguel IX Paleólogo, celoso de su poder, mandó asesinar a Roger en Adrianópolis en 1305. Los sucesores de Osmán, Orkhan y Murad, pasaron entonces a tierras europeas —con el peligro que ello representaba— venciendo repetidamente a búlgaros y húngaros. El último, hijo de la griega Nilúfer, venció a los serbios junto al río Maritsa (frontera, hoy día, entre Grecia y Turquía) apoderándose definitivamente de Adrianópolis, a orillas de ese río, donde instalaba su capital occidental.

Con los turcos por Oriente y Occidente, Constantinopla jamás estaría segura. Murad fue asesinado por un desertor serbio en su propia tienda, en la llanura de Kosovo («llanura de los Cuervos») pero su hijo Bayaceto —apodado *Yilderin*, «el Rayo»— tomó el mando y aniquiló a los serbios. Cuando planeaba volverse contra Constantinopla, los cruzados de Hungría se alzaron en nueva cruzada, siendo completamente derrotados por Bayaceto

en Nicópolis. Retomó entonces el turco su proyecto contra Bizancio, corriendo el emperador Manuel II a pedir socorro en la corte francesa de Carlos VI *El Tonto* y la inglesa de Enrique IV, que enviaron las tropas del mariscal Boucicault. Bayaceto decidió entonces construir un castillo en la margen asiática del Bósforo, Anadolu Hisar, y, en 1402, tras haberse marchado los franceses, conminó a Manuel II a rendirse, ultimátum que fue rechazado.

Tuvo suerte Constantinopla, puesto que quien entró en escena en aquel momento, a retaguardia de Bayaceto, fue un peligro formidable, el tártaro Timur o Tamerlán, que, como una plaga, arrasó Oriente Medio apoderándose de Alepo, Damasco y Bagdad. Por último, en este verano de 1402, derrotó por completo a las huestes turcas de Bayaceto en Ankara, capturándolo. Por desgracia, el inesperado momento de debilidad turco no fue aprovechado por los cristianos para expulsar o someter a los turcos en su cabeza de puente europea; había otros intereses. Venecia se había apoderado, como sabemos, de numerosos enclaves comerciales de Grecia, y los genoveses, que no iban a la zaga, dominaban por completo el puerto del Cuerno de Oro, instalándose en su ribera norte, Pera o Gálata, desde donde su posición era al menos tan difícil como la de los bizantinos... con la ventaja de que ellos no tenían imperio alguno, salvo el comercial, que defender.

Así pues, los turcos se regeneraron con más fuerza aún, si cabe, de la mano del sultán —«amable y culto», según Runciman— Mahomet I, alias *Chelabi* ('el caballero'). Se impuso a los otros hijos de Bayaceto, muerto en el cautiverio tártaro, encargándose de reconquistar Anatolia y afianzarla definitivamente, entablando relaciones de amistad con Manuel II que no alteró durante todo su reinado. El bizantino abdicó en su hijo Juan, quien tuvo la mala ocurrencia de, a la muerte de Mahomet, pedir un hijo de uno de los pretendientes como rehén para insidiar a los otomanos. Murad II, proclamado finalmente heredero, respondió estableciendo inmediatamente el sitio de Constantinopla (1422). Atascado, sin embargo, ante sus murallas, tuvo lugar una revuelta en Konia (Anatolia), su antiguo reino, obligándole a levantar el asedio. Resueltos sus problemas internos, regresó a Europa en 1428, fracasando de nuevo en el asalto de Belgrado, que terminó en acuerdo al serle entregada la hija del déspota serbio Mara Brankovich. Murad II era un sultán reflexivo e inteligente, que sólo deseaba retirarse a la vida contemplativa. Respetó la paz, pero en 1444, irritado por la falsedad y doblez de sus aliados cristianos, los derrotó decisivamente en Varna, y después (1448) en Kosovo, donde alemanes, húngaros, valacos y polacos quedaron sin opción alguna.



Culto, irascible e inteligente, el sultán Mahomet II reivindicaría el título del *Conquistador* rindiendo finalmente Constantinopla tras un largo asedio que, a pesar del casi completo cerco y aislamiento (salvo por mar) de la ciudad, pudo fracasar gracias a las victorias de las flotas bizantina y genovesa.

Se consolidaba así, definitivamente, la Turquía europea al este del río Maritsa, nunca después modificada. Tras la pérdida de Egipto, Grecia, Tracia y Anatolia, el Imperio bizantino (es decir, Constantinopla) rodeado por todas partes, era a mediados del siglo xv (1450) una isla en medio del pujante Imperio otomano. Auténtica y cierta fruta madura cuya única posible comunicación debía ser por mar, a través de los estrechos –Bósforo y Dardanelos– y sólo conquistable mediante una contundente campaña naval, materia en la que los turcos nunca se habían sentido muy seguros. Hay descripciones lamentables de la Constantinopla de esta época; el boato y presunción de otros tiempos habían caído en la más vergonzosa miseria. Penetrando en la ciudad por la puerta Carisia, al avanzar por la calle principal o Media (que conducía a los palacios reales y el Hipódromo) se encontraba en ambos márgenes una especie de mercadillo de puestos y chamicos. El Hipódromo estaba derruido, y los palacios reales inhabitables,

Capítulo 2

La conquista de Amberes (1585)

El puente de Farnesio

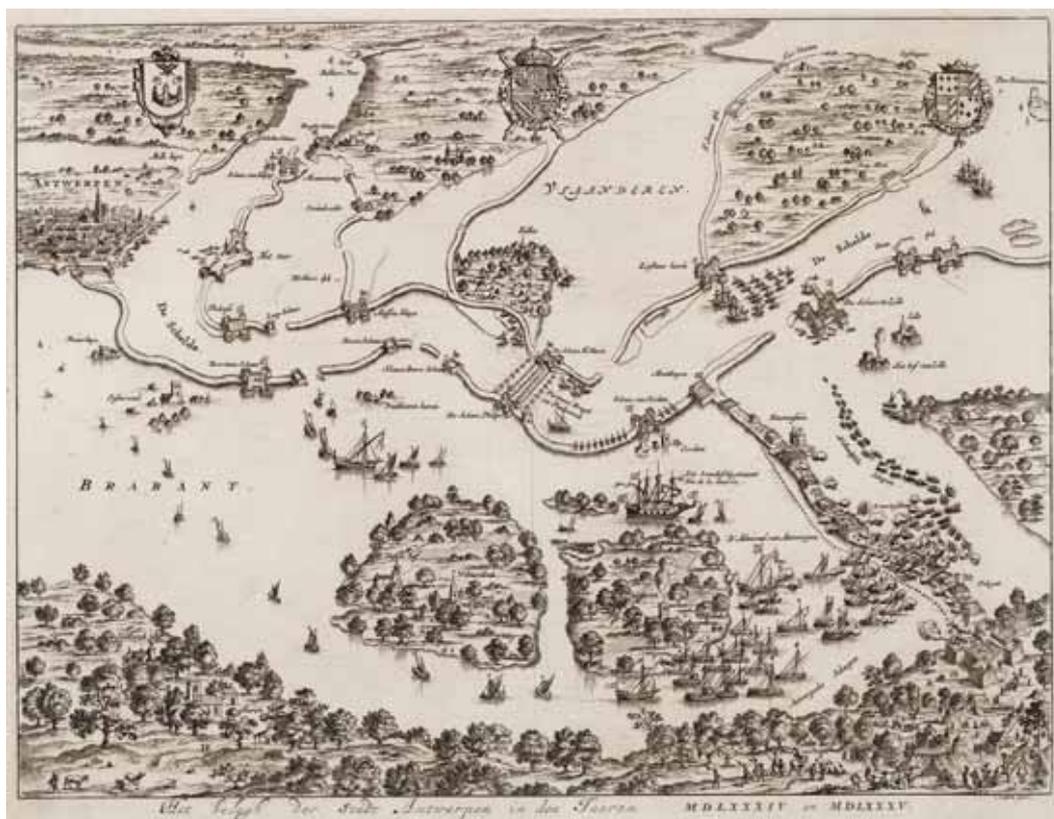
UN BARCO CONTRA UN PUENTE

El año 1998 comenzó con el clima todo lo desapacible que puede ser en lugar tan extremo de la península ibérica como Galicia. La noche del 13 de enero, en medio de un temporal con rachas de viento de unos sesenta nudos, un enorme buque recién construido en Fene de más de cien mil toneladas, el *Discoverer Enterprise*, concebido para la exploración petrolífera en el golfo de México, rompió sus amarras y navegó al albur para ir a estrellarse contra una de las secciones centrales del puente As Pías, de la carretera Ferrol-Madrid, que destrozó por completo a lo largo de un centenar de metros, cortando el acceso a La Coruña. El incidente resultó espectacular y la fotografía del barco empotrado en el puente ocupó todas las cabeceras de los medios de comunicación. Hubo también comentarios, e incluso un famoso chiste al respecto ligeramente sangrante para los ingenieros de caminos. Pero, como afortunadamente no hubo daños personales —el *Discoverer Enterprise* navegó sin nadie a bordo, todo un espontáneo— la cuestión se olvidó pronto. Para orgullo de sus constructores, el barco sufrió pocos daños; el puente, bastante perjudicado, tuvo que recibir muchas más atenciones, y



El duque de Parma, Alejandro Farnesio, por Otto van Meer, sobrino de Felipe II y gobernador general de Flandes a la muerte de Juan de Austria, demostró ser uno de los más grandes talentos militares de la historia logrando la conquista de Amberes con un puente fortificado y artillado sobre el Escalda con el que derrotó a la flota holandesa de los «mendigos» de Justino de Nassau.

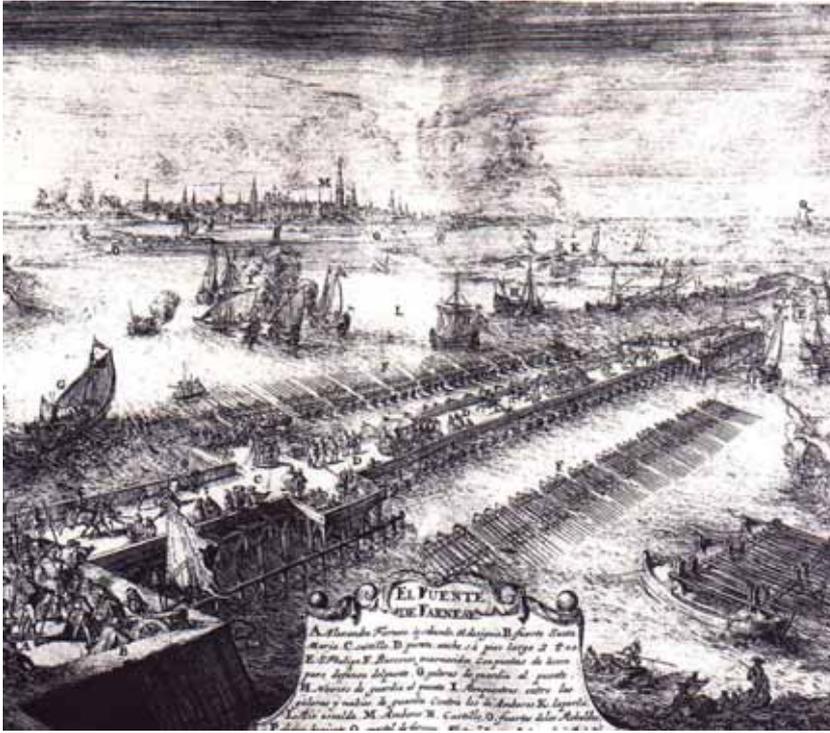
vástagos con príncipes imperiales, ingleses, portugueses y franceses, lo cual, lejos de subordinar Europa a España, subordinó la corona de esta última a la casa de Austria o Habsburgo, herederos de la corona. En concreto, casar a Juana (tristemente conocida como *La Loca*) con Felipe *El Hermoso*, hijo del emperador, trajo como consecuencia que el hijo de ambos, el también emperador Carlos I de España, heredara la propiedad de los Países Bajos, en aquella época, repetimos, una auténtica herencia envenenada.



Plano de época en el que, no sin esfuerzo, podemos componer el intrincado escenario lacustre de islas y pantanos aguas abajo de Amberes, que aparece bajo el escudo, en el ángulo superior izquierdo. Justo en el centro, el puente de Farnesio cortando el cauce del Escalda y, en el ángulo derecho, el dique de Kouwenstein, donde se libró la batalla decisiva, ocupando los pantanos inundados toda la parte inferior.

en un principio, no eran más que flotillas y partidas de piratas y malhechores sin escrúpulos, se creó la armada de guarda a cargo del conde Bossu que, durante 1568, logró exterminar estos «depredadores» tras la batalla de Jemmingen. Pero Guillermo de Orange fletó inmediatamente más barcos en Inglaterra para reponer las pérdidas, entregándolos a los «mendigos». La campaña naval en los Países Bajos había comenzado.

Será en los suministros donde se libre el primer capítulo: en 1571, un convoy de treinta y cinco buques de carga del convoy de la lana, escoltado por diez galeones y dos zabras al mando de Juan de La Cerda, duque



Grabado de época del puente de Farnesio en el que podemos apreciar este con detalle: un poderoso fortín flotante artillado y desmontable que resistió ataques con brulotes incendiarios y redujo a la asfixia a la orgullosa ciudad protestante de Amberes.

La aparición del puente aguas abajo de Amberes, sobre el meandro, constituyó un golpe moral tremendo para sus habitantes, que llevaban ya medio año de asedio. La conexión con los «mendigos» por el río quedó cortada y, sin aprovisionamiento posible que pudiera llegar por el Escalda, Amberes era ciudad condenada. Farnesio ofreció entonces la rendición, pero Felipe de Marnix no se amilanó y, controlando con mano férrea a los disidentes, envió misivas de auxilio a Dinamarca, Francia e Inglaterra. Aún tenía otras cartas que jugar, como veremos, en la manga. Quien acudió inicialmente en su ayuda fue la muy potente flota holandesa, cuyo mando ostentaba el calvinista Justino de Nassau. A comienzos de abril, se presentó en Walcheren con más de un centenar de embarcaciones, remontando la Esclusa hasta el meandro para apoderarse luego del cauce en dirección a la ciudad. Desde el fuerte de Lillo se inició entonces un ataque combinado

Capítulo 3

El almirante cenará solo (1631)

La batalla de los Abrolhos o Pernambuco

LA EXPANSIÓN MARÍTIMA HOLANDESA

Si la guerra de los Países Bajos comenzó siendo una rebelión de los súbditos protestantes contra el católico rey de España, al fallecer Felipe II con el final del siglo (1598) este conflicto sufriría una neta transformación, convirtiéndose en guerra abierta de una nueva potencia emergente, la Holanda marítima y comercial, contra la vieja España, aparentemente caduca y en plena decadencia, pero a cuyo Imperio le quedaban aún por vivir jornadas de gloria. Así pues, entramos en una contienda declarada por el dominio de los mares, que Holanda, llevada de un ímpetu singular por sus marinos y gobernantes, quiso abordar erigida no sólo en realidad nacional, sino como la entidad mercantil más poderosa del Orbe, enfrentándose para ello con España, Portugal e incluso Inglaterra, su antigua mentora. El calvinismo y la concepción liberal capitalista impulsaron a los bátavos a tomar el mundo como campo de explotación propio, que se debía arrebatar a los incompetentes enemigos para ponerlo a disposición de compañías como la Verenigde Oostindische Compagnie, es decir, Compañía de las Indias Orientales (VOC), y la Western Indische Compagnie, Compañía de las Indias Occidentales (WIC) fundadas al inicio del siglo XVII por su propio accionariado



Uno de los más grandes almirantes españoles de todos los tiempos, Antonio de Oquendo, hijo del veterano almirante de la Invencible Miguel de Oquendo, que condujo seis flotas de Indias intactas a España, colaboró con la expugnación de Salvador de Bahía y derrotó a los holandeses en la «desconocida» batalla de los Abrolhos frente a Pernambuco.

y que acabaron configurándose como estados dentro del propio estado holandés, con sus propios barcos, ejércitos y flotas. Una organización moderna y temible que la España de Felipe III, a pesar de sus anhelos pacifistas, tuvo que asimilar muy pronto como enemigo a muerte, saldándose el enfrentamiento con no pocas batallas navales hasta la definitiva de los Downs en 1639. Grandes almirantes españoles como Luis Fajardo, Fadrique de Toledo, Carlos de Ibarra y, sobre todo, Antonio de Oquendo, hubieron de asumir este desafío fiados demasiado a menudo a su propia pericia. Puesto que el apoyo del Imperio —especialmente en lo que se refiere a la actitud de la «empresa estatal» española, la Casa de Contratación— a menudo dejó mucho que desear para la causa nacional.

Sabemos que Mauricio de Nassau, heredero de Guillermo, había tomado el relevo no ya de la insurrección protestante, sino como *Estatúder* de la propia Holanda. Con el nuevo siglo, decidió restablecer el cerco de los Países Bajos católicos desembarcando en junio de 1600 en las playas de Nieuwpoort y Dunkerque. Alberto de Austria, con los viejos Tercios españoles, salió a su encuentro, pero fue sorprendido de flanco por la poderosa flota holandesa, que lo obligó a refugiarse en las Dunas tras contraatacar sin



Impresión de un ingenio azucarero del siglo XIX. Los envíos a Portugal de los cargamentos de azúcar brasileños y su ataque por parte de los holandeses acabaron desencadenando la batalla de los Abrolhos como culminación de un largo acoso de Holanda a las colonias portuguesas en Brasil y el resto del mundo.

entre españoles y portugueses. Además, se añadieron a la escuadra tres patches (*León Dorado*, *San Pedro* y *Santa Ana*) y cinco carabelas, *Nuestra Señora da Guía*, *Nuestra Señora del Rosario*, *Nuestra Señora da Ayuda*, *San Jerónimo* y *Santa Cruz*. Veintiséis embarcaciones en total que, sin esperar más, partieron del Tajo para las costas brasileñas el verano de 1631, con el estandarte rojo real izado en el palo mayor de la *Santiago* y el pabellón escarlata en el asta de popa con la imagen bordada de Santiago a caballo, escoltando un convoy del azúcar con veinte mercantes.

La flota holandesa basada en Recife, frente a Pernambuco, disponía de treinta y tres navíos en total. Sabiendo de la llegada del convoy anual del azúcar, Johann Adrian Janszoon-Pater se dispuso a interceptarlo destruyéndolo, ya de paso, a la flota de escolta. Era un veterano de la cuerda de Piet Heyn, endurecido en el mando de mar. Hecho prisionero en la «redada» de Luis Fajardo en las Salinas de Araya, pasó tres años bogando, como vulgar



La batalla de los Abrolhos, por Juan de la Corte. A pesar de la inferioridad de la flota española mandada por el almirante Oquendo frente a la del holandés Janszoon Pater, el español se alza finalmente con la victoria por la superior calidad de los galeones peninsulares y su ordenada forma de combatir ayudándose unos a otros.

con buzos, mientras en consejo se acordaba zarpar tras la luna nueva del 27 de agosto. Desgraciadamente, en aquel puerto brasileño no se podían completar las dotaciones para el combate. Tan sólo un pequeño contingente de tropa auxiliar recién reclutada embarcó en el convoy al mando del conde de Bañolo. Acto seguido, zarpaba la flota hispano-portuguesa, con un rumbo de decepción este-sureste, esperando con ello despistar a la escuadra holandesa que se sabía en los alrededores.

Lo estaba, en efecto. Janszoon-Pater no se dejó engañar. Emprendió la persecución y, a partir el 3 de septiembre, avistaba el cúmulo de velas de los galeones de Oquendo y sus mercantes. A las velocidades de los buques, y con los suaves vientos de la zona ecuatorial, tardó más de una semana en darles caza. El 12 de septiembre se hallaba la flota holandesa a barlovento de la hispano-portuguesa, sobre los 18° de latitud sur y a unas 240 millas al este de los Abrolhos de la costa brasileña. Viendo inminente el combate, el conde de Bañolo ofreció a Oquendo pasar sus soldados a los galeones, pero este prefirió seguir como iba, rechazando la oferta con un confiado:

Capítulo 4

Dónde se perdió Gibraltar (1704)

La batalla de Vélez-Málaga

UN NUEVO REY PARA ESPAÑA

Normalmente, suele achacarse a la guerra de Sucesión española la lamentable pérdida de Gibraltar, permanente objeto de disputa primero, durante casi un siglo, y de fricción diplomática después, entre España y la Gran Bretaña hasta nuestros días. Es cierto, pero tal vez se desconozca, a nivel de gran público, quién, cómo y dónde perdió Gibraltar. También que se trató de una campaña naval. Veamos cómo. Todo empezó cuando Luis XIV de Francia decidió adelantarse a la competencia colocando en el trono que acababa de dejar vacante Carlos II de España a su nieto, Felipe de Anjou. Si midió en algún momento las consecuencias, no parecieron importarle demasiado. La razón de estado lo era todo para el *Rey Sol*, y si con la batalla de Barfleur y el exterminio de la Hougue se perdió cualquier esperanza de devolver a Jacobo II Estuardo el trono inglés, seguramente creyó que el español de ninguna forma se le escaparía.

Ante semejante determinación, las cartas para el conflicto estaban echadas. La guerra de Sucesión se trató una horrenda y cruenta catástrofe que produjo miles de víctimas, dentro del territorio español y en Europa entera. Allá donde llegó su alcance todo quedó devastado y cubierto de

El joven hijo bastardo de Luis XIV, Luis Alejandro de Borbón, conde de Toulouse, de veintiséis años, que mandó con coraje la escuadra de Tolón que hizo frente a la del almirante Rooke tras la toma de Gibraltar conquistada para el pretendiente Carlos de Austria, mostrándose incapaz de superarla y quedando así La Roca bajo dominio británico durante largos siglos.



todos: Cataluña, medio siglo atrás tan beligerante con los Austrias, ahora se declaró por ellos, incorporándose luego Valencia, poblaciones de Levante y las islas Baleares. Si ambos candidatos tenían éxito, la partición de España parecía inevitable. Por supuesto que, al principio, este joven francés no pintaba mucho. Detrás de él, quien movía los hilos era su abuelo Luis XIV. Pero este incurrió pronto en la ligereza, nacida de la perentoria necesidad, de dejar los asuntos de España en manos de una agente implacable, de inteligencia asombrosa y amplia visión de estado, Ana María de la Trémoille, princesa viuda Orsini o de los Ursinos, como se la conoció aquí.

La respetable dama, de cerca de sesenta años, dándose cuenta de que Felipe V era personaje de mucha menos enjundia que su abuelo, debió quedar deslumbrada por las posibilidades que se abrían para revitalizar una inmensa y riquísima monarquía como la española, en coma por el trágico fin de la anterior dinastía. Por ello, no dudó en hacerse con la voluntad de la novia elegida para Felipe, María Luisa Gabriela de Saboya (de apenas



La batalla de Vélez-Málaga (1704) por autor anónimo: duro y cruento combate artillero en la bahía malagueña entre buques británicos y franceses, en el que los primeros lograron impedir el socorro o la recuperación del Peñón a cargo de los segundos, que tuvieron que reintegrarse a su base de Tolón, donde acabarían siendo destruidos.

haber resultado menos castigados que sus enemigos, pero lo cierto es que, en los días siguientes, nada hicieron por recuperar el curso de su misión, es decir, reconquistar el Peñón en disputa, acabando por emprender el regreso a Tolón. Dicho en otras palabras, en ningún momento superaron la barrera que la flota aliada representaba, con lo que esta se llevaba el gato al agua, afianzando la posesión de la rocosa plaza recién ocupada.

Frustrante resultado para el mando, desastroso sin duda a quien tocó perder la vida, para Blas de Lezo el combate de Vélez resultó prueba tremenda y traumática: una bala de pequeño calibre le acertó en la pierna izquierda, por debajo de la rodilla, dejándosela convertida en pulpa.



El navío *Soleil Royal* del señor de Langeron, segundo con este nombre y participante en la batalla de Vélez-Málaga a las órdenes del conde de Toulouse. La flota del Rey Sol contó con tres potentes navíos de este nombre, el primero de los cuales, al mando de Tourville, había sido destruido en la batalla de Barfleur-La Hougue (1692).

a Tolón con todos los efectivos disponibles por el mariscal René Froulay de Tessé, responsable de la defensa. Se le asignó a la defensa del castillo de Santa Catalina. El joven marino cojitranco, mirando al puerto desde las almenas, podía ver la otrora poderosa y activa flota del conde de Toulouse temerosamente amarrada ahora a los muelles, o con los magníficos buques fondeados y vacíos a buen recaudo, inútiles para la guerra y en espera del resultado de la campaña que decidiera por ellos.

Eugenio, muy entorpecido por la lentitud de Víctor Amadeo II, que le seguía, pasó Fréjus y tomó Santa Catalina tras dura lucha. En la escaramuza, Blas recibiría en el ojo izquierdo esquirlas de un cañonazo, quedando tuerto. Por fin, el 14 de febrero, Tessé pudo recuperar Santa Catalina, gracias a los refuerzos enviados por Berwick. Después de perder diez mil hombres, y de que el almirante inglés Shovell atacara el puerto hundiendo dos barcos y averiando otros dos, Eugenio decidió retirarse. Blas de Lezo, con el resto de valientes defensores, pudo entonces regresar a Tolón para

Capítulo 5

Aniquilación y exterminio (1827)

La batalla de Navarino

NAUMAQUIAS ANCESTRALES

En aguas griegas, el rechazo a las armadas de Oriente viene de lejos. En concreto, del año 480 a. C., cuando la poderosísima armada persa de Jerjes, al mando de su hermano Aquemenes, fue derrotada al oeste del puerto del Pireo, en los estrechos de la isla de Salamina, por la flota «aliada» de atenienses, espartanos, corintios, áticos y eginetas, todos bajo el mando compartido del espartano Euribíades y el magistrado (*arconte*) ateniense Temístocles que, al final, se llevaría la gloria por ser el auténtico *estrategos* de la armada griega. En otras palabras, el que dijo lo que había que hacer y –valiéndose de hábiles artimañas– logró imponerlo al auténtico desmán de discusiones y disputas entre los aliados en el que Euribíades y otros naufragaron.

El masivo ejército persa había llegado a Grecia atravesando, con dos puentes de barcas, el Helesponto (Dardanelos). Continuó luego su avance dividida la flota de más de un millar de unidades entre el canal de Atalanti y la costa de Eubea, para, superando enojosas vicisitudes –como la oposición del rey espartano Leónidas en el paso de las Termópilas– doblar el cabo Sunión, donde se alza el templo de Poseidón y Atenea,



Pintura de la batalla de Navarino, en la que una numerosa flota turca que se enfrentaba a los griegos resultó primero encerrada en la bahía del mismo nombre y luego aniquilada cuando intentó salir por británicos, franceses y rusos en el último gran combate naval del siglo XIX antes de la absoluta hegemonía naval británica.

de casi mil metros de altitud. Venían, lógicamente, a proteger el tráfico marítimo turco y los mercantes de esta nacionalidad de los indiscriminados ataques de los corsarios griegos y los «irregulares» marinos británicos como Cochrane y Hastings. A este fin, la copiosa flota de veintiocho bergantines ligeros, rápidos y maniobrables, sería muy útil. Pero nunca podrían afrontar una escuadra regular como la que Francia y Gran Bretaña habían formado, e Ibrahim lo sabía. Para terminar de arreglar las cosas, Rusia, siempre dispuesta a amargar la vida a los otomanos, anunció el envío, para unirse a la flota aliada, de otros cuatro navíos de setenta y cuatro cañones, los *Alexander Nevsky*, *Azof*, *Ezequiel* y *Garconte*, con las fragatas convencionales *Constantine*, *Provernoy*, *Elena* y *Ricino*. Con una proporción de quince barcos contra siete, en caso de enfrentamiento, los turcos no tenían nada que hacer. Era pues fundamental para ellos evitar el combate.



El almirante británico Edward Codrington, veterano entre otras batallas del Glorioso Primero de Junio y Trafalgar (donde mandó el *Orión*). Interpretó de forma peculiar su labor de «interposición» entre turcos y griegos: puesto a elegir entre llamar al orden a Cochrane o aniquilar a la flota otomana se decantó poco diplomáticamente por esto último, con gran número de víctimas.

británica *Dartmouth*. El capitán Fellowes envió un bote con pértigas para hacerse cargo del brulote si lo soltaban, y los turcos dispararon, matando a algunos marineros ingleses. Otras fuentes dicen que se abrió fuego, desde el insignia egipcio, contra los botes del *Asia*. El caso es que, desde las dos hasta las seis de la tarde, la tranquila y apacible bahía de Navarino se transformó en un infierno de cañonazos, incendios, humos y explosiones donde millares de hombres iban a entregar la vida.

Con su poderoso buque insignia de ochenta y cuatro cañones, Codrington entabló desigual combate con ambos enseñas otomanos, el turco y el egipcio, destrozando ambos con mucha fortuna pero no sin sufrir graves daños. El *Genoa* de setenta y cuatro cañones afrontó al navío turco restante, lo que costó la vida a su capitán, Bathurst, mientras el *Albion* la emprendía con una gran fragata turca de dos puentes. Absorbidos así, por los buques británicos, tres de los siete grandes barcos enemigos, Rigny, con tres fragatas y tres navíos comandados por la *Sirène*, acometió ventajosamente los navíos egipcios de sesenta y cuatro cañones, quedando sólo dos grandes buques enemigos para el resto. Del lado de Esfacteria, y

Capítulo 6

¿Retorno al pasado? (1866)

La batalla de Lissa

LA INDEPENDENCIA DE ITALIA

En la década de 1860 dos naciones europeas vivían situaciones totalmente opuestas: mientras Italia, tras la segunda guerra de Independencia, se hallaba en pleno proceso de «ensamblaje», su vecina del norte, Austria, afrontaba el cada vez más grave peligro de la descomposición. La primera, de la mano de estadistas como el conde de Cavour, había buscado apoyo de Francia e Inglaterra para lograr sus designios, liberándose del secular yugo austriaco en sus dominios. Austria, con Francisco José en el trono, afrontaba no sólo las peligrosas disputas del sur, sino también tensiones con Prusia en el norte por los estados alemanes y con Hungría al este, a la que pronto tendría que dar la independencia. Perdió Lombardía en 1859, e Italia continuó presionando para hacerse con Venecia. Por su parte, la Prusia de Bismarck declaraba la guerra a Dinamarca en 1864 para apoderarse del Schleswig Holstein, obligando a Austria a mandar una pequeña flotilla para contrarrestar a los daneses, ya que carecía de flota. La KuK Marine (Marina austrohúngara) remitió a un joven capitán, Wilhem von Tegetthoff, con dos fragatas de vapor, *Fürst Schwarzenberg* y *Graf Radetzky*, de cuarenta y cuatro y treinta y dos



Pintura de la batalla de Lissa con todo su brutal realismo, en el que emerge del humo el acorazado austriaco *Ferdinand Max*; los de la KuK Marine combatieron en inferioridad frente a la Regia Marina italiana, pero, más disciplinados y homogéneos, con tácticas sorprendentes y gran decisión, el almirante Teguethoff lograba derrotar al italiano conde Pellion di Persano.

que reconocerlo, quiso prepararse a conciencia. No supo, ni podía prever, que el *Affondatore* sería en realidad una sucesión de quebraderos de cabeza. El primero de ellos, llegar a tiempo a la batalla.

LA MARINA AUSTRIACA

Frente a toda esta deslumbrante panoplia italiana, la actuación austriaca casi parece convencional y de perfil bajo. La aparición del navío francés *Napoleón*, en 1850, hizo que los austriacos construyeran una réplica, el *Kaiser*; vapor de más de noventa cañones. El archiduque Maximiliano de Austria, luego infortunado emperador de México al que fusilaron los juaristas, se interesó personalmente por la revolución naval originada por la *Gloire*,

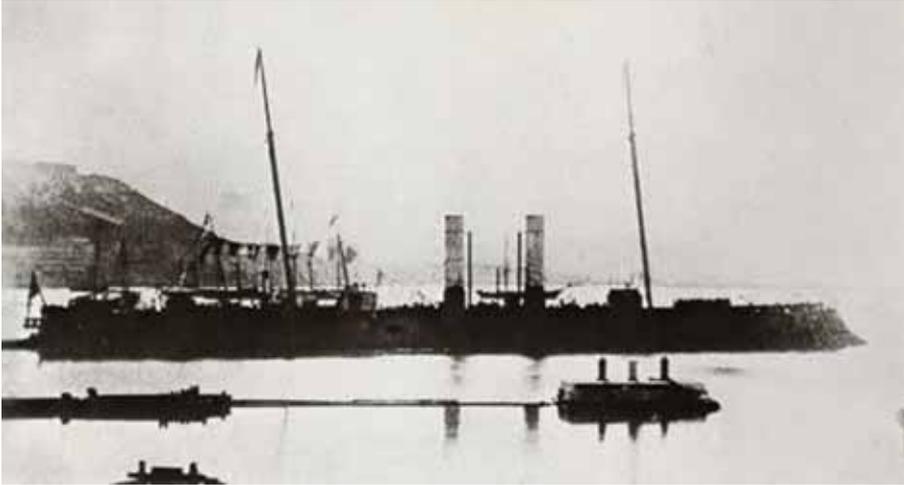


Foto no demasiado buena del ariete *Affondatore*, buque más moderno de la flota italiana en la guerra contra Austria de 1866, que alineó en la campaña del Adriático buques revolucionarios como este, fragatas acorazadas construidas en Estados Unidos y antiguos navíos de madera propulsados a vela y vapor en una miscelánea inacabable.

sentenciada. Aun así Italia, de forma terca y fatua –tal como había entrado en guerra– no quiso salir, y las actividades bélicas continuaron, ahora con el primer ministro italiano Ricasoli, que tenía a Depretis como ministro de marina. Estos fueron los inconscientes que urgieron a Persano para que tomara rápidamente la iniciativa naval, dada la superioridad de la Regia Marina, consiguiendo algún triunfo en el Adriático antes de que quedara todo consumado en la mesa de las negociaciones.

Persano había concentrado toda la flota italiana –denominada Armata Navale d’Operazioni– en el puerto de Tarento. Allí se manifestaron claramente todos los problemas del heterogéneo grupo de barcos: falta de moral y discusiones entre los mandos, bajo nivel operativo y de adiestramiento de las tripulaciones, mala logística (problema inexcusable con buques de carbón) y, sobre todo, ¡el *Affondatore*, la estrella de la escuadra, aún no había llegado! Para que no bajara la moral y hacer frente a las constantes quejas de Persano, del gobierno le remitieron una especie de comisario, el diputado Boggio, que compartiera con él el destino de la Armata. Es de suponer cómo encajarían los veteranos y diplomáticos Persano y Albini semejantes consignas. En el fondo, Boggio no venía a otra cosa que a azuzar

Capítulo 7

Diluvio de proyectiles (1894)

La batalla del Yalú

GALIMATÍAS INEXTRICABLE

Érase una vez una batalla casi imposible de contar para los occidentales. Aparte de pertenecer a un conflicto en el otro extremo del mundo, la guerra chino-japonesa de 1894-1895, cuyos motivos y desarrollo a pocos ha interesado, los adversarios no son occidentales y el escenario resulta remoto y desconocido, pues la mayor parte de los nombres y denominaciones geográficas (Talienwan, Port Arthur, Asan o Wei Hai-wei) ya no existen hoy día. Pero lo que resulta una verdadera pesadilla para el cronista, y sin duda para el lector, son los nombres de los barcos en esta batalla. Si ya son complejos y difíciles de retener por parte japonesa, por la china acaban resultando ininteligibles, teniendo en cuenta, además, que según la fuente se encuentran escritos de diferente manera, llegándose a un auténtico jeroglífico en el que seguir el desarrollo de la batalla de forma convencional llega a ser casi imposible.

Es lo que sucede con la batalla del río Yalú, combate naval de mucha enjundia e interés para los iniciados en historia naval que es ejemplo de la incomprensión entre culturas, o, como se diría modernamente, del abismo real existente en la teórica y publicitada «alianza de civilizaciones».



El moderno crucero protegido japonés tipo británico Elswick *Yoshino*, auténtico protagonista de la guerra chino-japonesa de 1894-1895. Con su artillería, iba a materializar de hecho el concepto del «diluvio de proyectiles» sobre los buques chinos en la batalla del Yalú como insignia del almirante Kozo Tsuboi.

menos, contaba en sus filas con el emérito *Pelayo*. Los japoneses lo hacían asumiendo cierto heroico espíritu samurai, es decir, fiarlo todo al ataque y destreza con las armas, táctica que, en la mar, sólo podían proporcionar los fascinantes cruceros protegidos de la época, lo último de lo último: barcos muy veloces, armados con cañones de tiro rápido y apenas protegidos en sus máquinas y partes vitales con corazas horizontales de unos diez centímetros de grosor. Los *Naniwa* y *Takachiho* de White eran hasta cierto punto convencionales, pero el sensacional *Yoshino*, crucero tipo Elswick creado por Philip Watts y que se acababa de entregar a los japoneses el año anterior, sin duda entusiasmó a los marinos nipones. Mucho más esbelto que los *Naniwa*, el *Yoshino*, casi veinte metros más largo y muy estilizado, llevaba doce cañones de tiro rápido y era capaz de alcanzar la fantástica velocidad de ¡veintitrés nudos! gracias a sus doce calderas de carbón cuyo vapor accionaba dos máquinas verticales de triple expansión. A los japoneses les gustó tanto que trataron de hacer una réplica (no muy lograda) el *Akit-sushima*. Con estos cuatro barcos únicos formaron la Escuadra o División

Capítulo 8

A la sombra del desastre (1898)

Combates de Cárdenas, Cienfuegos y San Juan

LA EXPLOSIÓN DEL *MAINE*

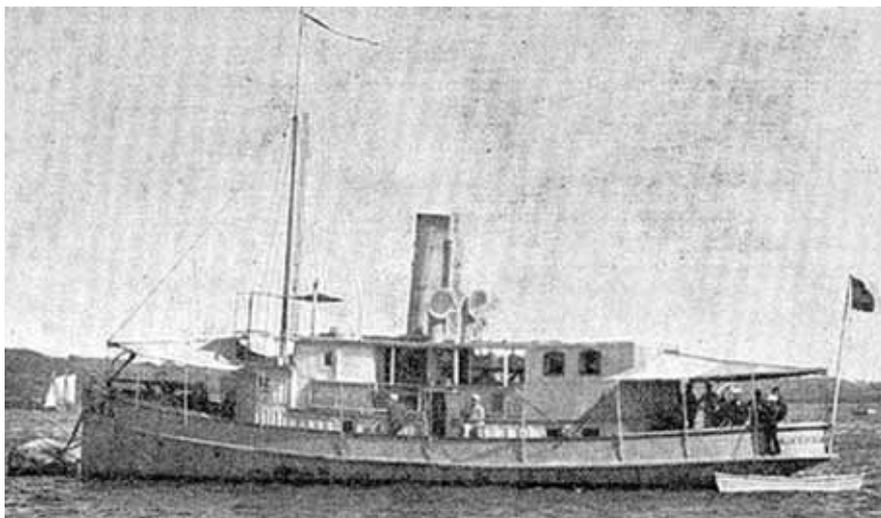
Es conocido el dicho de que dos no luchan si uno no quiere, de completa aplicación en el episodio que nos ocupa, la guerra hispano-americana de 1898. España, que llevaba tres años tratando de reprimir la insurrección cubana, estaba al inicio de este año literalmente de milagro en paz con Estados Unidos de América, nación que, fiel al principio «América para los americanos» –con una ligera enmienda: «América para los estadounidenses»– veía de forma insufrible cómo ella, campeona de la democracia, la igualdad, la libertad y la justicia, tenía a escasas decenas de millas de sus costas una isla donde se encerraba a la gente en campos de concentración, reprimiendo y cercenando sus libertades. ¿Les suena? ¿Cuántos años ha tolerado Estados Unidos esta situación durante los siglos xx y xxi sin que su sensible piel de rinoceronte sufriera una urticaria fulminante? Pero las circunstancias, a finales del siglo xix, eran muy distintas. Entre otras cosas porque, detrás de España, no existía coloso soviético dispuesto a apoyar guerrilleros de gatillo fácil con el Kalashnikov. En otras palabras, no había ley ni contrapeso capaz de oponerse a un vil despojo.



El remolcador *Antonio López*, construido en Estados Unidos y al servicio inicialmente de la Compañía Transatlántica, fue cedido con el conflicto hispano-estadounidense a la armada española, protagonizando la defensa del puerto de Cárdenas.

San Roque al Río de la Plata, pero, con hispánica improvisación, no se había previsto la logística imprescindible (cada transatlántico consumía unas cien toneladas de carbón al día), designando el mando la isla francesa de Martinica como base de carboneo y punto donde enviar y recibir noticias.

No parecía un planteamiento serio, que las circunstancias se encargaron de dejar a un lado cuando llegaron las noticias de la derrota de Montojo en Filipinas el 1 de mayo, recibiendo Cámara orden de marchar al Pacífico, a través del canal de Suez, con todos sus buques. Sin embargo, el plan fue otro para el *Antonio López*, pues pasó al arsenal con el *Alfonso XII*, siendo ambos desarmados y cargados hasta los topes de munición con destino a los puertos, respectivamente, de San Juan de Puerto Rico y Mariel, en Cuba. En concreto, el manifiesto del *Antonio López* nos indica que llevaba estibados seis cañones del 12, dos obuses, más de 30 toneladas de pólvora en uno, dos, siete y diez canales para fusil y carga explosiva, 100 granadas del calibre 24, casi 900 del 15, 1.200 del 12 y un millar para obuses, 4.400 espoletas y 4.500 estopines, además de cuatro cierres para cañón u obús y un



Otra foto del «pequeño» *Antonio López*, que, al mando del teniente Montes, defendió con un pequeño cañón el actual puerto de Varadero. El gran y famoso vapor *Antonio López* tuvo una historia no menos heroica, aunque de final desafortunado, en la bocana del puerto de San Juan de Puerto Rico.

optó por mostrarle la popa y escapar hacia el noreste. El daño, desde luego, ya estaba hecho. Viendo marchar a los americanos, el *Ponce de León* fue al socorro del *Antonio López* y, a pesar de la mar que rompía sobre el arrecife, logró abarloarse a él para rescatar a la tripulación, perdiendo en el formidable encontronazo el palo de mesana. El *Yosemite* hizo al menos trescientos disparos sobre los buques españoles, y los *Isabel II* y *Concha* apenas pudieron devolverle unos cuarenta, sin consecuencias. El crucero auxiliar americano llegó a tirotear los primeros botes que se largaron desde el *Antonio López*, aunque, por suerte, no hirió a nadie.

Al día siguiente, a primera hora de la tarde, un tren de alijo de embarcaciones portuarias se dirigió al *Antonio López*, logrando salvar todos los cañones menos uno, la mayor parte de la pólvora y casi todos los víveres y pertrechos. El 29 de junio se intentó reflotar el buque, pero fue inútil y se tuvo que abandonar. Así que cuando, el 15 de julio, el crucero *New Orleans*, con diez cañones del doce, reemplazaba al *Yosemite*, bombardeó a placer un pecio ya vacío y sin ningún valor. La popa se truncó, arrancada, y los restos del que fuera orgulloso buque de la Compañía Transatlántica velaron durante más de treinta años sobre el arrecife, oxidado monumento

Capítulo 9

La división de Vladivostok (1904)

La batalla de Ulsan

EXPANSIÓN HACIA EL ESTE

Tras la guerra chino-japonesa bosquejada en la batalla del Yalú, era inevitable que el expansionista Japón, decidido a influir en el continente asiático, acabara colisionando con otra potencia gigante de características muy distintas a la humillada China, el Imperio ruso, que, como los nipones, se hallaba inmerso en una fiebre expansiva incontenible. Aunque, en su caso, de forma desordenada, codiciosa y absolutamente innecesaria. Alguien tenía que parar los pies al gigante ruso y le tocó a Japón ser el ejecutante, aunque el mundo quiso ver en este desafío el ancestral enfrentamiento entre Oriente y Occidente, con la sorprendente victoria del primero. En realidad, Japón, con su vertiginosa y deslumbrante evolución de la era medieval a la sociedad industrial y tecnológica, no era el mejor representante oriental. Ni la Rusia de los zares, en plena decadencia y turbulencia interna —a pocos años de la traumática Revolución Bolchevique— muestra solvente de la occidentalidad europea. Antes bien al contrario. Son las inexactitudes monstruosas en que se incurre cuando se pretende reducir un complejo problema de geoestrategia mundial a dos frases para un titular periodístico, sin entrar en absoluto a los decisivos y definitivos matices.

Capítulo 10

Lo cierto de un suicidio (1939)

La batalla del Río de la Plata

NUEVA PERSPECTIVA

¿Poco conocida la batalla del Río de la Plata? En efecto, la objeción es oportuna y nos da ocasión de explicarnos. El reñido combate entre el acorazado *Admiral Graf Spee* y los cruceros británicos *Exeter*, *Ajax* y *Achilles*, uno de los primeros –si no el primero– entre buques de superficie en la Segunda Guerra Mundial, ha sido, como el hundimiento del *Bismarck*, episodio tradicionalmente muy difundido en libros navales, especialmente los de corte anglosajón. Vienen todos a coincidir en lo mismo: magnífico buque alemán del período entreguerras que, exitoso en la guerra al tráfico mercante enemigo, termina por dirigirse (como el almirante de su mismo nombre en la Primera Guerra Mundial con los cruceros acorazados *Scharnhorst* y *Gneisenau*) a lugar inoportuno, donde un sagaz comodoro británico –Henry Harwood– le atrapa y obliga a combatir en inferioridad numérica, encontrándose, para su sorpresa, que el buque teutón es hueso duro de pelar. El *Exeter* es desmantelado y ahuyentados los otros dos buques británicos, no sin antes infligir algunas averías a su adversario de pronóstico «reservado». Es entonces cuando, victorioso, el comandante alemán, Von Langsdorf, empieza a hacer cosas raras: sabiendo que si entra en puerto será allí bloqueado por otros

Capítulo 11

Lucha por un fiordo (1940)

La batalla de Narvik

UN ESCENARIO SIN ESCAPATORIA

No existe peor trampa, para un pequeño buque fugitivo, que un fiordo. Iluso como un roedor, pensará en poder ocultarse entre los mil y un recodos de aguas profundas, de sus perseguidores. Pero estos, como lebreles de caza, saben que está atrapado. Si la entrada del fiordo, tranquila y sugerente, permanece bajo custodia, el fugitivo no tiene nada que hacer. Es sólo cuestión de tiempo: no escapará. Esta fue la triste suerte final de diez buques de guerra que, pocos días antes, habían penetrado en un fiordo del norte de Noruega, donde librarían combate épico contra dos enemigos diferentes, en tres diferentes asaltos: la batalla de Narvik, normalmente resumida dentro de la invasión de Noruega, o incluida, como esta, entre las primeras acciones alemanas de invasión de la Segunda Guerra Mundial.

Los fiordos han conformado ese país frío, helado y peculiar que es Noruega. Si en las costas templadas la orilla, y la arena de la playa, va domineando la fuerza imponente de las olas hasta privarlas de ella progresivamente, con dulzura, en las costas nórdicas las tierras no conocen semejantes y untuosos subterfugios: es el cuchillo frío, tenaz y longevo de un glaciar el que conforma sin prisa la forma del litoral, hasta dejarlo convertido –al



Veterano acorazado británico *Warspite*, que, con nueve destructores, penetró en el fiordo de Narvik tras el ataque de la 2.^a Escuadrilla de Bernard Waburton-Lee para terminar con las esperanzas alemanas de escapar del fiordo con algún destructor superviviente tras la conquista del puerto.

montaña, pero ocultó los destructores alemanes de la vista de sus enemigos británicos.

Salieron en compañía de los acorazados *Scharnhorst* y *Gneisenau*, a los que servirían de escolta y de los que fueron tomando petróleo durante los días que duró la travesía del mar de Noruega.

Los acorazados alemanes, en efecto, iban a hacer frente al envite aliado, que estaba preparando por su parte, como sabemos, tropas para el asalto de Noruega. En aquel momento, la *Home Fleet* o Flota Metropolitana británica precisaba, por un lado, proteger la operación *Wilfred* de minado, y, por otra, materializar –a partir del día 14 de abril (retraso fatal)– el plan «R-4» de desembarco en Namsos y Andalsnes, alrededor de Trondheim. Contaba con el potentísimo acorazado *Rodney*, los modernizados *Warspite* y *Valiant*, y los cruceros de batalla *Repulse* y *Renown*, los cuatro últimos artillados con cañones de 381 milímetros. Si hubieran operado de forma conjunta, los *Scharnhorst* y *Gneisenau* nada habrían podido contra



Curioso final del «pionero» destructor alemán Z-2 *Georg Thiele*, «mordiéndose» la agreste orilla del fiordo de Ballangen tras haber quedado sin combustible y municiones para enfrentarse al *Warspite* y su escolta, no sin antes alcanzar con un torpedo a su igual británico *Eskimo*.

ingleses trabaron pronto duro combate con los alemanes, encabezados por el *Cossack* (el del famoso incidente previo con el *Altmark*) y los *Foxhound*, *Punjabi*, *Icarus* y *Kimberly*. En pleno fregado, los británicos pudieron ver cómo un torpedo alemán pasaba bajo la quilla del *Cossack*, sin estallar. Este buque con suerte –alcanzado en las calderas, el puente de mando y la sala del servo del timón– quedó sin gobierno y, teniendo aún arrancada, fue a varar a una de las orillas de Narvik. Estando allí, estalló junto a este destructor otro torpedo, esta vez británico, lanzado por el *Kimberly* contra el Z 12 *Giese*, que por semáforo le pidió disculpas. Arrasados los *destroyers* alemanes que amarraban a puerto, la superioridad británica era tan abrumadora que los restantes, sin combustible ni munición, tuvieron que renunciar a la defensa de Narvik y huir a los fiordos de Herjans y Ballangen, su último refugio.

El viejo Z-2 *Thiele* se internó en el fiordo de Ballangen y varó de proa en una de sus orillas, donde la mayor parte de su dotación pudo ponerse a salvo. Durante un tiempo permaneció así, «mordiéndose» la dura orilla como para soportar algún incierto dolor, y la popa hundida, hasta que, con los años, fueron inundándose sus compartimentos y acabó por zozobrar,

Capítulo 12

Rotunda victoria (1942)

La batalla de la isla Savo

GUERRA TECNOLÓGICA EN EL TRÓPICO

Mosquitos para hacer la vida imposible con su picadura. Un sol de justicia durante el día, aplastando a todo bicho viviente capaz de exponerse a él, y un calor tórrido, pegajoso y sofocante durante la noche, no dejando pegar ojo en medio de una falsa calma pesada, agobiante y siniestra como una mano áspera que se te agarra al cuello. Este es el ambiente, opresivo y húmedo, en el que la palabra alivio queda muy lejana, suspirando no ya por aire, escaso y caliente, sino por el viento, incluso por viento fuerte, plagado de peligros pero que, al menos, limpie de ponzoña la atmósfera y permita respirar, en torno al que van a desarrollarse este y los dos capítulos siguientes: el propio de las islas tropicales del océano Pacífico, tan bellas desde el aire o en imágenes pero que, vividas a ras de tierra –y en plena Segunda Guerra Mundial– resultaron verdaderos infiernos donde sólo cabía esperar, ansiosamente, el momento de salir de allí.

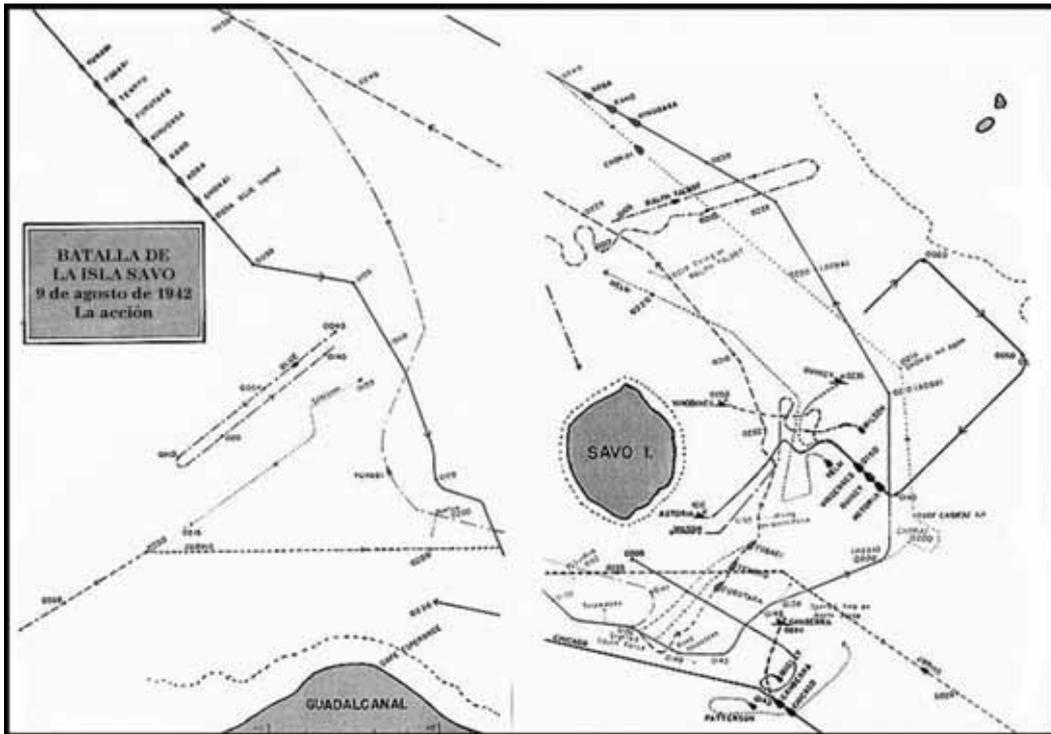
Ubicadas entre los 5 y 10° de latitud sur, al noreste de Australia (de la que las separa el mar del Coral y el océano Pacífico) las islas Salomón, en efecto, incluso podrían parecer un buen destino para pasar unas vacaciones. Hoy, con hoteles de lujo, aire acondicionado, playas artificiales



Señalada víctima de la batalla de la isla Savo resultó el gran crucero USS *Vincennes* en compañía de sus gemelos *Quincy* y *Astoria*, todos del tipo Augusta. Fue sorprendido vigilando el paso entre Savo y Florida y arrasado materialmente por torpedos y cañonazos japoneses.

setenta muertos a bordo incluido el comandante (más de la tercera parte de sus hombres) poco después de las dos y media de la madrugada se ordenaba abandonar el infortunado crucero, que se hundió, zozobrando, poco después.

El *Astoria* no fue blanco de ningún torpedo, pero su comandante, creyendo que buques estadounidenses se tiroteaban por error en la noche, ordenó interrumpir el fuego. El *Chokai* pudo entonces destrozarle con sus cañones a placer, mientras, por la otra banda, el *Furutaka* y compañía disparaban todo lo que tenían contra él. Sólo una de las tres torres principales del *Astoria* sobrevivió a este castigo, quedando fuera de servicio toda la artillería secundaria, incendiados los hidros, las superestructuras hechas un colador y las máquinas muy gravemente averiadas, sin propulsión ni gobierno y con más de doscientos muertos a bordo. Pudo mantenerse a flote, no obstante, sobre el siniestro *Iron Bottom*, hasta el mediodía siguiente,



Plano de la batalla de la isla Savo en la que se ve la irrupción japonesa, el boqueo de la isla dejándola por babor y la escisión de la fuerza de Mikawa para aniquilar a los buques estadounidenses, desmantelando completamente el dispositivo de vigilancia de las fuerzas de desembarco en Guadalcanal.

estratégico. En realidad no es así, puesto que los críticos olvidan que, en la noche del 8, los transportes, aunque conteniendo muchas toneladas de material de guerra, estaban prácticamente vacíos de tropas de asalto, por lo que su destrucción no habría impedido el objeto estratégico, es decir, la invasión de Guadalcanal. A pesar de su diligencia, Mikawa y la 8ª escuadra llegaron tarde para la estrategia, e hicieron lo único que era posible, obtener una rotunda victoria táctica. En su defensa, Mikawa alegraría que, tras más de dos horas —estimadas— neutralizando los tres cruceros supervivientes y hundiendo los transportes de Turner, apenas quedaría media hora para la salida del sol, momento en que los tres portaviones de Fletcher se cebarían sobre él, puesto que desconocía su retirada. Probablemente, alguna noche de su vida soñó con estos buques que se debieron enviar al fondo del mar y que, por su comprometida decisión, se salvaron.

Capítulo 13

Confusión en la noche (1942)

Primera y segunda batallas de Guadalcanal

CUATRO BUQUES COMO CUATRO MONTAÑAS

Para el profundo concepto del sintoísmo japonés, las montañas son espíritus hostiles al ser humano, donde moran enigmáticas fuerzas de la naturaleza, los *Kami*. En el Sinto, la roca pertenece al dominio de los demonios. La montaña aplasta, engendra vientos furiosos, volcanes y terremotos. Pero también, sorprendentemente, está en el árbol genealógico del propio emperador japonés: la suprema reina de los dioses celestes, Amaterasu, tenía un nieto, Ninigi Mikoto, que descendió sobre el monte Takachiho –en Kyushu– para desposar a Hime, señora de las flores e hija de Ohoyama, el dios de la montaña. El fruto de esta unión fue Hiko Hohodemi, la *Fortuna de la Montaña*, que emparenta a su descendiente el emperador con el cielo, la montaña y la mar.

La belleza del universo naturalista del Sinto resulta conmovedora, y puede explicar, hasta cierto punto, por qué cuando el Japón, inmerso en plena carrera de construcción de buques de combate a partir de 1910, encargó a los astilleros Vickers Armstrong, del Tyne –en Inglaterra– un magnífico crucero de batalla derivado de los imponentes *Lion* y *Tiger* (conocidos como *Splendid Cats*), decidiera bautizarlo con el nombre de una



El flamante crucero de batalla *Kongo* construido en astilleros ingleses para el Japón en Armstrong del Tyne en 1911. Aunque poderoso, rápido e impresionante, no dejaba de ser un crucero de batalla (*Splendid Cat*), los cuales demostraron sus debilidades en la batalla de Jutlandia (1916), por lo que, para asegurarle larga vida, hubo que planificar extensas modificaciones.

montaña sagrada, Kongo, en la provincia de Naga, al sur de Osaka. Montaña, demonios, volcanes y cañones: todo parecía guardar una exacta proporción en el nuevo barco, al que en su día se consideró el buque de batalla más potente del mundo. De doscientos veintidós metros de eslora, armado con cañones de catorce pulgadas y protegido por una coraza de diez, el *Kongo*, entregado en 1911, podía «volar» a casi veintisiete nudos y alcanzar con sus cañones a un enemigo ¡a más de veinte kilómetros! de distancia.

Inevitablemente, el nuevo e impresionante buque de guerra fue la sensación del momento en todas las marinas del mundo, que azuzaron a sus ingenieros para ver si eran capaces de crear algo mejor. Por su parte, cuando el *Kongo* arribó a las costas del Japón, la Marina Imperial lo llevó al arsenal de Yokosuka, donde fue cuidadosamente medido, examinado y evaluado. Con sus gálibos, el más potente y dotado arsenal japonés construyó una «réplica» del *Kongo* a la que se bautizó *Hiei*, montaña de la provincia de Yamashiro no lejos de la ciudad sagrada de Kyoto, pero también, como sabemos, histórico en la Escuadra Combinada japonesa, pues fue el nombre de la fragata acorazada que Togo Heihachiro llevó de Inglaterra al Japón,



La versión Mitsubishi de la familia Kongo fue el *Kirishima*, que aparece en esta clásica foto ya modernizado y con su altísimo puente en pagoda. Las mejoras en velocidad y armamento de las obras en los años treinta no pudieron impedir que este veterano resultara sentenciado por el acorazado *Washington* en la segunda batalla de Guadalcanal.

¿Por qué transcurrió casi un mes entre el último bombardeo y la batalla? Entre medias hubo dos acontecimientos importantes, que interrumpieron las operaciones sobre la isla: en primer lugar, el anhelado ataque de las fuerzas de Hyakutake contra el aeródromo de Henderson el 22 de octubre. Los marines americanos, sin embargo, permanecieron literalmente «alcatados» al terreno, y la ofensiva terrestre nipona fue un completo fracaso. En la mar, sin embargo, los japoneses obtuvieron compensación: la llamada «batalla de las islas Santa Cruz». El *Hornet*, con la adición del *Enterprise*, ya reparado (es decir, los legendarios vencedores de Midway) volvían a dominar las aguas en torno a la isla. Pero en esta campaña –léase Sexta División japonesa de cruceros– lo mismo las daban que tocaba tomarlas, y la debacle de ambos portaviones estaba cerca.

Bajo el mando del contralmirante Thomas B. Kinkaid, se enfrentarían a cinco portaviones de Nagumo, exactamente igual que en Midway:



El final del *Haruna*, hundido por la aviación naval estadounidense en su base, de la que ya no podía salir por la falta de combustible, simboliza en 1945 el ocaso de la otrora potente y orgullosa flota de acorazados japonesa.

informe diurno señalando los portaviones del almirante Kondo. Así que formó sus barcos en línea de fila, con cuatro destructores por delante y otros cuatro por detrás de los cruceros, listos para desplegarse en cuanto apareciera el enemigo. Lo del almirante Abe mereció mucha peor nota: tomando al pie de la letra los informes de Guadalcanal que le decían que no se veía a nadie en la lóbrega noche, avanzó hacia el siniestro *Iron Bottom* amparado en un copioso chubasco tropical durante más de siete horas, en formación antisubmarina, con el *Nagara* al frente llevando la complicadísima navegación por estima, ambos poderosos, veteranos y empapados acorazados por su estela y los destructores en semicírculo en torno a ellos. Ningún bando, pues, tuvo información cierta de la existencia del otro, pero mientras que los americanos dispusieron de un mínimo aviso y esperaron correctamente preformados, los japoneses avanzaron a ciegas dispuestos de una forma que les incapacitaría lo mismo que un chaleco de fuerza a un *ninja* en el caos de la noche.

Y es que Abe, como Nagumo en Midway, se hallaba sumido en la triste penitencia de a cuál de sus misiones debía prestar más atención, si



El imponente acorazado *Washington*, insignia del contralmirante Willis Lee en la segunda batalla de Guadalcanal. Indetectado por los japoneses, destrozó en pocos minutos con su formidable potencia de fuego al acorazado japonés *Kirishima*.

Washington, el cual, oculto a ojos japoneses por las sombras, atrapó al *Kirishima* en su radar —el eco más grande— y, en siete minutos de tiro dirigido electrónicamente, disparó contra el japonés casi medio millar de proyectiles de 406 y 127 milímetros, alcanzándole con nueve demolidores impactos del primer calibre y cuarenta del segundo, que dejaron al «modelo Mitsubishi» de los *Kongo* deshecho, las máquinas muy afectadas, sin gobierno y herido de muerte. Para aliviar esta presión, Kondo lanzó contra el *Washington* a dos de sus destructores, retirándose al inútil amparo de una cortina de humo.

En su magnífica pantalla de radar, Lee lo veía todo, observando cómo los cruceros de Kondo convergían con el enjambre de buques de Kimura, Hashimoto y Tanaka, aún con muchos *Long Lances* a bordo. También los destructores de Kondo, que ya debían haberle lanzado sus torpedos. Precavido, puso rumbo sur para salir del *Iron Bottom*, y lo hizo ciertamente a tiempo, pues varios torpedos japoneses, alcanzándole en su misma

Capítulo 14

El legendario *Tokio Express* (1943)

Batallas de Tassafaronga, golfo de Kula y
Kolombangara

LA MEJORA DE UNA ESTIRPE

Tras la pérdida de dos grandes blindados en Guadalcanal a manos de los cruceros y acorazados estadounidenses (principalmente por empeñarse en bombardear con ellos el aeródromo de Henderson), los japoneses adquirieron el convencimiento de que no tenía sentido meter barcos de guerra más grandes que un crucero ligero en el *Iron Bottom*. Lo que significó, de hecho, dejar la responsabilidad del abastecimiento a las tropas de Guadalcanal sobre las espaldas de un viejo conocido: el *Tokio Express*, o, lo que es lo mismo, las escuadrillas de *kutikukan* (destruidores) japoneses que, con periodicidad regular –y peligrosidad letal– campaban por sus fueros en este disputado escenario con mucha más soltura que los hermanos mayores de la *Teikoku Kaigun*, Flota Imperial Japonesa.

A pesar de que Japón inició el desarrollo del *destroyer* de forma paralela a la Royal Navy británica –como tantas otras cosas– a partir de la Primera Guerra Mundial tomó decididamente su propio camino, proyectando y construyendo destructores de cuarta y quinta generación completamente originales, tanto en su esquema general como en sus pequeños detalles, que, aparte de servicios de escolta y apoyo, se revelaron óptimos



Destructor japonés *Arashio*, de la llamada clase Crucero o Tratado de Londres de destructores japoneses desarrollados a partir del óptimo *Fubuki*. Todos los *kutikukan* nipones que participaron en la batalla de Tassafaronga eran de este tipo.

propulsora, clásica y bien experimentada, constaba de tres robustas calderas Kampon y dos grupos turborreductores, produciendo cincuenta mil caballos de potencia capaces de hacer alcanzar a los *destroyers* la velocidad de ¡treinta y ocho nudos! No menos asombrosa, y adaptada a las inmensas distancias de acompañamiento de flota en el océano Pacífico, resultaba la autonomía: cinco mil millas marinas a quince nudos.

Las sobresalientes características de estos buques los convirtieron, sin duda alguna y en su momento, en los mejores del mundo. Pero los nipones, nunca satisfechos, fueron capaces de optimizarlos: la clase *Fubuki* se prorrogó con las respectivas *Ayanami* y *Akatsuki*. El Tratado de Londres de los años treinta dio nombre a un primer grupo evolucionado (*Hatsuharu*) y otro segundo grupo (*Shiratsuyu*). Finalmente llegaron los Tipo Crucero, con sus respectivas cabezas de clase *Asashio*, *Kagero* y *Yugumo* –casi cincuenta unidades en total– viendo revisada por completo su capacidad lanzatorpedos al montar sólo dos montajes cuádruples de torpedos *Long Lances*, pero con capacidad de recarga gracias a los depósitos protegidos



Almirante Carleton H. Wright. Al mando de una fuerza formidable de cinco cruceros y seis destructores para aniquilar a la fuerza de Tanaka, expuso su larguísima línea a los torpedos japoneses, que desventraron cuatro de sus mejores buques, cosechando así una severa derrota.

darles tiempo a reaccionar. Posiblemente lleve razón pero, por la experiencia anterior, ¿quién nos dice que los excelentes serviolas japoneses no hubieran descubierto, visualmente, a sus atacantes?

Tanaka entraba, en efecto, en el *Iron Bottom* con siete buques formados en línea y el *Takanami* destacado tres mil metros por la amura de babor. Como en la primera de Guadalcanal, las dos líneas pudieron haber avanzado velozmente, una sobre otra. Mas no hubo caso, pues Tanaka detuvo la marcha no lejos de la punta de Tassafaronga, para empezar con la descarga. Prudentemente, envió sus destructores a la faena por secciones, manteniendo siempre al menos seis para cubrir a los demás. No había detectado en absoluto al imponente enemigo, lo que le convertía en presa fácil... si los americanos hubieran sabido cobrarla. Porque, una vez más, mientras se aclaraba con el radar, el almirante americano dejó transcurrir cuatro o cinco minutos vitales en los que, de tener a Tanaka por la amura de babor, pasó a quedar a su través. Por fin, a las 11:20 de la noche, mandó abrir fuego y lanzar torpedos contra los japoneses. El desventurado *Takanami*, conspicuo y señalándose para todos los directores de tiro estadounidenses, recibió un verdadero huracán de proyectiles (se calculan



Plano general de la bahía del *Iron Bottom*, Fondo de Hierro, al norte de Guadalcanal, donde se disputaron varias batallas navales y se hundieron muchos barcos, como se ve.

oeste, a las islas Russell (tomada el 21 de febrero), Rendova, Nueva Georgia y Vila (ambas con aeródromo y, la última, con el volcán de Kolombangara) y Vela Lavella, mientras, al este, iban cayendo Malaita, Santa Isabel y Choiseul, siendo el último baluarte Bougainville y Buka, antes de Nueva Bretaña, donde estaba la estratégica base naval nipona de Rabaul. Este fue el nuevo escenario de una lucha ya asumida por completo por el *Tokio Express*, que en las nuevas bahías y ensenadas volvería a reproducir su dominio nocturno en clara disputa con los recalcitrantes estadounidenses. Antes, sin embargo, el almirante Yamamoto tomó dos iniciativas que resultarían postreras y desastrosas: primero, trató de reforzar el «bajo vientre» del perímetro defensivo enviando siete mil soldados en siete transportes a Nueva Guinea, con la escolta de los ocho destructores de Tanaka. Los aviones estadounidenses los aniquilaron por completo en el mar de Bismark, escapando los destructores, averiados. Yamamoto, entonces, buscó revancha con la llamada operación

El almirante japonés Raizo Tanaka. Mandando una fuerza de ocho destructores japoneses venció en la batalla de Tassafaronga, en la que hundió un crucero americano, averiando otros tres. Su modesta misión de abastecimiento acabó convertida en gran batalla naval nocturna.



de 1927 *Mochizuki* y *Mikazuki*. En la otra sección de «cargueros» había dos *Fubuki* (*Amagiri* y *Hatsuyuki*) con otros dos *Mutsuki*, *Satsuki* y *Nagatsuki*. El *Tokio Express* pasaba así, de operar sólo con modernos *Kagero*, Tratado de Londres o Clase Crucero como en Tassafaronga, a engrosar el cincuenta por ciento de sus filas con los más antiguos *Fubuki* o los prehistóricos *Mutsuki*.

Esta fue la fuerza nipona que se enfrentaría a los americanos en el golfo de Kula, entre Kolombangara y Nueva Georgia, puesto que la veterana fuerza de cruceros supervivientes del *Iron Bottom* no dudaría en aceptar el reto una vez descubierto el nuevo «convoy» del *Expreso de Tokio* descendiendo por el *Slot* por la exploración aliada. Entre los cruceros estadounidenses, al mando del contralmirante Walden L. Ainsworth, el reciente superviviente de Tassafaronga, *Honolulu*, junto a un histórico, el *Helena*, bautizado así por la población de Montana, que había estado presente en el ataque japonés a Pearl Harbour, donde recibió un torpedo que casi logró echarle a pique. No obstante, resultar averiado junto al taller de reparaciones tiene sus ventajas, y el *Helena* se salvó. A partir de entonces, inició carrera de barco afortunado, aunque los que lo acompañaban no lo fueran. Estuvo en la escolta del portaviones *Wasp* cuando fue hundido en Guadalcanal por el sumergible nipón I-19. También en cabo Esperanza, donde tuvo protagonismo destacado tras descubrir primero al enemigo, y en la



El «afortunado» crucero estadounidense *Helena*, que recibió un torpedo en Pearl Harbour, estuvo en la batalla de cabo Esperanza y fue único superviviente de la primera de Guadalcanal, acabaría hundido por el *Tokio Express* en el golfo de Kula por la incontinencia de su comandante en darle al gatillo.

Nunca lo hubiera hecho. Uno de los torpedos japoneses impactó entonces en el *Leander*, dejándolo fuera de combate. Entretanto, los tres *Kagero* del *Expreso de Tokio* (*Kiyonami*, *Hamakaze* y *Yukikaze*) habían recargado los tubos –veinticuatro torpedos– y estaban listos para la «segunda pasada». A las dos de la madrugada, lanzaron también más rápido que los americanos, sólo un minuto. El magnífico adiestramiento japonés entró esta vez en juego: mientras los torpedos americanos se perdían en la noche, el destructor *Gwin* recibió un *Long Lance* y voló por los aires, y lo más grave, tanto el *Honolulu* como el *St. Louis* fueron también alcanzados, por un torpedo cada uno, que en el caso del primero lo dejó muy averiado, necesitando abarloadse a dos grandes gabarras para que le pudieran «amputar» la destrozada proa, un triste recuerdo de Tassafaronga. El *Tokio Express*, en la que fuera última de sus grandes victorias, había rematado, literalmente,