

Historia Rei Militar

Historia militar, política y social

HRM nº 2 - Octubre 2012
www.historiareimilitaris.com



ESPECIAL SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



La batalla de Montecassino
La acción de Villers Bocage
La Kido Butai
No sólo estuvo Ira
Feldgendarmerie Trup 250

La defensa de las Indias

1921: Muerte y Sacrificio en el Rif

En el momento en que lea esto, hace ahora 70 años, se estaba desarrollando una de las batallas más duras y más inútiles de la Segunda Guerra Mundial, así como una de las que más ríos de tinta ha generado.

Desgraciadamente, todos los días de todos los años se puede conmemorar una batalla, un conflicto, una guerra. Nuestra historia, la Historia de la Humanidad, está tan llena de guerra, tan plagada de Historia Militar, que permite esto sin rebuscar en exceso.

Así pues, no es por el aniversario de la batalla de Stalingrado por lo que hemos optado por dedicar un especial a la Segunda Guerra Mundial, si no por qué nos apetecía. Del mismo modo que tenemos un impulso, una tendencia natural hacia el análisis y el deleite de la Historia Militar –deleite sin morbo, naturalmente – que luego intentamos racionalizar o justificar de un modo ético.

Utilizando un silogismo: “somos lo que somos”.

Y gracias a esta naturaleza, nos horrorizaremos con las palabras del general Silvestre en Annual, “corred, soldaditos, corred, que viene el coco”; admiraremos a Diéneces en las Termópilas cuando responda a la bravuconada del emisario persa de que “nuestras flechas son tantas que oscurecerán el sol”, diciendo, “tanto mejor, así combatiremos a la sombra”; o compartiremos el dolor de George Pickett, traumatizado y con un enorme sentimiento de culpabilidad del cual nunca se repondría, tras el final desastroso de su carga en la batalla de Gettysburg.

Por qué, además, la Historia Militar es la Historia de unos hombres, de una sociedad llevada hasta el límite, donde las emociones son muchísimo más intensas y capaces de transmitirnos a nosotros, simples espectadores, parte de las mismas; algo que las otras disciplinas históricas no son capaces de aportarnos.

En definitiva, nos hace sentir más, nos hace disfrutar más. Y eso, no presupone una ambición apologética: el buen aficionado a la Historia Militar conoce perfectamente el dolor, el miedo y el horror que una guerra genera. Pero la guerra ES, mal que nos pese, y seguirá siendo. Y esconderla, cerrar los ojos, no va a hacer que desaparezca.

Volviendo atrás, reitero, somos lo que somos y, como además, estamos, Historia Rei Militaris continuará realizando su labor divulgativa. Ahora, con un especial de la Segunda Guerra Mundial, aunque sin olvidar otras épocas.

Como decía un amigo; “está en nuestra naturaleza”.

Saludos.

Este número está dedicado a **José Pasamar Laborda** en el tercer aniversario de su fallecimiento. Que lo poco que de bueno tenga mi labor, a ti te la dedico.

No te olvida, tu hijo.

Dirección: **Jose Ignacio Pasamar López**

Maquetación: **José A. Gutiérrez (GuTiX)**

Equipo de Redacción:

Tomás San Clemente de Mingo

Rafael Gabardós

Ignacio Pasamar

Agradecimientos:

Web El Gran Capitán

Editado en Zaragoza (España)

Editor **José Ignacio Pasamar López**

ISSN nº 2254-7681

INDICE

Secciones

02 - Editorial

03 - Índice y Créditos

04 - Noticias en Flash

65 - Entrevistas - **Daniel García Riol**

Jaume Matamala

58 - El artículo de El Gran Capitán

73 - Bibliografía

76 - Protagonistas

82 - Tecnología Militar - **Mansfeltes**

80 - Recreación Histórica (Reenactment)

85 - Aquellos viejos Grognards

Artículos

06 - La defensa de las Indias y el Mediterráneo

18 - La Batalla de Montecassino

25 - La acción de Villers Bocage

34 - El pzkwf VI "Tiger I"

46 - La flota aérea japonesa en la 2GM

49 - El fin del IJN Shokaku

53 - Guerreros en la 2GM

58 - Feldgendarmerie Trupp 250

62 - 1806, Trafalgar británico

en el Sur de Hispanoamérica

88 - 1921, muerte y sacrificio en el Rif

**ESPECIAL
SEGUNDA GUERRA
MUNDIAL**



COMPARATIVAS.-

En el número de Abril de 2012 de la revista norteamericana "Vietnam", en su sección de noticias, se nos ofrece una curiosa comparativa entre las dos últimas guerras a gran escala lideradas por el Gobierno de la Casa Blanca.

Veamos:

	Irak	Vietnam
Duración	8 años y 9 meses	11 años (1962-1973)
Coste	823,2 billones \$	500 billones \$ (1970)
Bajas mortales	4.487 combatientes	58.272 (bajas totales)
Heridos	31.921 (enemigos)	303.635 (totales)
Pico de tropas	168.000	543.400
Total tropas	1.500.000	2.590.000



DISCUTIENDO LA RENDICIÓN.-

Entre el 24 y el 28 de mayo de 1940, el gabinete de guerra británico debatió la posibilidad de entablar negociaciones de paz con Alemania usando como intermediario a Mussolini. El gabinete estaba compuesto por Churchill, el ministro de Asuntos Exteriores Lord Halifax, Neville Chamberlain y los laboristas Clement Attlee y Arthur Henderson. El máximo defensor de abrir dichas negociaciones era Lord Halifax, pero Churchill se oponía a considerar siquiera esa posibilidad mientras no se supiera cuántos soldados habían conseguido ser evacuados de Dunquerque.

Halifax, no obstante, consideraba innegociable la desaparición de la Royal Navy o la soberanía nacional.

Churchill obtuvo el apoyo de los otros tres miembros del gabinete y las negociaciones de paz no se llevaron a efecto.



Winston Churchill y Lord Halifax

VISIÓN DE FUTURO.-

Benjamín Franklin era un hombre de ideas muy claras y ya en su lejana época, supo valorar la importancia que tendrían en un futuro las tropas aerotransportadas. Así, escribió: *"ten thousand men descending from the clouds might not in many places do an infinite deal of mischief, before a force could be brought together to repel them."* ("Diez mil hombres que descienden de las nubes no pueden hacer una infinita maldad en muchos lugares, si antes una fuerza puede ser reunida para repelerlos").

Benjamin Franklin



UNA VERDADERA BATALLA DE LAS NACIONES.-

La batalla de Inglaterra, a tenor del número de nacionalidades que en ella participaron, se consolida como una verdadera batalla de las naciones. De los 2917 pilotos que combatieron en el Fighter Command, 578 eran británicos, el resto se reparten entre:

145 polacos, 126 neozelandeses, 97 canadienses, 88 checoslovacos, 33 australianos, 29 belgas, 25 sudafricanos, 13 franceses, 10 irlandeses, 8 estadounidenses, 3 rhodesianos y 1 jamaicano.

La unidad más eficiente fue el escuadrón 303 compuesto por polacos.



EL VERANO ME CONFUNDE.-

Tanto en 1941 como en 1942 las indecisiones de Hitler (en agosto el primer año y en julio el segundo), coinciden diversos autores, supusieron la pérdida de un tiempo precioso que se tradujo en no obtener los objetivos propuestos.

En 1942 el envío del 4º Ejército Panzer al sur para ayudar al 1er Ejército Panzer no sólo colapsó las vías de comunicación si no que impidió la conquista de Stalingrado que, por entonces, podría haber sido tomada fácilmente.

En agosto de 1941, la disyuntiva entre enviar los panzer al sur para eliminar las fuerzas rojas bajo el mando de Buddeny en Ucrania y la ofensiva sobre



Moscú representó la pérdida de un tiempo precioso que podía haber supuesto la toma de la capital soviética o el comienzo de la operación Tifón mucho antes de lo que lo hizo.

El recientemente fallecido John Keegan era sumamente crítico, indicando que si se hubiera cumplido sin ambages el planning de la operación Barbarroja, los ejército empleados en la limpieza de Ucrania, hubieran estado desplegados frente a Moscú con bastante tiempo todavía como para hacer algo más de lo que finalmente pudieron hacer.

UNOS APUNTES SOBRE LA BATALLA DE STALINGRADO.-

El Mamayev Kurgan, enorme túmulo funerario tártaro, encierra el día de hoy los restos de 35000 combatientes de ambos bandos de Stalingrado, entre ellos, tal vez el más destacado, es el héroe de la Unión Soviética Vassily Zaitsev, francotirador que cuenta en su haber 149 personas durante los combates en esa ciudad.



El 14 de septiembre de 1942, el día siguiente a la gran ofensiva alemana, cruzó el Volga la 13ª División de Fusileros de la Guardia e inmediatamente se lanzó al combate. Al finalizar los mismos quedaban sólo 320 supervivientes.

13300 Soldados rusos fueron fusilados por diversos motivos por sus propias tropas. Se les obligaba a desnudarse antes de su ejecución para que las ropas pudieran servir para los reemplazos y estos no sufrieran una previa desmoralización al ver los agujeros de bala en los uniformes.

Niños hambrientos fueron enviados a recoger agua al Volga por los alemanes a cambio de comida, sin embargo, eran asesinados por los francotiradores de su propia nacionalidad cuando regresaban al considerarlos traidores.

En la fábrica de tractores, al norte del complejo Barrikady un regimiento bajo el mando del Col. Markelov tenía sólo 11 hombres en pie a las 24 de horas combate a principios de octubre.



La defensa de las Indias y del Mediterráneo. Armadas Imperiales en el siglo XVI

Por Arturo Sánchez Sanz¹

Resumen. En el S. XVI mares y océanos se habían convertido en ajetreadas zonas de paso, confrontación, exploración, etc. por las que pululaban armadas, corsarios, piratas, comerciantes y aventureros tanto de coronas europeas como de reinos norteafricanos y orientales. La corona española centraba su interés en controlar las rutas comerciales, puertos, etc. tanto en las Américas como en el Mediterráneo y Norte de España, para proteger esos mercados tanto de la flota Otomana y los berberiscos en el Mediterráneo como de corsarios y demás enemigos en el Atlántico y pacífico, lo cual determino el sistema naval y defensivo que iba a emplear el imperio.

PIRATAS Y CORSARIOS. EL CONTROL DEL MEDITERRÁNEO

El S. XV fue una época en la que la piratería y el corsarismo alcanzaron una mayor proliferación tanto en el Mediterráneo como en el Atlántico e incluso en el Índico. Estos, tanto berberiscos y turcos, como ingleses, franceses y holandeses, se beneficiaban de sus ataques tanto a galeones y flotas hispanas como a sus puertos en todo el territorio del imperio, compatibilizando tareas legales como el tráfico de esclavos con otras “ilegales” apresando barcos comerciales, etc.; ya que los corsarios gracias a la patente de corso estaban muchas veces amparados y financiados por reyes o estados los cuales les protegían a cambio, del daño que estos causaban a los enemigos de sus coronas (que eran a quienes principalmente atacaban) y de una parte de sus botines. Frente a ellos también existían los piratas, los cuales eran capitanes que lideraban expediciones navales por su cuenta sin respaldo estatal y cuyo objetivo era cualquier barco, sin hacer distinciones, del que pudieran sacar beneficio; pero los piratas se fueron haciendo corsarios, ya que era una postura más cómoda al actuar siempre bajo protección. Por tanto, la percepción que se tenga de los corsarios depende obviamente del observador: para los atacados son simplemente piratas, o mercenarios sin escrúpulos, mientras que para sus compatriotas son incluso héroes.

En algunos casos después de agotada la licencia o acabada la guerra, los corsarios se dedicaban a actividades privadas como ricos burgueses incluso siendo condecorados (como en Inglaterra, donde el famoso Francis Drake fue honrado por su reina en agradecimiento a los servicios prestados y elevado a la categoría de sir). Sin embargo, no todos los corsarios consiguen el título de caballero. Algunos de ellos, una vez acabado el conflicto que propició la expedición de su patente, continúan su actividad convertidos en simples piratas.

Pero, bien es cierto que muchas veces la corona española también expidió patentes de corso ya desde el último tercio del S. XV a marinos españoles que en el Mediterráneo atacaban principalmente a barcos berberiscos y turcos, pero también a barcos portugueses que regresaban de su comercio en los puertos de África Occidental, y en el norte de España a buques ingleses y franceses; incluso realizaban razías a puertos de la costa norteafricana como el famoso valenciano Juan Cañete o el Duque de Medina Sidonia que desde su posición en Melilla atacaba a todos los barcos berberiscos con los que se topaba. Así, los navíos españoles, al mando de veteranos de las guerras imperiales de los Austrias, operaban unas veces por su cuenta dando caza a los bajeles musulmanes, y otras se agrupaban para asaltar y saquear ciudades e islas. De este modo la corona española respondía muchas veces a la piratería con piratería. Pero esta práctica se extendió tanto que ya en 1489 Fernando el católico optó por prohibirla en todas las tierras de Aragón.

Dichos corsarios, que surcaban los mares de medio mundo incluido el Mediterráneo gracias a ese patrocinio, lideraban escuadras muy bien pertrechadas que enarbolaban como enseña una bandera negra que era arriada cuando atracaban en puertos enemigos para sustituirla por enseñas cristianas de forma que no les descubrieran antes de llevar a cabo sus ataques. La piratería a naves y puertos cristianos era considerada por los berberiscos una forma de Guerra Santa y por tanto noble y ejemplarizante.

Pese a ser el Atlántico el principal foco de atención de los Austrias las acciones en el Mediterráneo nunca se descuidaron. Actualmente toda la costa española está jalonada por torres de

¹ Licenciado en Historia (UCM) y Máster en Historia y Ciencias de la Antigüedad (UCM/UAM).

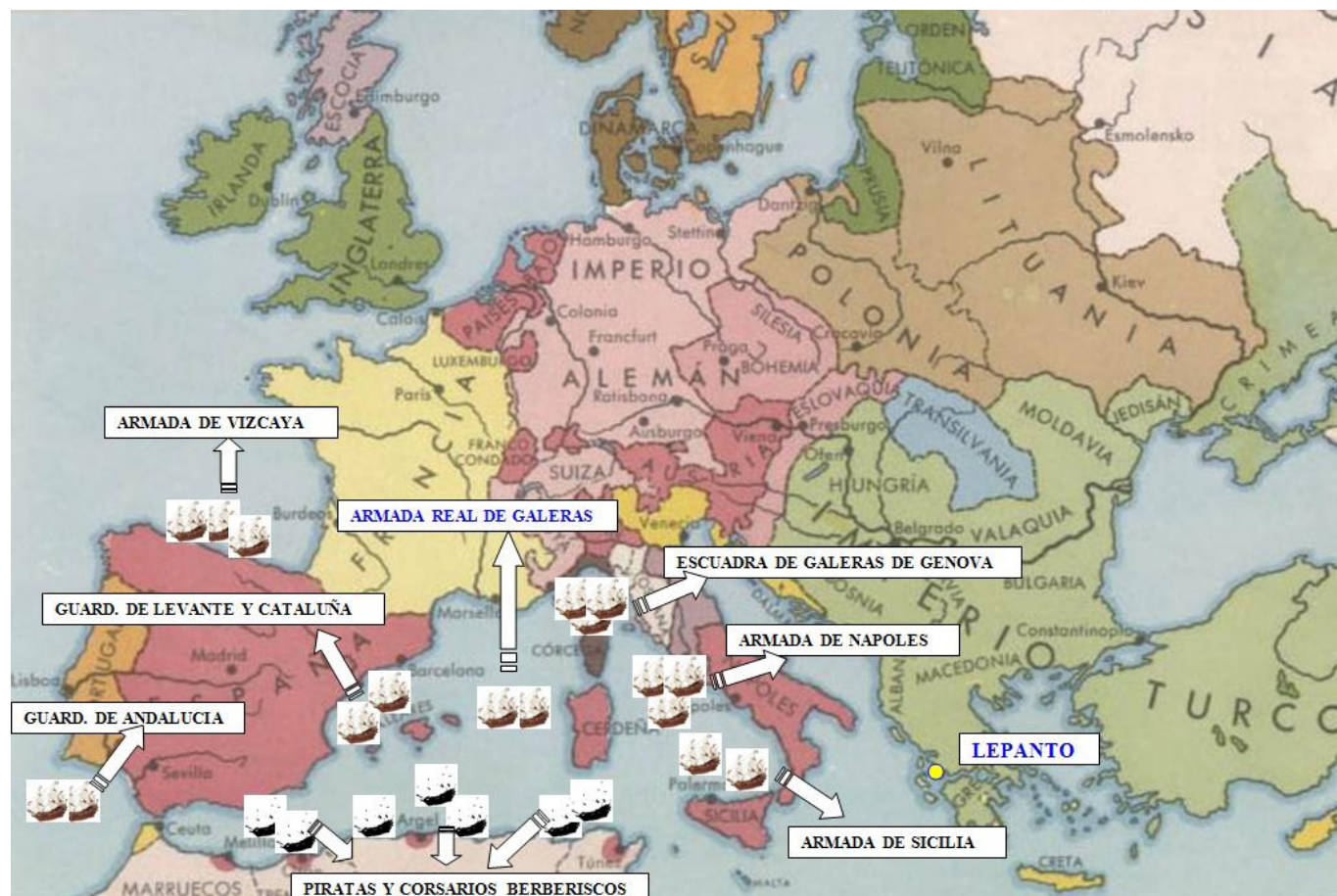
vigilancia y torres de guardia para defender las costas que recuerdan la situación vivida en esa época. Tras los ataques Berberiscos muchos de sus cautivos capturados eran llevados a sus bases en el Norte de África desde las cuales se pedía a sus familias un rescate por su liberación, de modo que esta práctica también era muy frecuente; pero no todo el mundo tenía recursos para viajar al Norte de África y liberar a las víctimas, de modo que aparecieron distintas Ordenes que se dedicaron a la tarea de recaudar los fondos necesarios para pagar los rescates como la Orden de los Trinitarios o la Orden de Santa M^a de la Merced que ejercían de intermediarios entre unos y otros. Estos obtenían el dinero, por un lado de las cofradías y congregaciones de ayuda a los cautivos que también existían en ese momento y por otro de la población en general mediante colectas en las iglesias, limosnas, donaciones e incluso fondos que para estos fines muchos aportaban en sus testamentos; una vez conseguidos los fondos debía obtenerse el permiso real para partir y un salvoconducto de las autoridades norteafricanas para que los corsarios no atacaran sus barcos si se emprendía el viaje por mar o para tener algo de protección si se realizaba por tierra, una vez llegados a la ciudad en la que se encontraban los cautivos se liberaba en primer lugar a aquellos que sus familias habían reunido el dinero suficiente para liberar (nobles, eclesiásticos, etc.) y después con el dinero de las colectas, etc. primero a las mujeres y niños capturados por ser los más vulnerables, luego a los españoles cautivos y si quedaba dinero a todos los demás.

En el Mediterráneo predominaban los piratas y corsarios tanto berberiscos como turcos, los cuales campaban a sus anchas desde la caída de Constantinopla en manos de los turcos en 1453; los piratas berberiscos originariamente provenían de la zona del Magreb y solían realizar sus actividades más en la zona occidental del Mediterráneo (ayudados por los musulmanes huidos o expulsados de la península tras la toma de Granada al convertirse

en guías y espías para los piratas Berberiscos, o incluso en capitanes corsarios al conocer bien esos territorios), mientras que los piratas y corsarios turcos al servicio del Imperio Otomano lo hacían más en la zona central y oriental del Mediterráneo.

Uno de los corsarios más conocidos del Mediterráneo fue Aruj Barbarroja (junto con su hermano) el cual era súbdito del sultán otomano, a quien debía pagar un quinto de lo apresado. Fue el mayor de 4 hermanos y su padre Yakup, según algunos, era un Sipahi, es decir un señor feudal miembro de la caballería otomana, mientras que otros indican que prestó servicios como jenízaro en Vardar (en la actual Macedonia). Su madre Catalina, era una cristiana viuda de un sacerdote. Los hijos de este matrimonio, al principio, trabajaron como marineros y corsarios en el Mediterráneo para contrarrestar el poderío de los Caballeros de San Juan de la Isla de Rodas. Aruj fue capturado y encarcelado en Rodas, escapándose más tarde a Italia y desde allí a Egipto. Allí logró conseguir una audiencia con el Sultán Qansoh Al-Ghuri, quién organizaba una flota de barcos para enviar a India. El sultán le asignó un barco que Aruj tripuló y capitaneó, comenzando a atacar inmediatamente desde su base en Alejandría las islas del Mediterráneo controladas por los cristianos.

Alrededor de 1505, Aruj consiguió como botín tres nuevos barcos e hizo de la isla de Yerba, en la costa de Túnez, su base principal, trasladando el marco de sus operaciones marítimas al Mediterráneo Occidental. Su fama creció entre 1504 y 1510, años en los que transportó musulmanes mudéjares desde la España cristiana al norte de África. Fue famoso por poner velas a los cañones que transportaba por los desiertos del norte de África. Pero para él, el mejor medio de proteger Argel y el norte de África contra España era unirse al Imperio Otomano, el principal rival de los españoles. Para ello, tuvo que renunciar al título de Sultán de Argel. Los otomanos lo nombraron Gobernador de Argel y Gobernador en Jefe del Mediterráneo occidental y prometieron

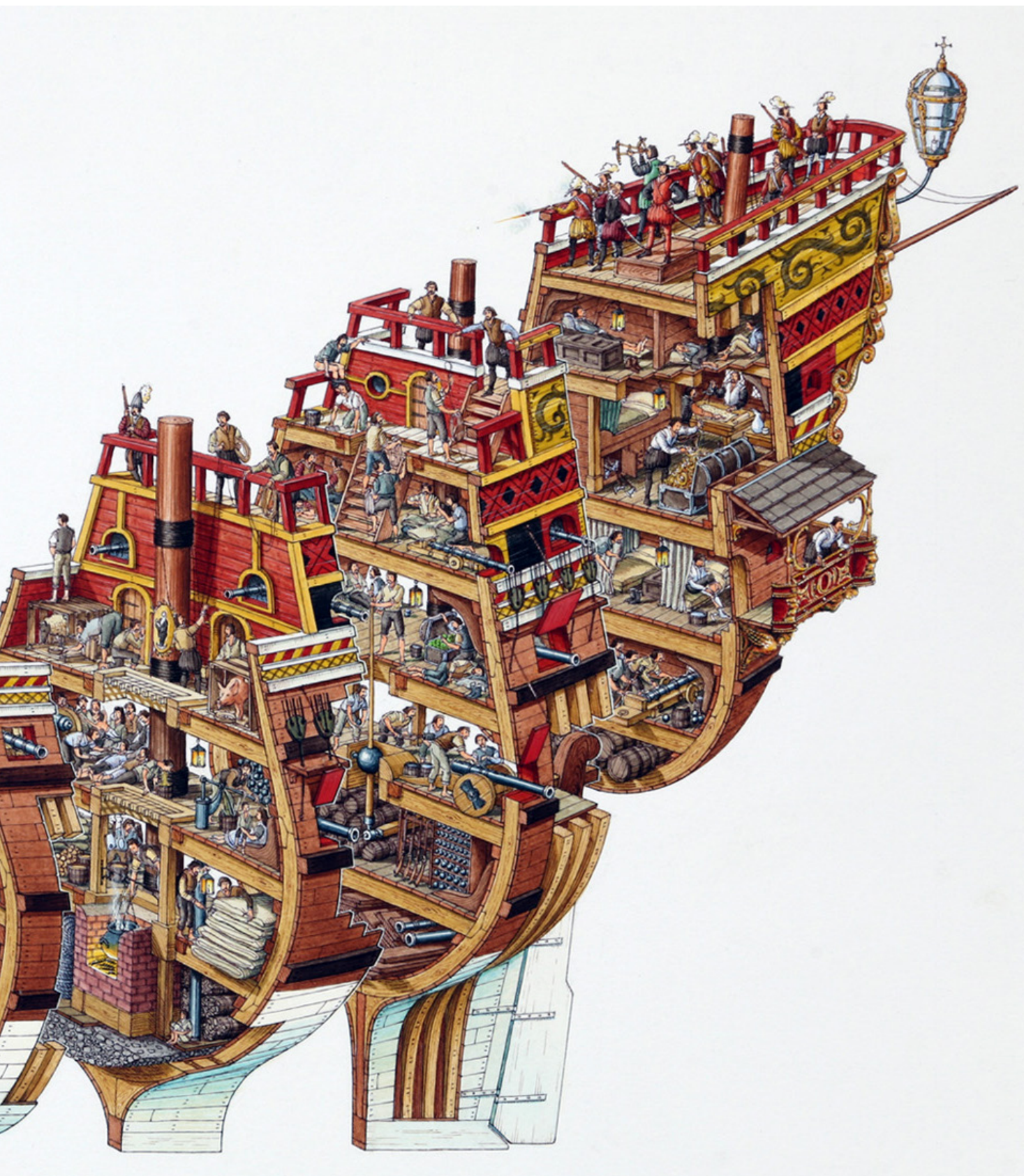




apoyarlo, sembrando desde esa zona el terror en las costas y buques españoles durante aquella época; pero tras su muerte en 1518 a la edad de 55 años, tomó el relevo su hermano Jeireddin Barbarroja, el cual durante muchos años y hasta que murió causó tantos problemas en el Mediterráneo como su hermano.

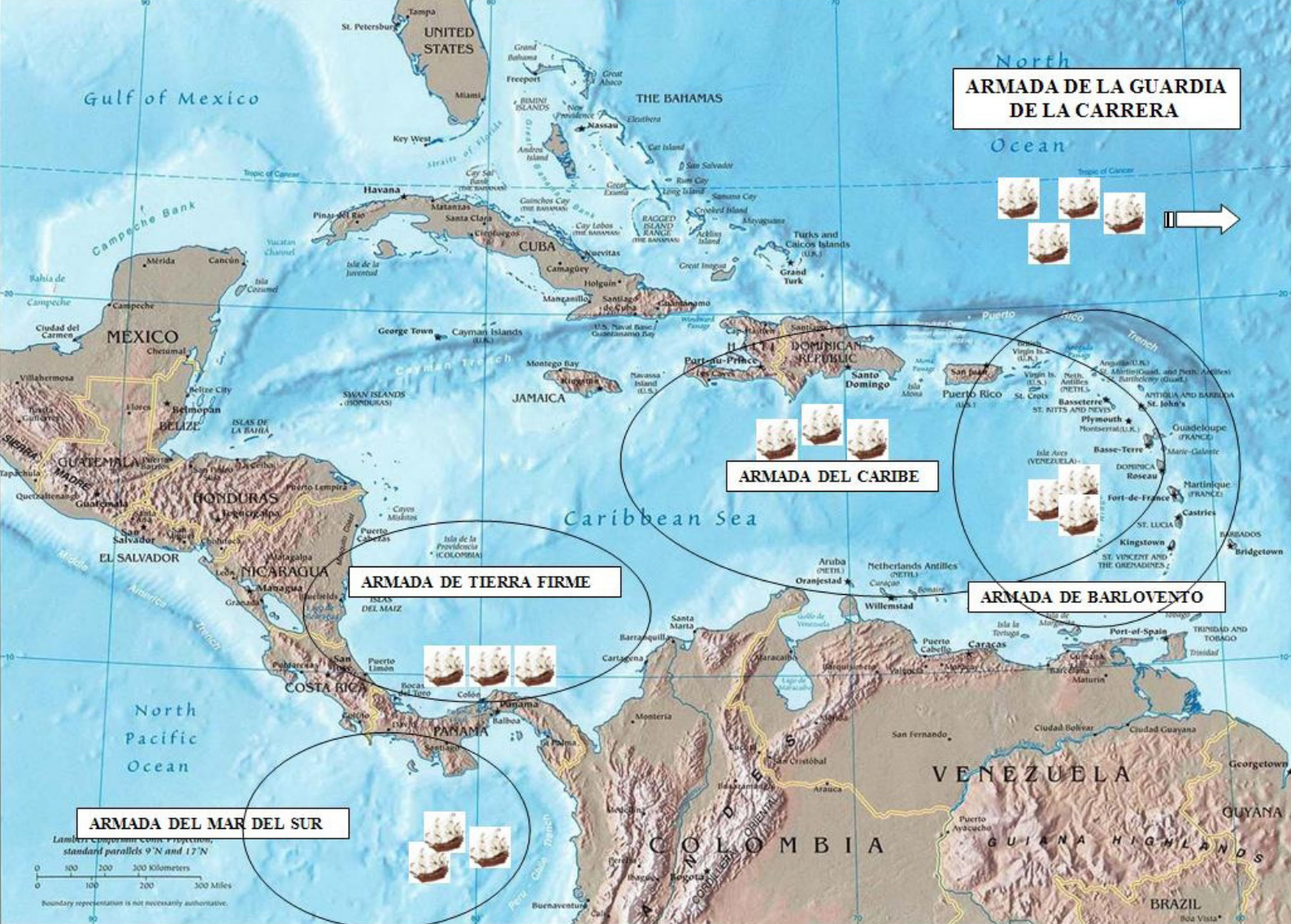
Muy pronto demostró una capacidad tal, que llegó a suceder merecidamente a su hermano, e incluso logró superar ampliamente las hazañas de éste, convirtiéndose en una verdadera pesadilla para el Imperio español de la época y buena parte de la

Europa cristiana. Jeireddín derrotó el ejército español que trató de tomar Argel en 1529, en 1533 fue nombrado Almirante en jefe por el Sultán Otomano y en 1535 Carlos V preparó una campaña en la que recobró la plaza de Túnez pero su flota fue derrotada en 1538 en la Batalla de Préveza por Jeireddín, asegurando el control del Mediterráneo oriental a los turcos durante 33 años. Como su hermano Aruj, Jeireddín logró coordinar una flota de 36 barcos, y en 7 viajes transportó a setenta mil mudéjares, reubicándolos en Argel y haciendo así de esta una plaza más fuerte frente al Imperio Español.



Por tanto, desde 1530 en adelante, los ataques corsarios y piratas se intensificaron en la zona Suroeste de la Península debido a que por ella transitaban los barcos procedentes de las Indias ya que desde las fortalezas que los berberiscos tenían en el Norte de África atacaban los puertos del sur de la península Ibérica, el archipiélago de las Baleares, Sicilia y el sur de la península Itálica, puesto que el pillaje era muchas veces la forma en que diversos pueblos participaban en el comercio de las naciones más ricas al haber quedado excluidos estos del reparto colonial en el Tratado de Tordesillas.

Pero ya en época de los reyes católicos el Mediterráneo era un hervidero de corsarios berberiscos a los que se unía la incipiente amenaza turca, por lo que los reyes católicos firmaron pactos de vasallaje con los reyes locales del Norte de África por los que estos les pagaban un tributo y las aguas de esa zona permanecían en calma, pero a la muerte de Fernando en 1515 estos reyes interpretaron que los pactos habían prescrito y llamaron al corsario y pirata Barbarroja para que les librara de los tributos que pagaban a la corona española, este aceptó y avalado por los Turcos se hizo con el control de Argel donde instauró



un reino pirata que amenazaba las costas mediterráneas bajo dominio español.

Así, el peligro real para los castellanos en tiempos de Carlos V con respecto al Mediterráneo era más los berberiscos que los turcos por su amenaza constante a las costas mediterráneas españolas y a los navíos que circulaban junto a ellas; pero sus ataques no solo causaron estragos tanto en las ciudades costeras como a los navíos de la zona sino que crearon una psicología del terror entre la población que vivía en continua alerta para protegerse de dichos ataques como pudiera.

De forma que, el enfrentamiento en esa zona con los hermanos Barbarroja duró décadas, en las que estos unas veces atacaban bajo bandera corsaria y otras como capitanes de la armada turca. Los objetivos de Barbarroja así como del resto de piratas berberiscos no solo era la obtención de botín de esos barcos y ciudades sino también prestar ayuda a los moriscos y mudéjares que habían quedado en la península; no era fácil evitar estos ataques para las armadas de la corona ya que los kilómetros de costa eran muchos y los piratas estaban bien informados de dónde estaba la armada gracias a estos mudéjares y moriscos (cuando la armada llevó a Nápoles a Fernando, Granada se llenó de piratas).

En 1535 Carlos V emprendió la conquista de La Goleta y Túnez para lo cual reunió a todas las armadas de la corona disponibles incluyendo las italianas y a ellos se sumaron 20 galeras del rey de Portugal, hermano de la esposa de Carlos V con 20.000 hombres, ante tal arremetida Túnez fue tomada y los piratas de Barbarroja huyeron, tras la victoria el emperador quiso asaltar Argel por ser el mayor nido de piratas del Mediterráneo pero

sus lugartenientes le convencieron de que desistiera, de modo que la expedición reportó pocos beneficios ya que Barbarroja siguió controlando el Mediterráneo desde su base en Argel y poco después en 1538 la armada turca al mando de Barbarroja y Dragut derrotó a la armada cristiana comandada por el príncipe Andrea Doria en la batalla de Préveza.

Poco antes de la muerte de Barbarroja en 1546 Carlos V intentó atacarle en su base de Argel pero la improvisación y las tormentas propias de la época (noviembre) desbarataron la intentona. A lo largo de esta centuria y hasta la batalla de Lepanto constantes fueron los combates entre los corsarios turcos y berberiscos y las distintas armadas cristianas con suerte dispar pero nunca acabando con el miedo y la rapiña que llevaban consigo los ataques corsarios tanto en mar como en tierra.

MANIOBRAS DE DEFENSA

Desde los viajes de Colón, las carabelas que iban y venían de las Indias navegaban en compañía formando convoyes, no solo para defenderse de dichos ataques, sino que de esa forma también se compartían los conocimientos náuticos y se evitaban accidentes en los que se podía perder la carga, ya que las travesías por costas semidesconocidas eran azarosas, como lo eran los rendimientos financieros². Mientras tanto, bajo la influencia del gran estratega y marino Don Álvaro de Bazán, España avanzaba en el desarrollo del galeón, un navío más acorde con las necesidades del tránsito a América, más rápido que los mercantes y mucho más capaz en términos de artillería.

² Durante las guerras con Francia en los años cuarenta se prohibieron desplazamientos de menos de diez embarcaciones.

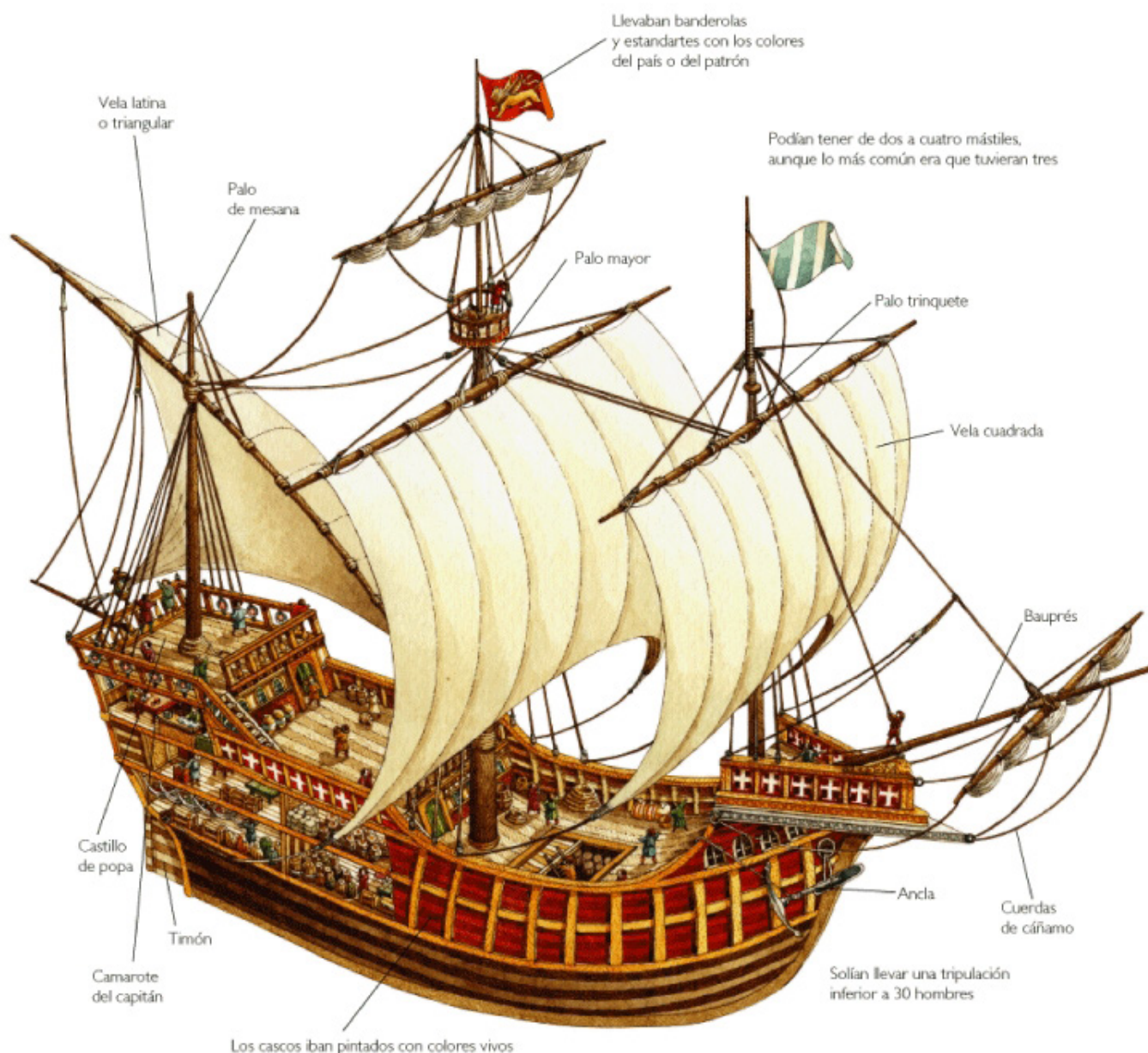
El régimen de las flotas se estableció por cédula real en julio de 1561, y en él se estipulaba que el primer convoy zarparía de Sanlúcar en mayo, para entrar al Caribe desde las islas Canarias por el pasaje de La Mona, entre Santo Domingo y Puerto Rico, rumbo a Veracruz. El segundo, con destino a Cartagena y al istmo de Panamá, llevaría anclas en agosto para entrar por las islas de Sotavento. En el piedemonte mexicano, y en el istmo para los peruanos, se celebraban las ferias y se intercambiaban los bienes por la plata de América. Hasta allí llegaban los textiles, las armas, los cubiertos y las vajillas, el vidrio, el papel y los libros. Las flotas invernanaban generalmente en el Nuevo Continente para anclar en La Habana en enero y febrero y regresar a Sevilla juntas en marzo. Para sofrenar las ansias de los enemigos que contaban con espías en todas partes, las órdenes con la fecha exacta del regreso viajaban desde España en sobre sellado y no eran conocidas ni por el mismo general de los galeones. De forma que la ruta de navegación de la Carrera de Indias quedó establecida desde el segundo viaje de Colón, más al sur que el primero, siendo la que se seguiría los siguientes doscientos años tanto por las flotas mercantes como por las armadas de guarda.

La protección del convoy de mercantes, muchos de ellos artillados, estaba encomendada a barcos de guerra (cuyo número dependía de la situación internacional y de su disponibilidad), galeones de cuarenta o más cañones, comandados por una nave

capitana y una almiranta que formaban la Armada de la Guardia de la Carrera de Indias, encargada además de transportar la remesa de plata. Las salidas de las dos flotas en distintas épocas (mayo y agosto) buscaban controlar la piratería, y funcionó, ya que los piratas esperaban meses para toparse un convoy que ahora no se atrevían a atacar y sus capturas se limitaban a los rezagados. De forma que, aun después de que perdieran su vigor inicial, los galeones no dejaron de ser un enemigo formidable, cuya neutralización requería fuerzas poderosas y una batalla naval, con pérdidas superiores a las que los piratas estaban dispuestos a incurrir.

Con respecto a la preparación de los pilotos que iban a hacer la Carrera de Indias, de ello se encargaba la Casa de Contratación y la Universidad de Mareantes mediante una cátedra de cosmografía; pero estos eran tan escasos como los barcos necesarios, e incluso faltaban marineros, ya que por un lado cuantos menos eran menos sueldos había que pagar, y por otro no había gente suficiente, llegando a recurrirse a personas no muy de fiar, poco preparadas o a simplemente no llevaban los suficientes.

Así, la navegación en convoy o conserva era una de las más importantes desde 1560 para los barcos que hacían la Carrera de Indias, ya que el peligro era cada vez mayor, estipulándose la obligatoriedad de formarlo (aunque en los primeros viajes se



permitía el registro suelto de naves y luego se realizaban viajes optándose por ambas modalidades hasta que ello se impuso para paliar el riesgo) con una nave capitana que debía ser un galeón y en el que debía viajar el capitán general de la flota, sin transportar mercaderías en ella y con 120 tripulantes de “mar y de guerra”, prohibiéndose la navegación a las Indias al margen de las dos flotas anuales estipuladas (una en enero y otra en agosto), que partirían hasta Puerto Rico para luego dividirse en dos e ir una a Tierra Firme y otra a Nueva España; pero este sistema se vio ineficaz en la práctica y se adaptó a la realidad manteniendo la flota de agosto y cambiando la otra a abril; de forma que los barcos que iban a Tierra Firme se conocieron pronto como los Galeones de Tierra Firme y los que iban a Nueva España como la Flota de Nueva España.

De forma que las flotas, aparte de los galeones de la Armada que las acompañaban y de la nave capitana, eran protegidas suplementariamente en las zonas más conflictivas por armadas de averías como en el Caribe por la Armada del Caribe y en el oeste peninsular por la Guardacostas de Andalucía o también llamada Armada de Mar y Océano. También importante era el llamado Galeón de Manila o Nao de la China, que funcionó ininterrumpidamente desde 1566 cubriendo la ruta desde Acapulco a Manila llevando plata de México que se cambiaba por artículos suntuarios, y el cual también sufrió reiterados ataques.

Pero no todo eran ventajas en la ordenación de la Carrera de Indias, ya que en el sistema antes mencionado, los convoyes tenían que esperar hasta el momento adecuado en el que debían zarpar, y ello encarecía los fletes y el costo de los inventarios. Por lo que muy pronto la teórica periodicidad de las salidas se rindió ante las necesidades provocadas por las guerras, la

interferencia burocrática y los imperativos del comercio. Además de que la mercancía era tasada (impuesto de avería) más o menos arbitrariamente para cubrir el gasto de aparejar los galeones para su protección. Por otra parte, como lo importante era hacerse a metros cúbicos de bodega para participar en un comercio de alta rentabilidad, los galeones mismos comenzaron a llenarse de géneros, aunque esa actividad fuese estrictamente prohibida, variándose su diseño fraudulentamente para acomodar la función dual de mercante y barco de guerra (en detrimento de la función defensiva). Así, comandantes de las flotas como Pedro Menéndez de Avilés, se enriquecieron con el contrabando, pero a pesar de su elevado coste y de su baja eficacia, el sistema de flotas se mantuvo invariado durante más de ciento cincuenta años porque los consulados de Sevilla, México y Lima se aferraban a su monopolio y porque a la Corona le interesaba ante todo recibir regularmente los embarques de plata que sostenían una parte del andamiaje imperial.

Así, los piratas y corsarios se dieron cuenta rápidamente

de que el canal de las Bahamas era el punto flaco del sistema de las flotas; ya que, salido de La Habana, puerto seguro y práctico en la base del embudo que formaban vientos y corrientes con dirección al norte, el convoy debía bordear la costa de Florida con vientos contrarios. De ahí que España no pudiese permitir la ocupación de la estratégica península, y cuando los hugonotes lo intentaron, la repuesta de Felipe II al reto francés fue enérgica, designando en 1565 al veterano Menéndez de Avilés como adelantado y gobernador de Florida, el cual, con una potente expedición organizada a su costa, fundó San Agustín y desde allí masacró a los defensores de Fort-Caroline, cerca del actual emplazamiento de Jacksonville. Dos años más tarde, en 1567, el pirata francés Domenic de Gourges vengó cruelmente a sus compatriotas al retomar brevemente Fort-Caroline (rebautizado como San Mateo), pero de poco les valió a los franceses, que se encontraban inmersos en las guerras de religión que se prolongaron hasta el s. XVII.

En cuanto al océano Pacífico, los ataques de piratas y corsarios llegaron también hasta estas tierras y para evitar sus acciones se creó en 1581, tras la incursión de Drake contra las costas hispanas del Pacífico (1578), la Armada del Mar del Sur. Mientras que con respecto a las fortificaciones costeras, los poblados costeros eran muy vulnerables a los ataques de piratas y corsarios, lo cual se puso claramente de manifiesto tras los ataques de Drake y por ello Felipe II decidió enviar a los dos mejores ingenieros de la corona³ para estudiar las ciudades portuarias del Caribe con el fin de crear un sistema de fortalezas que sirvieran para defenderlas.

En resumen, la primera fase de la piratería en el Nuevo Mundo, abanderada por los franceses, se estrelló contra una dura resistencia hispana, y el inicial esfuerzo por romper irregularmente el monopolio español en América y

debilitar el poderío de los Habsburgo fue rechazado.

LAS ARMADAS DE LA CORONA ESPAÑOLA

La corona española a lo largo del S. XVI contó con numerosas armadas que repartían sus tareas de vigilancia y protección tanto en las costas mediterráneas como en las atlánticas, aunque la mayoría de ellas no contaban con demasiados barcos ni recursos ya que el territorio a cubrir era muy extenso, el dinero que llegaba

3 Juan de Tejada y Juan Bautista Antonelli.

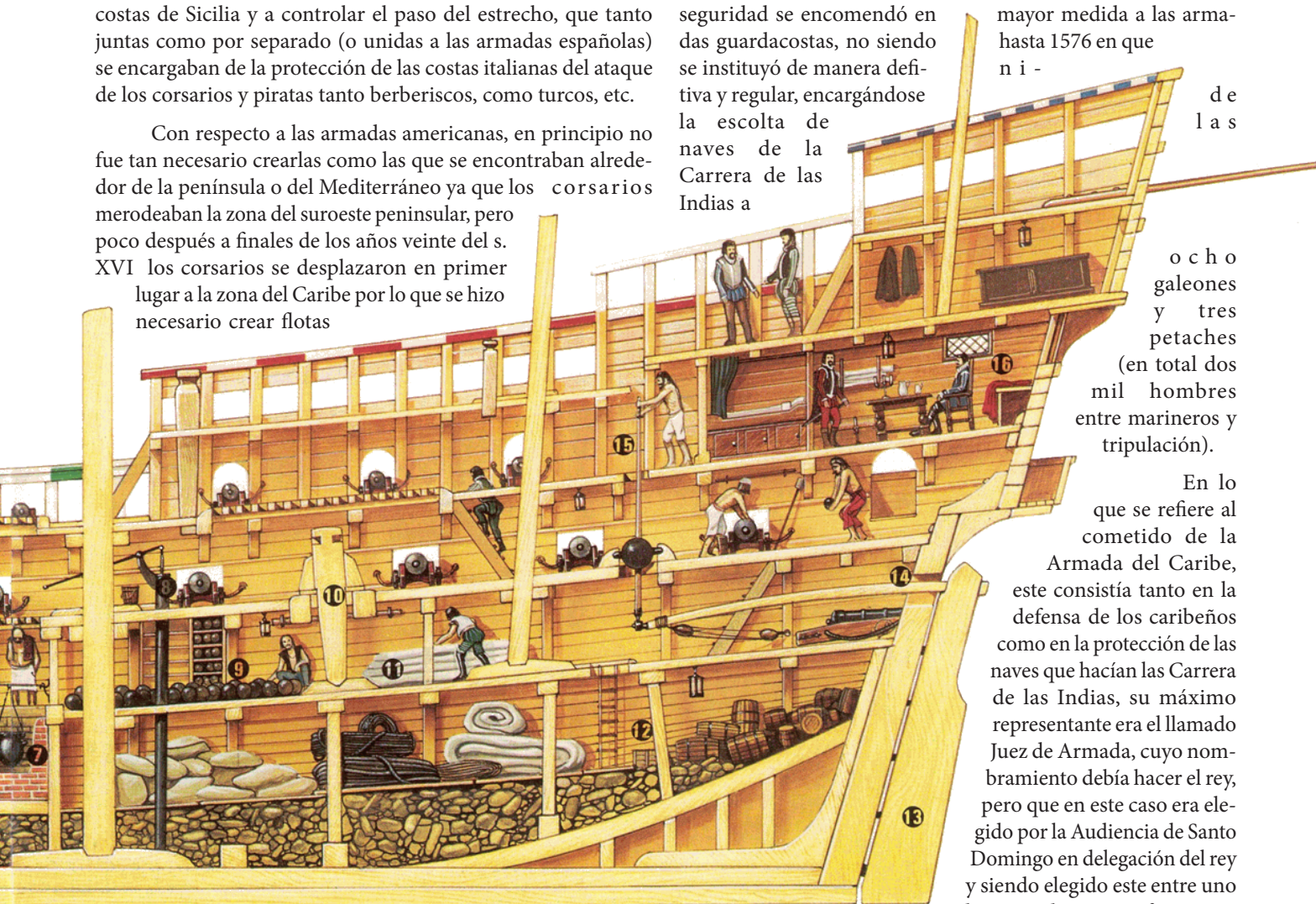
era poco y los corsarios y piratas cada vez eran más frecuentes; pero la corona española contaba en la fachada atlántica con la Armada de Vizcaya que protegía la cornisa cantábrica de piratas y corsarios franceses, ingleses y holandeses, la Armada Guardacostas de Andalucía que aseguraba la llegada de los barcos procedentes de las Indias y que subían hacia Sevilla por el Guadalquivir, en el Mediterráneo con la Armada de Guardacostas de Levante y Cataluña que se encargaban de proteger estas zonas de la costa mediterránea, y la Armada Real de Galeras de España que ejercía su misión en los frentes en que fuera más necesario.

Pero aparte de estas armadas peninsulares los vastos territorios de la corona hacían que esta también contara con otras armadas fuera de la península pero en zonas pertenecientes a la corona como la Escuadra de Galeras de Génova al mando primero de Andrea Doria y después de su sobrino, y que tenían como objetivo proteger las costas del Norte de España y a Génova, o la Armada de Nápoles que debía defender las costas itálicas desde Génova a Sicilia y la Armada de Sicilia destinada a proteger las costas de Sicilia y a controlar el paso del estrecho, que tanto juntas como por separado (o unidas a las armadas españolas) se encargaban de la protección de las costas italianas del ataque de los corsarios y piratas tanto berberiscos, como turcos, etc.

Con respecto a las armadas americanas, en principio no fue tan necesario crearlas como las que se encontraban alrededor de la península o del Mediterráneo ya que los corsarios merodeaban la zona del suroeste peninsular, pero poco después a finales de los años veinte del s. XVI los corsarios se desplazaron en primer lugar a la zona del Caribe por lo que se hizo necesario crear flotas

a paliar su eficacia ya que solo se armaba cuando había rumores de avistamiento de corsarios y piratas y mientras se dismantelaba cuando estos desaparecían (por ello los piratas aprovechaban la sorpresa ya que los rumores solían llegar poco antes que ellos y ante ello la armada no tenía tiempo de formarse y salir en su persecución), por lo que siempre se quiso hacerla permanente pero nunca se llegó a hacer por lo elevado de su coste, también su poca eficiencia se debía a que no le daba tiempo a formarse y dirigirse a cualquier otra isla que estuviera siendo atacada y por ello muchas veces estos enclaves se defendían como podían con los barcos que en ese momento hubiera en su puerto; el capitán general era nombrado por el rey.

Sobre la Armada de la Guarda de la Carrera, desde la llegada de los corsarios a las costas de Hispanoamérica se decidió enviar armadas para recoger el metal precioso y demás mercancías de valor tanto de la corona como de los diversos comerciantes para poder traerlo con más seguridad, aunque este sistema se utilizó poco durante la primera mitad del s. XVI ya que la mayor medida a las armadas hasta 1576 en que n i -



de las

o c h o
galeones
y tres
petaches
(en total dos
mil hombres
entre marineros y
tripulación).

En lo que se refiere al cometido de la Armada del Caribe, este consistía tanto en la defensa de los caribeños como en la protección de las naves que hacían las Carrera de las Indias, su máximo representante era el llamado Juez de Armada, cuyo nombramiento debía hacer el rey, pero que en este caso era elegido por la Audiencia de Santo Domingo en delegación del rey y siendo elegido este entre uno de sus oidores; sus funciones eran muy amplias ya que no solo

que protegieran los navíos que partían a la Carrera de las Indias en esas zonas; así, las más importantes fueron la Armada de la Guarda de la Carrera y la Armada del Caribe, y con respecto a la segunda, esta tenía la misión de proteger las costas caribeñas y tanto a los navíos que llegaban como a los que salían, aprestándose gracias a la avería, tenía su base en Santo Domingo (aunque a veces se aprestaba en la península y se enviaba al Caribe) y estaba compuesta por diversas naos y carabelas (también a veces por galeras y galeazas), pero nunca fue permanente y ello ayudó

se encargaba del cobro de la avería para aprestar la armada, sino que también podía embargar los navíos y la artillería necesaria para su formación, además de poder nombrar a los capitanes, etc. También existía la figura del contador general que no solo fiscalizaba las cuentas y asesoraba en cuestiones económicas al juez, sino que también se encargaba de hacer el inventario de todos los bienes incautados al enemigo, de los cuales extraía el 1/5 real y el resto lo repartía entre la tripulación de manera equitativa y en función del rango y de los meritos en combate,

de forma que el sueldo de los mandos y tripulantes consistía en un salario fijo que se completaba con lo obtenido en las refriegas con los piratas y corsarios.

Pero el gran problema de la Armada del Caribe fue siempre aparte de la escasez de medios en barcos, etc. fue la falta de artillería, la cual en esta época llegaba en poca cantidad a las islas y era muy cara (ya que la habitual artillería realizada en hierro duraba muy poco con el clima tropical caribeño y debían emplear piezas de bronce debido a la elevada humedad que también hacía mella en la pólvora dejándola inservible, además de que en los nuevos territorios no se había encontrado salitre para producirla allí mismo y debían enviarla desde la península), por lo que en las ocasiones en la que se aprestaba la armada, solía optarse por utilizar la artillería de la fortaleza de Santo Domingo para devolverla después (quedando así la isla indefensa mientras no regresara esta). Pero uno de los principales problemas de esta armada, unido a los demás, era que su carácter eventual la hacía poco efectiva y muchas veces cuando se quería poner en marche era demasiado tarde, quejándose los mercaderes que soportaban la avería para aprestarla que la mayoría de las veces sus pérdidas eran las que se habían llevado los piratas y las que había costado la armada casi siempre sin éxito en detener a los corsarios.

Con respecto al resto de armadas que se aprestaron para la defensa de las Indias durante el s. XVI, se tiene noticia de la formación de la Armada de Tierra Firme desde 1578 por Real Cédula para defender las costas de Tierra Firme y compuesta por dos galeras y una saetía⁴, su base de operaciones sería el puerto de Cartagena de Indias; otra de estas era la Armada del Mar del Sur cuya creación se hizo necesaria desde que Francis Drake pasó al Pacífico en 1578, dejando así claro que esta parte del océano no quedaría libre de piratas y corsarios sino que habría que defenderla como el Caribe, pero esta no se creó hasta 1591, estaba compuesta de seis galeones y dos o tres fragatas que debían proteger la zona entre el puerto de El Callao y Panamá, el mando estaba en manos del virrey de Perú (que debía responder ante el rey) y su base de operaciones estaba en el puerto de El Callao. Otra de estas fue la llamada Armada de Barlovento, la cual prácticamente no apareció hasta el s. XVII y tenía como bases La Habana y Cartagena de Indias, debiendo encargarse de la protección de la ruta de la Carrera de las Indias que pasaba por el Golfo de México y el Caribe, siendo su máximo responsable el virrey de Perú.

LA POLÍTICA NAVAL DEL S. XVI

A lo largo de la primera mitad del s. XVI la corona hispánica sintió la necesidad de estructurar un sistema de navegación eficiente, debido especialmente a los nuevos territorios descubiertos; de forma que ya Carlos I optó para el comercio indiano, después de no pocos ensayos, por el modelo de flotas protegidas por armadas para poder, por un lado, mantener unas rutas comerciales rentables, y por el otro, una seguridad marítima adecuada a los nuevos tiempos que protegiera los intereses económicos y políticos de la corona.

Durante el reinado de Felipe II la política naval fue defensiva y conservadora debido principalmente a problemas de solvencia económica de la corona, lo cual intentó paliar buscando medios para reponer el decaído poderío naval que había heredado de su padre en el Mediterráneo dedicando los recursos disponibles a la fábrica de galeras a cargo de la corona, quedando las escuadras del Mediterráneo sostenidas por cuenta del Estado y solo algunas

fueron mantenidas mediante asiento o avería. Mientras que en el Atlántico, Felipe II, a pesar de los problemas económicos, buscó reforzar la protección de las flotas y rutas frente al aumento de corsarios y piratas en esas aguas, pensando en crear un nuevo tipo de barco más apto para el combate en el océano ya que a finales del reinado de Carlos I la falta de naves para la navegación oceánica obligó a este a recurrir a la concesión de permisos de carga a propietarios extranjeros (con carta de naturaleza castellana), prohibiéndose en 1551 a los astilleros de Vizcaya que fabricaran naves para extranjeros debiendo centrarse en la construcción de barcos de transporte y guerra de gran porte, pero este tipo de buques no satisfacía demasiado a los transportistas y mercaderes ya que estos preferían bajeles pequeños debido a que los grandes tenían gran dificultad para atravesar las barras de los puertos españoles, franceses, flamencos e ingleses; además de que los pequeños eran más fáciles de llenar por pequeños comerciantes y necesitaban menos tripulación.

Con respecto a las tácticas y a la organización de los buques, el concepto de táctica naval se refiere al conjunto de normas y actos orientados a instruir y ejercitar al personal de los navíos que combaten en el mar, ofreciendo desde el adiestramiento hasta los conocimientos de los materiales, instrumentos que van a utilizar así como la instrucción militar relativa a las tácticas bélicas marítimas; así, los puntos fuertes de un buque armado para la guerra eran los castillos, los cuales estaban fuertemente protegidos para proporcionar una buena defensa a sus ocupantes, así como que les facilitaba el ataque a embarcaciones enemigas desde una posición dominante; así, en la segunda mitad del s. XVI la artillería empleada en los navíos era de largo, medio y corto alcance, de diversos calibres y tanto fijas como portátiles. Con respecto a las formaciones navales, la navegación de dos o más naves conjuntamente hizo necesaria la adopción de dispositivos de marcha y combate según las circunstancias; de forma que normalmente las flotas o armadas adoptaban un dispositivo de marcha en tres cuerpos (vanguardia, batalla y retaguardia) agrupados en formaciones, mientras una o varias naves se encargaban de la exploración adelantándose a la marcha o inspeccionando los posibles lugares por los que podría darse un ataque; pero aunque esto sería lo ideal, como es lógico, los dispositivos y las colocaciones de los buques variaban no solo en función de los navíos que integraban la flota o armada, sino de las condiciones, del enemigo, etc.

Además de que si el número de naves no era muy elevado, la formación clásica de marcha de las galeras era la “línea de fila” (sencilla o múltiple), la “línea de marcación” y la “formación en rombo” para compaginar el apoyo artillero de las galeras retrasadas con la flexibilidad para hacer frente a ataques provenientes de cualquier dirección mediante una simple conversión que orienta las naves hacia la zona de donde proviene el peligro. Mientras que para las galeras de guerra, las formaciones básicas eran la “línea de frente” (de la cual derivan formaciones semicirculares en arco, donde cada nave se ve apoyada por las armas de la que le sigue en el sentido de la marcha) y la “línea de marcación” (de la cual derivan las formas de cuña y triángulo para penetrar en profundidad en el dispositivo enemigo, y la de tenaza para absorber el empuje enemigo); pero existen muchas más variaciones a las que se recurre según la situación lo demande, como la “formación en cruz o águila” donde el grupo de galeras de vanguardia se denomina “pico”, al cuerpo central “batalla” (flanqueado por las alas o cuernos derecha e izquierda) y la cola, retaguardia o socorro.

Así, tradicionalmente la unidad colectiva de poder naval

⁴ Pequeño navío latino de una sola cubierta.



Batalla de Trafalgar

en el atlántico era la armada compuesta por bajeles destinados al tráfico mercantil pero artillados y dotados de hombres de guerra, pero tras la primera mitad del s. XVI la monarquía hispánica recurrió al mantenimiento de escuadras ubicadas en las distintas áreas geográficas estratégicas para hacer frente a los ataques de piratas y corsarios, pero en esta época aún sin carácter permanente (no hasta el s. XVII) debido a que la amenaza naval de los países enemigos aun no era permanente; de forma que ya durante el reinado de Carlos I el despliegue naval de la monarquía hispánica en el Atlántico siguió un proceso de adaptación ante las amenazas que progresivamente se fueron manifestando en esa zona.

De forma que, durante la segunda y tercera décadas del s. XVI los piratas y corsarios principalmente franceses se estacionaron en las proximidades del Cabo de San Vicente para esperar a las naves españolas procedentes de América, y sus acciones se multiplicaron en los periodos de guerra entre Carlos I y Francisco I; pero cuando la protección de sus navíos por parte de la corona hispana aumentó poco a poco, estos se trasladaron a las Azores, las Canarias y al mar Caribe, aunque en términos generales, su presencia en estas zonas no causó excesivos daños hasta 1552, momento desde el cual sus acciones y barcos aumentaron enormemente, prefiriéndose enclaves como Santo Domingo, Cuba o Tierra Firme gracias a la multitud de islas existentes en el Caribe que les proporcionaban escondite y protección.

FINANCIACIÓN

Durante la época de Carlos V la flota española tanto comercial y de transporte como militar debido a los diferentes escenarios de actuación que debían afrontar debido a la extensión del imperio necesitó de una importantísima financiación

que mantuviera en funcionamiento toda esa maquinaria naval tanto para la construcción, reparación, avituallamiento y mantenimiento de los buques, como para pagar el armamento y la soldada a los marineros y oficiales; y esa financiación tan grande no era posible que fuera asumida únicamente por la corona, de modo que mientras que en la flota mediterránea el coste, si estaba financiada por la corona, la flota de las indias se sufragó mediante imposiciones tributarias ejercidas sobre comerciantes particulares o mediante la asignación de un área determinada a capitanes particulares para su defensa durante un tiempo determinado y a cambio de una cantidad anual de dinero fijada. Además de que determinadas ciudades de la costa mediterránea mediante sus concejos armaban uno o dos navíos para la exclusiva protección de sus costas.

Muchos comerciantes a su vez y debido al interés en que se protegieran sus negocios y mercancías aportaban sumas de dinero a la corona para favorecer la defensa de esas rutas mediante la incorporación de nuevos navíos (sobre todo los que estaban exentos del pago de la avería); pero en el caso de las Indias, para la formación de las Armadas se les cobraba tanto a los comerciantes afincados en la Península como a los de las Indias el llamado impuesto de Averías (los navíos de la corona no la pagaban lógicamente ni los de la iglesia ni los que transportaban negreros ya que estos no solían ser objetivo de los piratas), el cual oscilaba entre el 0,5-2% según fuera la necesidad de montar la armada (aunque en 1631 la intensificación de la actividad pirática hizo que ascendiera al 36,5%).

En el caso de los comerciantes Peninsulares, antes de la salida de cada flota hacia las Indias, al efectuar el registro de las mercancías transportadas, los funcionarios de la Casa de la



Batalla de Lepanto

Contratación de Sevilla calculaban el costo mínimo de la protección para recaudarla. El cálculo se hacía tanto para los viajes de ida como para los de vuelta. En el caso de los comerciantes afincados en las Indias pagaban también la avería para mantener las Armadas que protegían la zona del Caribe; pagándolo en cantidad proporcional a su volumen de comercio.

Así, el impuesto de la “avería” se creó probablemente entre 1518-1522 por la corona española a través de la Casa de Contratación de Sevilla, la cual se encargaba de los obligatorios registros de personas, barcos y mercancías que se enviaban a las Indias con el fin de favorecer su control y establecer el coste de cada convoy. Ello servía para cobrar la avería en función de estos cálculos, a través de tres jueces oficiales de la Casa de Contratación y un funcionario más llamado “receptor de averías”. De esta forma, esos registros eran la base para el cobro de esta especie de impuesto sobre el valor añadido a los comerciantes que se grababa sobre el valor registrado de las mercancías (incluyendo el oro y la plata) que enviaban en los barcos, con el fin de amortizar con ello parte de los gastos de protección y defensa de los convoyes, tanto del armamento y soldados que viajaban en los propios mercantes como para el pago de los navíos de guerra que acompañaban a la flota.

A lo largo del S. XVI muchas eran las flotas encargadas por la corona española para defender los diversos frentes y costas a los que se abría la península desde el cantábrico a la franja Atlántica y la costa mediterránea, en el caso de esta última la defensa tanto de los navíos como de las rutas comerciales, etc. estaba a cargo de la Armada Real de Galeras de España, la cual en este caso estaba financiada íntegramente por la corona.

GRANDES BATALLAS NAVALES DEL S. XVI

En la Edad Media el Atlántico era conocido como el mar tenebroso, pero con el tiempo y tras el descubrimiento de América sus aguas fueron cada vez más surcadas tanto por españoles como por portugueses, franceses, ingleses y holandeses que no estaban dispuestos a quedarse sin su parte del pastel; de modo que se dedicaron a atacar a los anteriores sobre todo mediante barcos corsarios; mientras, el Mediterráneo no por ser más conocido era menos peligroso ya que en él pululaban piratas y corsarios tanto Berberiscos como marinos bajo la protección del Imperio Otomano.

En 1523 la Armada Guardacostas de Andalucía mandada por Domingo Alonso de Amilibia se enfrentó a una escuadra de corsarios franceses que les superaban en número y que habían acudido a las Azores para interceptar la flota española que Hernán Cortes había mandado con parte de los tesoros de Moctezuma; la Armada al ser inferior en barcos a los corsarios se lo comunicó al rey, el cual entre el impuesto de la avería y el dinero de la corona comenzó a construir dos naos de gran tonelaje para enviarlas a la zona, pero antes de que fueran terminadas mandó a Amilibia salir de puerto con la preciosa carga para que se encontraran a medio camino con estas dos naves, de forma que estos fueron interceptados por los corsarios franceses que consiguieron llevarse parte del tesoro a Francia.

En 1570, después de unos años de tranquilidad, los turcos atacaron varios puertos venecianos del Mediterráneo Oriental como Chipre con 300 naves y 100.000 hombres pusieron sitio a Nicosia según se dice porque el sultán Selim II muy aficionado al vino decidió ocupar Chipre por la buena fama de sus caldos, ante lo cual Venecia pidió ayuda a las potencias cristianas, pero solo el Papa Pío V les responde consiguiendo que el rey de España le ayudara y formar así una armada para enfrentarse a los turcos. El rey envió las naves españolas al mando de D. Juan de Austria hijo de Bárbara Blomberg y hermanastro de Felipe II, el cual tenía buenas dotes de mando y se le tenía por buen estratega.

Pío V reúne a españoles y venecianos para tratar de tomar medidas efectivas contra la expansión turca por el Mediterráneo, y las discusiones se centraron sobre las misiones de la liga y la duración de la concentración de fuerzas, con posturas encontradas entre venecianos y españoles. Los primeros quieren restringir el ámbito de la campaña al Mediterráneo Oriental, mientras que los españoles quieren incluir las costas del norte de África. Tras llegar a este acuerdo, la flota de la Liga Cristiana se hizo a la mar el tres de Octubre dirigiéndose hacia Lepanto y ya el siete de Octubre avistaron a la escuadra Turca. Mientras tanto, el sultán Alí también concentró sus fuerzas en Lepanto; en total reunieron 210 galeras, 63 galeotas y 92.000 combatientes, entre soldados, tripulaciones y galeotes. La chusma estaba compuesta de prisioneros cristianos capturados en distintas batallas o asedios. Al igual que la flota cristiana, están divididos en cuatro cuerpos, pero su formación era de media luna.

Don Juan dio la señal de batalla enarbolando la bandera



Álvaro de Bazán

enviada por el Papa con la imagen de Cristo crucificado y de la Virgen y se santiguó. Los generales cristianos animaron a sus soldados y dieron la señal para rezar. Los soldados cayeron de rodillas ante el crucifijo y continuaron en esa postura de oración ferviente hasta que las flotas se aproximaron. Los turcos se lanzaron sobre los cristianos con gran rapidez, pues el viento les era muy favorable, especialmente siendo superiores en número y en el ancho de su línea. Pero el viento se calmó justo al comenzar la batalla y comenzó a soplar en dirección opuesta ahora favorable a los cristianos, lo cual obligó a los turcos a emplear los remos. A la vez que el humo de la artillería se iba sobre ellos, casi cegándolos y al fin agotándolos. En el centro, la capitana de Alí (la Sultana) embiste, proa con proa, a la de Don Juan (la Real) ya que cuestiones de honor exigían que los almirantes se enfrentaran directamente nave contra nave y en muchas ocasiones el resultado de este combate dictaba la suerte de toda la batalla; quedaron así unidas las dos embarcaciones, pero por esa maniobra recibe en su cubierta todo el fuego de artillería y fusilería de que es capaz la galera de Don Juan, lo que le produce muchas bajas. Las galeras de Colonna, Veniero, el Duque de Parma y Urbino se ponen al costado de la de Don Juan, con lo que se forma una piña de galeras cristianas y turcas en las que se lucha cuerpo a cuerpo en la que la galera capitana turca fue tomada y los cristianos se apoderan de su estandarte. La lucha duró una hora y media. Con esto, el centro de la flota turca queda desecho y Alí Pacha fue abatido por siete disparos de arcabuz.

En Petala se efectúa el recuento de bajas, contabilizándose la pérdida de 12 galeras cristianas (aunque luego ascendieron a 40 por los graves daños sufridos) y de 7.600 hombres, de los que 2.000 eran españoles, 880 de la escuadra del Papa y el resto venecianos. De ellos 4.000 fueron heridos. En el bando contrario murieron unos 30.000 turcos junto con su general, 190 galeras turcas fueron apresadas. Se hicieron 5.000 prisioneros (entre ellos oficiales de alto rango) y se liberaron 12.000 cautivos cristianos encontrados encadenados a las galeras. Los cristianos recuperaron además un gran botín de tesoros que los turcos habían pirateado. Se dice que D. Juan de Austria prometió a los galeotes

de su flota que si conseguían la victoria, les liberaría del remo. Al haber ganado la batalla tuvo que cumplir su palabra y por ello su hermano el rey Felipe II mandó a todos los jueces y alcaldes que por cualquier delito, por pequeño que fuera, se condenase a la pena de galeras a fin de reponer brazos que movieran los remos.

Posiblemente, las naves de la Liga vencieron gracias al poder de fuego, tanto de la artillería como de las armas individuales de la infantería. De hecho, durante la batalla los turcos hicieron un pobre empleo de sus cañones embarcados en menor cantidad que en las naves de La Liga a pesar de ser éstas inferiores en número. Con esta derrota, el control turco sobre el Mediterráneo sufrió una grave merma y acabó con el mito de la invencibilidad naval musulmana. Sin embargo, gracias a la ayuda francesa, poco tiempo después una nueva armada turca volvió a dominar el Mediterráneo oriental.

En 1582 Álvaro de Bazán, Marqués de Santa Cruz zarpó con su armada en busca de una gruesa armada francesa que estaba asolando las Azores con sus 60 barcos y comandada por Felipe Strozzi (el hijo del mariscal de Francia), frente a los 25 de Álvaro, pero en un ataque por sorpresa cuando la armada francesa estaba reparando varios de sus barcos y confiada por su superioridad numérica, los capitanes Garagarza y Villaviciosa atacaron a la capitana y a la almiranta francesas tomándolas y asegurándose la victoria, ya que los franceses se hallaban confiados de su superioridad numérica, perdiendo tan solo doscientos veinticuatro hombres frente a los dos mil franceses incluido su capitán general.

Otro acontecimiento importante de este siglo fue la derrota de la Armada invencible ante la flota inglesa en tiempos de Felipe II ya que en ese momento los barcos corsarios ingleses estaban causando estragos en la ruta a las Américas lo cual se sumaba al creciente poder de la reina Isabel; por ello y tras el desastre de los saqueos de Francis Drake, Felipe II quiso crear una armada lo suficientemente grande como para atacar Inglaterra y destruir su armada, dicha tarea fue encargada a Álvaro de Bazán el cual aprestó una poderosa armada que debía llevar víveres para 8 meses para abastecer a 90.000 hombres, nombrando este como capitanes a hombres expertos y veteranos marinos de la alta nobleza española; pero Álvaro murió poco antes de que saliera la armada y el rey nombró como capitán general al poco adecuado Duque de Medina Sidonia; en 1588 la armada partió hacia Flandes produciéndose por el camino pequeños enfrentamientos con la flota inglesa al mando del almirante Howard cuyos barcos aún siendo inferiores en número mostraban una maniobrabilidad mayor y una artillería mejor, hasta que finalmente entre las naves de este, las de Francis Drake y las tormentas acabaron poco a poco con la Armada Invencible.

BIBLIOGRAFÍA

- Brossard, M. Historia Marítima del Mundo. Madrid.
- Cerezo Martínez, R. Las Armadas de Felipe II. Madrid. 1988
- Feijoo, R. Corsarios Berberiscos. El reino corsario que provocó la guerra más larga de la historia de España. Madrid. 2003.
- García Hernán, E. Historia 16, nº312. Capellanes Militares en el Mediterráneo en el s. XVI. Págs. 8-21.
- Guevara, A. Arte del Marear y de los inventos della con muchos avisos para los que navegan en ellas. Valladolid. 1539.
- Mira Caballos, E. Las Armadas Imperiales. La guerra en el mar en tiempos de Carlos V y Felipe II. Madrid. 2005.

MONTECASSINO



Por Antonio García Palacios

EL AVANCE ALIADO HACIA ROMA: LA BATALLA DE MONTECASSINO

«Por desgracia, luchamos contra los mejores soldados del mundo. ¡Qué hombres tan extraordinarios! Tendría que haberlos visto durante el bombardeo aéreo de Montecassino, al que siguió el fuego concentrado de casi todas nuestras 800 piezas desde las 8'30 hasta las 14 horas, y a continuación, cuando los neozelandeses se lanzaron al ataque todavía les hizo frente un grupo, o ni siquiera eso, un puñado de esos animales salvajes. Poco después hablé con algunos de ellos, formidables sujetos de aspecto fornido y modales intachables. No creo que ninguna de nuestras tropas pueda medirse con ellos, salvo tal vez esos (nuestros) paracaidistas». (El general sir Harold Alexander al Chief of the Imperial General Staff, CIGS, el 22 de marzo de 1944. Del archivo privado de Lord Alan Brooke).

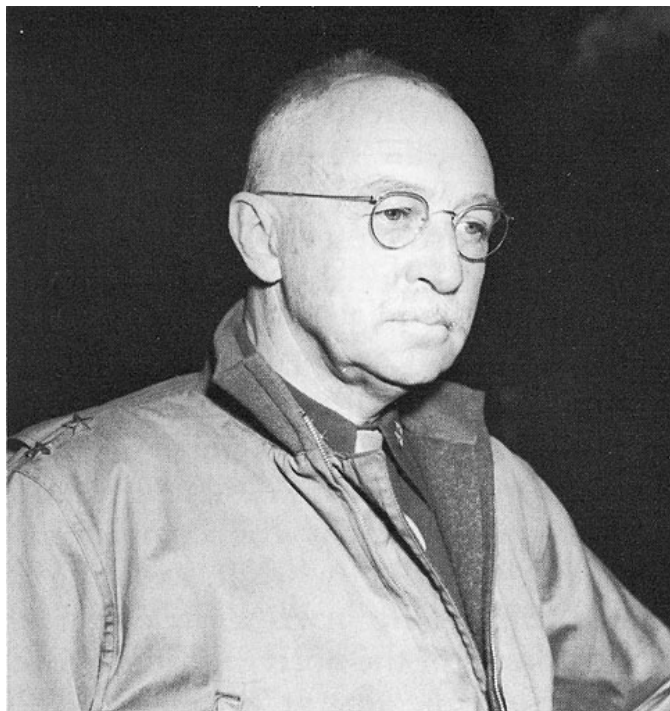
El estudio de la Historia Militar, en general, y de la II Guerra Mundial, en particular, nos permite acercarnos a ciertos acontecimientos, sucesos o batallas de especial relevancia por sus consecuencias a corto, medio y largo plazo. En estas líneas, trataremos de arrojar luz sobre uno de los enfrentamientos más emblemáticos de este conflicto bélico, la batalla de Montecassino, un combate con tintes épicos que terminó por decidir el resultado de la guerra en Italia y, por extensión, en el frente mediterráneo.

Para encontrar los orígenes del mismo debemos remontarnos al año 1943. Dentro de las conversaciones que tuvieron lugar con motivo de la Conferencia Trident, celebrada en Washington en el mes de mayo, Churchill defendió que la invasión de la Italia fascista, «vientre blando de Europa», constituiría un punto de inflexión en la guerra. Con esta acción sería posible conseguir la capitulación del país cisalpino y dejar fuera de combate a cien-

tos de miles de soldados alemanes. Esta circunstancia tendría consecuencias definitivas en los Balcanes y, especialmente, en el noroeste de Europa ya que las fuerzas de Hitler, notablemente mermadas, serían incapaces de hacer frente a las posteriores ofensivas aliadas en estos territorios. Lo que verdaderamente ocurrió en los dos años siguientes revela que las operaciones británicas y estadounidenses en suelo italiano no fueron precisamente un paseo militar.

En primer lugar y antes de iniciar el análisis de la batalla propiamente dicha, de las fuerzas que tomaron parte en la misma y de las estrategias adoptadas por ambos contendientes, debemos remontarnos al desembarco aliado que tuvo lugar en las costas de Anzio y Nettuno el 22 de enero de 1944. La acción fue planeada como un movimiento rápido y contundente que debía obligar a los alemanes a retirarse hacia el norte de la península itálica, permitiendo a los aliados crear una cabeza de playa y, a continuación, tomar los montes Albanos, de vital importancia estratégica para iniciar con garantías el asedio de Roma. De esta forma, sería posible cortar las líneas de suministros alemanes así como otra serie de vías y carreteras de especial importancia para los intereses de un Reich cada vez más debilitado y obligado ya, en contraste con los primeros años de la guerra, a adoptar una estrategia claramente defensiva en cada uno de sus frentes.

Con este objetivo, el general estadounidense John Porter Lucas consiguió desembarcar 36.000 soldados pertenecientes a la 3ª División, contando con el apoyo del 509º Batallón paracaidista de EEUU y de la 1ª División británica, que ejerció su actividad más al oeste. Esta fuerza de combate llegó acompañada de unos 3.200 vehículos, fundamentalmente carros blindados, piezas de artillería y maquinaria para el transporte de materiales y hombres, quedando, poco después, bajo la responsabilidad del con-



General John Porter Lucas

trovertido general del V Ejército, Mark Clark. Desde un primer momento, Clark mantuvo unas relaciones más bien tensas tanto con el resto de mandos aliados, especialmente británicos, como con sus propios subordinados, circunstancia que fue agravándose a medida que se sucedieron los fracasos militares en la toma de Montecassino. Asimismo, no fueron pocas las críticas que recibieron sus órdenes y actuaciones en el frente como consecuencia del elevado número de hombres que se sacrificaron en combate, siendo acusado de anteponer sus intereses personales y la obsesión por ser el liberador de Roma (llegó a ser conocido como «Marcus Aurelius Clarus») a la seguridad y empleo práctico de sus soldados. Esta ambición es perfectamente apreciable en las memorias que redactó una vez concluida la Segunda Guerra Mundial: «No sólo tratamos de ser el primer ejército en quince



General Mark Clark

siglos que tomaba Roma desde el sur, sino que también intentamos que nuestro país viese que era el V Ejército quien hacía el trabajo y supiese el precio que ello había costado»¹.

El primer paso estaba dado. Se iniciaba así el camino aliado hacia Roma, una marcha llena de obstáculos y con un elevado coste material y humano que, sin duda alguna, superó las previsiones realizadas en un primer momento a causa de la tenaz resistencia alemana. En muchos casos, la misma se vio reforzada por las condiciones orográficas del terreno, muy favorables a los defensores y que, sin lugar a dudas, terminaron por desempeñar un papel importante en el desarrollo de los sucesivos acontecimientos bélicos.

Inicialmente, los mandos aliados calificaron la operación de desembarco como un éxito absoluto, pues había sido posible materializar los principales objetivos previstos. Sin embargo, este optimismo, comenzó a difuminarse a los pocos días debido al aplazamiento de las operaciones ofensivas. En este sentido, Churchill llegó a afirmar que la irrupción aliada en el sur de Italia se había parecido más al desembarco de una «ballena varada» que al de un «gato salvaje».

Lucas no inició el avance hacia el norte-noroeste hasta diez días después, circunstancia que favoreció, en gran medida, el repliegue y reorganización de los contingentes alemanes. En este sentido, fueron dispuestas frente a Anzio 8 divisiones, entre ellas la División Panzer Hermann Goering, que trataron de impedir el primer intento de penetración de las fuerzas estadounidenses en lo que se conoció como *Operación Fischfang*. Parece que el general aliado, intimidado por esta contraofensiva alemana, consciente del potencial de los ejércitos que Hitler había desplegado en este territorio y conocedor de las intenciones del mismo de responder de manera contundente ante el desembarco, prefirió tomar una actitud conservadora y mantener las posiciones conseguidas hasta el momento en vez de iniciar un avance inmediato sin plenas garantías de éxito.

En conjunto, dentro del suelo italiano había en este momento un total de 15 divisiones alemanas bajo el mando del mariscal de campo Albert Kesselring, quien ejercía como tal desde el otoño de 1943. Se trataba de un notable estratega con una gran capacidad militar que ya había quedado patente durante las campañas de Polonia, Francia e Inglaterra.

Al margen de la experiencia de los mandos alemanes destacados en el frente de Italia, es necesario considerar que la potencia militar de los ocupantes estaba respaldada por una sucesión de entramados defensivos entre los que sobresalía la llamada Línea Gustav, un conjunto de fortificaciones construidas de costa a costa, desde el mar Tirreno hasta el Adriático, similares a las que configuraban la famosa Línea Sigfrido, heredera de la Línea Hindenburg y erigida durante la I Guerra Mundial. En el punto más elevado de este sistema de contención y a unos 130 Km. al sur de Roma, se ubicaba la abadía benedictina de Montecassino, considerada desde una óptica estratégica como el eje vertebrador del mismo, de ahí la encarnizada batalla que se libró por su posesión.

En su periplo hacia el corazón de la Línea Gustav, cuya defensa fue asignada por Kesselring al general Heinrich von Vietinghoff, jefe del X Ejército, los aliados fueron víctimas de una intensa guerra de desgaste que se saldó con la pérdida de un número

¹ ATKINSON, R., La guerra en Sicilia y en Italia, 1943-1944, Crítica, Barcelona, 2008, p. 834.

muy significativo de vidas y unos avances sobre el terreno ciertamente limitados, retrasándose considerablemente su trayecto hacia posiciones más septentrionales. A diferencia de lo que ocurrió en otros escenarios, dentro de la península itálica la superioridad numérica y de recursos materiales de los aliados no fue tan decisiva.

Los alemanes, por tanto, consiguieron articular un sistema defensivo a gran escala, pero también dedicaron una atención especial a cuestiones menores, minando las principales rutas de tránsito empleadas por los aliados mediante la utilización de los más sofisticados artefactos explosivos. En este sentido, habría que recordar los estragos provocados por la mina S (*Schrapnellmine*) y la mina S-42 (*Schützenmine*), conocidas por los estadounidenses como «cortapelotas» o «Betty saltarina» (*Bouncing Betty*) y «hermana chillona» (*Screaming Meemies*), respectivamente. Se ubicaron, sobre todo, en las orillas de los cursos fluviales, causando un efecto especialmente devastador durante el cruce del río Garella.

El mes de febrero de 1944 se reveló como el más sangriento de la guerra para las fuerzas aliadas en el Mediterráneo, sin embargo, no todo fue negativo ya que, a pesar del elevado número de bajas, quedaron consolidadas las cabezas de playa del sur de Italia. Asimismo, a medida que se inició el avance hacia el norte, a pesar del sólido entramado defensivo, comenzaron a observarse ciertas deficiencias en las filas alemanas, especialmente dos: escasez de munición e ino-

perancia de la *Luftwaffe*. Ambos fueron problemas decisivos que terminaron perjudicando notablemente los intereses del Reich en este frente.

Esta «guerra en un museo», forma en la que el mariscal Kesselring denominó la campaña de Italia por la abundancia y exquisitez del patrimonio artístico e histórico existente a lo largo y ancho del país, tuvo precisamente como escenario de una de sus batallas más feroces y destructivas una abadía benedictina de incalculable valor cultural, pero también estratégico: Montecassino.

Erigido sobre un antiguo templo pagano dedicado al dios Apolo, este monasterio medieval fuertemente fortificado, saqueado y destruido en numerosas ocasiones a lo largo de los siglos, pasó a ser considerado, en cierto modo, la llave de Italia. Su dominio, imprescindible para alcanzar Roma, terminó por convertirse en una necesidad imperiosa para los aliados, pues junto al mismo discurría la principal autopista que conducía a la capital. Por su parte, los alemanes, dirigidos por el veterano Fridolin von Senger und Etterlin y dispuestos a imitar la gesta de Aníbal, quien, a finales del S. III a. C. consiguió escapar en esta misma zona de las legiones romanas que le rodeaban, trataron de hacer de Montecassino un baluarte inexpugnable, un punto de partida para recuperar los territorios perdidos tras los desembarcos de Anzio y Nettuno y el fracaso, relativo, de la *Operación Fischfang*.

Inicialmente, los alemanes declararon no haber ocupado el monasterio y, una vez aseguradas los principales objetos artísticos, códices y demás documentos de especial valor histórico y cultural (muchos otros se perdieron para siempre), exigieron una protección especial para que la construcción no se viese dañada por los combates. Sin embargo, los aliados, muy afectados por la acción de la artillería alemana situada al otro extremo del monte y conscientes de la presencia efectiva de informadores enemigos en el interior de la abadía, estaban dispuestos a llegar hasta las últimas consecuencias para hacerse con el control de la fortificación.

En este sentido, el brigadier Harry Dimoline, comandante de la 4ª División india, ordenó el bombardeo del monasterio, acción tras la que se iniciaría el asalto terrestre, justo en el momento en el que los soldados alemanes estuvieran reagrupándose. El edificio, por tanto, se convirtió en testigo mudo de la batalla y, consiguientemente, en víctima de la misma, quedando reducido a escombros tras los combates. La espiritualidad y el recogimiento que hasta entonces había ofrecido a sus moradores dejaron paso al apocalipsis más absoluto.

El 15 de febrero se inició la operación de ataque bajo la supervisión directa del general Alexander. A primera hora de la mañana, 147 bombarderos B-17 descargaron varias toneladas de bombas sobre el objetivo marcado, provocando una destrucción total. El plan seguido por los aliados respondía a la estrategia clásica de bombardeo-avance, basada en el aprovechamiento del desconcierto provocado por las ofensivas aéreas en el enemigo. No



Bouncing Betty (Betty la saltarina)



Mariscal de campo Albert Kesselring



Estado actual de la abadía

obstante, este procedimiento parece que no tuvo el efecto deseado pues los *Fallschirmjäger* alemanes, paracaidistas de élite desplegados para la custodia de Montecassino, hicieron de las ruinas resultantes un refugio defensivo todavía más férreo. Dentro de las mismas, estos contingentes encontraron unas posibilidades de cobertura inmejorables que terminaron por convertir los ataques aliados, protagonizados en estos momentos por fuerzas de indios (los llamados *gurkhas*) y neozelandeses, en auténticas carnicerías. Por otra parte, la existencia de unas condiciones meteorológicas marcadamente adversas (desde el mes de febrero hasta bien entrado marzo la lluvia fue prácticamente incesante)

La abadía de Montecassino bombardeada

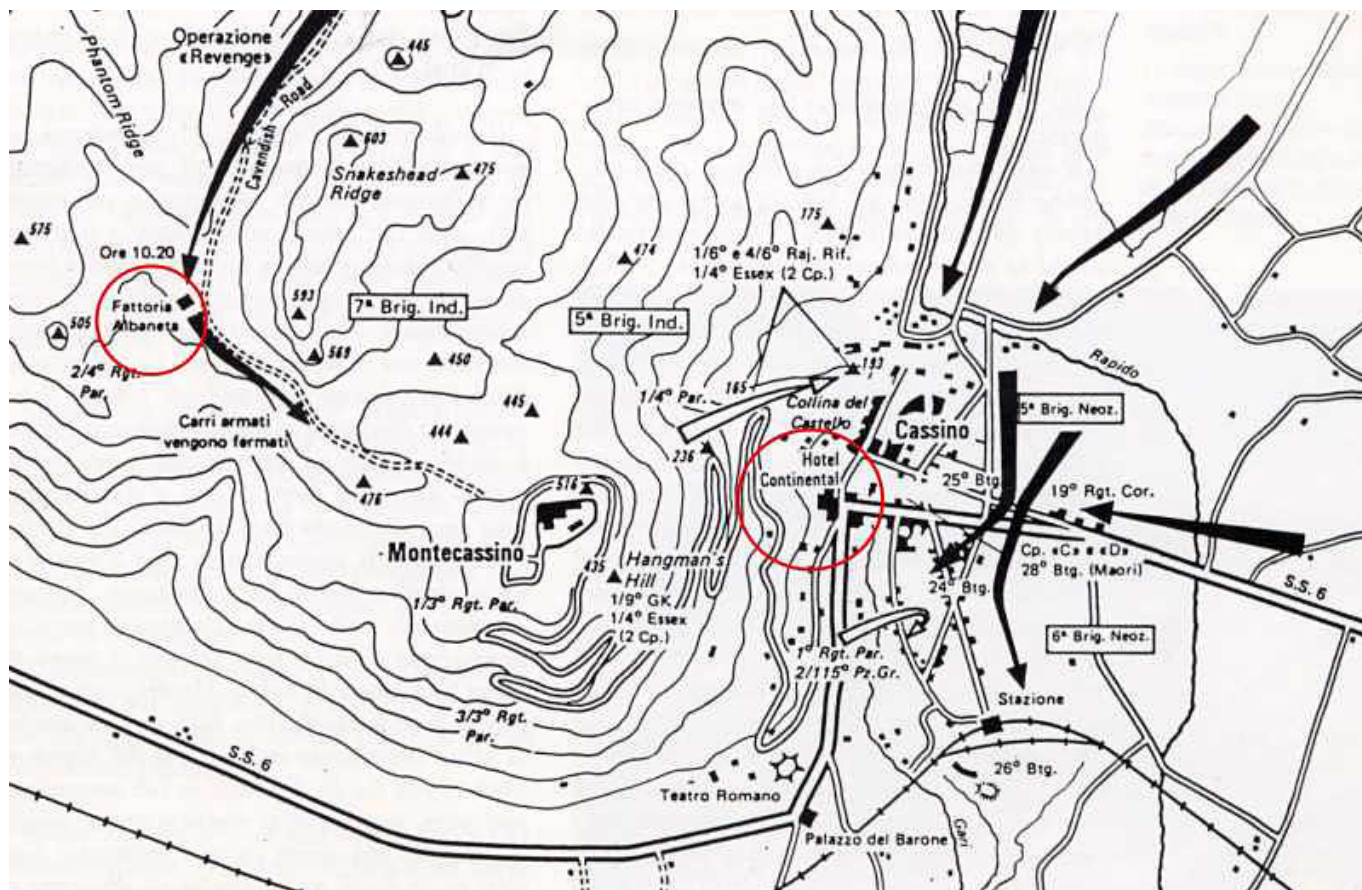


hicieron del terreno de combate un auténtico lodazal.

A partir de este momento, la batalla adquirió un carácter especialmente sangriento, similar a los combates que se libraron en las trincheras de los diferentes frentes durante la Primera Guerra Mundial. Como ocurrió años atrás en Verdún, las líneas de combate se estancaron y los escasos metros ganados al enemigo exigían un alto precio en vidas. Obuses, morteros, rifles y armas de menor tamaño comenzaron a sembrar el caos en ambos bandos, sobre todo en el atacante, víctima de los cañones alemanes *Nebelwerfer*. Cada ofensiva aliada era respondida con extrema dureza por parte de los defensores y los avances de la infantería fueron prácticamente nulos.

Surgió la necesidad de formular un nuevo planteamiento estratégico, de valorar la situación y establecer una serie de alternativas que hicieran posible romper el cerco alemán. En estos momentos, la Línea Gustav se erigía ante los aliados como un obstáculo firme y ciertamente infranqueable, un auténtico rompecabezas que era imprescindible resolver lo antes posible. Partiendo de este imperativo, el general Alexander decidió centrar los esfuerzos militares en la ciudad de Cassino, ubicada a los pies del monte sobre el que se levantaba la abadía. El nuevo plan de ataque, bautizado como *Operación Dickens*², consistiría en lanzar un bombardeo contundente sobre esta localidad al que seguiría el avance terrestre de la infantería. También constitui-

² El nombre fue elegido en memoria de Charles Dickens quien, tras su visita a Montecassino, escribió un relato marcado por la tristeza y la angustia: «el profundo tañer de su campana... y nadie puede verse, salvo la niebla gris desplazándose, solemne y lenta, igual que una procesión funeraria».



ría un objetivo fundamental del mismo la toma de la llamada Colina del Castillo. De esta forma, sería posible disponer en ella un conjunto de piezas de artillería que lanzaran una acometida frontal contra el monasterio.

La fecha elegida para la ejecución del plan propuesto fue el día 11 de marzo, retrasándose la misma hasta el día 15 de este mes debido al mal tiempo. Dada la orden de ataque, la artillería aliada estuvo funcionando ininterrumpidamente durante aproximadamente cinco horas. Transcurrido este tiempo, se envió un contingente de fuerzas neozelandesas con el objetivo de tomar un casco urbano totalmente en ruinas y, aparentemente, despejado de enemigos. Sin embargo, la destrucción completa de la pequeña villa de Cassino terminó por convertirse en una trampa mortal para los atacantes. Las calles habían quedado colapsadas por los escombros, una circunstancia que dificultó enormemente tanto la orientación como el tránsito de hombres y tanques Sherman a través de las mismas.

Además, la existencia de reducidos pero tenaces focos de resistencia alemana que, una vez más, consiguieron hacer de las ruinas un aliado efectivo, convirtieron el combate en una lucha cuerpo a cuerpo, similar, aunque en menor escala, a los enfrentamientos que habían tenido lugar, por ejemplo, en Stalingrado. En esta situación de guerra total, los asaltantes quedaron a merced de los ya citados *Fallschirmjäger*, soldados entrenados especialmente para este tipo de enfrentamientos.

Una vez más, la diosa Fortuna parecía haber dado la espalda a los aliados, no obstante, los resultados obtenidos en la Colina del Castillo fueron algo más esperanzadores. En esta zona, a pesar de la intensa actividad de los francotiradores alemanes, que desde puntos más elevados hacían blanco fácil sobre el enemigo aún en plena noche, había sido posible alcanzar los objetivos estratégicos previstos.

La respuesta de los paracaidistas alemanes ante la ocupación de

las ruinas del castillo fue prácticamente inmediata y el combate que tuvo lugar en esta zona es reconocido por los historiadores militares como uno de los más feroces tanto de la propia batalla de Montecassino como de toda la Segunda Guerra Mundial en su conjunto. Finalmente, la ofensiva pudo ser contenida y los aliados consiguieron mantener las posiciones tomadas en la Colina del Castillo. Desde este puesto, un grupo de neozelandeses avanzaron, amparados por la oscuridad y a través de un terreno rocoso sembrado de cráteres y alambradas, hasta la conocida como Colina del Ahorcado, situada a unos 300 metros en línea recta del monasterio. No obstante y tras varios días de enfrentamientos, este enclave tuvo que ser abandonado.

Llegado este momento y tal como atestiguan algunos de los combatientes cuyo testimonio ha llegado hasta nuestros días, parece que ambos bandos acordaron un alto el fuego, una tregua que permitiera retirar cadáveres y heridos del campo de batalla. Pese a todo, este acto de confraternización en el que los muertos unieron a los vivos no fue más que un espejismo que se difuminó a las pocas horas, quedando roto definitivamente por el fino pero letal silbido de las balas y el atronador estruendo de los obuses.

La abadía continuaba en poder de los *Fallschirmjäger* y, a estas alturas de la contienda, representaba para sus ocupantes un verdadero emblema de la resistencia contra las fuerzas aliadas. El tiempo transcurría lentamente para los soldados implicados en el combate, no así para los mandos al frente de la operación, conscientes de la importancia que tenía culminar la campaña de Italia antes del Día-D para evitar el envío de refuerzos a los territorios de desembarco. Ante esta situación, la decisión adoptada consistió en movilizar todas las fuerzas disponibles al sur de la Línea Gustav y llevar a cabo un ataque conjunto y definitivo articulado mediante un triple movimiento.

Por el flanco derecho del frente, se tomaría el valle del Liri y, seguidamente, se iniciaría el camino hacia Roma a través de la que hoy se conoce como autopista 6. Por el flanco izquierdo, un



La tripulación de un tanque Sherman durante un descanso

segundo grupo recorrería la autopista 7, paralela a la costa del mar Tirreno, y enlazaría con los ejércitos dispuestos en Anzio. De esta forma, los alemanes quedarían completamente atrapados y rodeados. Mientras tanto, una tercera fuerza llevaría a cabo un ataque directo y frontal contra el monasterio.

El 11 de mayo de 1944 se lanzó la ofensiva final para la toma de Montecassino. Era la *Operación Diadema*. A través de un primer bombardeo comenzaron a debilitarse los diferentes puestos defensivos alemanes. El fuego de artillería, especialmente intenso, dejó paso al ataque de dos divisiones de lanceros polacos dirigidos por Władysław Anders que, deseosos de mostrar su valía en combate después de ser arrasados por la *blitzkrieg* de Hitler en 1939, encontraron en esta batalla la oportunidad idónea para enfrentarse a los alemanes y, en cierto modo, restaurar su honor militar y el de su patria profanada.

Acumulación de casquillos de artillería pesada



Al igual que las ofensivas anteriores, este embate obtuvo como respuesta una enconada resistencia por parte de los defensores. Un jefe de escuadrón del 17º Batallón de la 21ª División de Lanceros escribió en su libreta: «*Esto es la guerra de verdad y al lado África parece un picnic*»³.

Tras más de un día de sangrientos enfrentamientos tanto en Montecassino como en otros puntos destacados de la Línea Gustav, Kesselring decidió iniciar el repliegue de sus fuerzas. La brecha estaba abierta. A partir de este momento, las divisiones británicas, francesas y estadounidenses iniciaron su avance hacia el norte del territorio italiano. Roma estaba cada vez más cerca, sin embargo, continuaba la lucha en el monasterio, ahora ya carente de cualquier tipo de importancia estratégica.

En este punto, los soldados polacos, movidos por un profundo sentimiento de venganza hacia los alemanes, decidieron culminar el combate y llegar hasta el corazón de la abadía, donde todavía existía un pequeño núcleo de resistencia alemana. Su esfuerzo de guerra, cifrado en unas 2.000 bajas durante el asedio, obtuvo una recompensa relativa pues, antes de la entrada de las fuerzas polacas en las ruinas de Montecassino, los *Fallschirmjäger* abandonaron la posición. El 18 de mayo a medio día y desde el punto más alto del monasterio, una corneta polaca interpretó los acordes del *Hejnat Mariacki*, himno utilizado durante la Edad Media para la apertura de las puertas de Cracovia. La batalla había concluido.

Superada la Línea Gustav y prácticamente reducida a cenizas, las fuerzas aliadas entraron en Roma el 4 de junio de 1944. Este hecho tuvo un marcado valor simbólico, especialmente, por las enormes dificultades que fue necesario superar para alcanzar este objetivo. A pesar de todo, la conquista de la «ciudad eterna» no significó, ni mucho menos, la culminación de la guerra en Italia. Ciertamente se había dado un giro importante a la situación, pero los ejércitos alemanes conservaban una parte importante de su operatividad bélica y, aunque habían tenido que replegarse hacia

posiciones más septentrionales, fueron capaces de organizar y estructurar un nuevo entramado defensivo que pasó a conocerse como la Línea Gótica.

Montecassino formaba ya parte del pasado, de los anales de la Historia. Su recuerdo nos evoca ideales de heroísmo y valor, pero también de dolor y sufrimiento, unos sentimientos tan humanos y reales como la vida misma y que impregnaron para siempre la memoria de todos aquellos hombres que tomaron parte en el combate.

Ahora los ojos del mundo estaban puestos en las playas de Normandía, donde sólo dos días después de la liberación de Roma, tuvo lugar el mayor desembarco naval conocido hasta entonces. Este hecho, sin lugar a dudas, marcó un punto de inflexión definitivo en el devenir de los acontecimientos durante la Segunda Guerra Mundial, constituyendo el primer peldaño de una tortuosa escalera que tendría como destino final la capital del Reich, Berlín.

BIBLIOGRAFÍA

ARTOLA, R., *La Segunda Guerra Mundial*, Alianza, Madrid, 2007.

ATKINSON, R., *La guerra en Sicilia y en Italia, 1943-1944*, Crítica, Barcelona, 2008.

CARDONA, G., 1944, *Batalla de Monte Cassino: avance aliado hacia Roma*, Centro Editor PDA, Madrid, 2009.

CLARK, L., *Anzio: la batalla por Roma, 1944*, Ariel, Barcelona, 2009.

FOLLY, M., *Atlas histórico de la Segunda Guerra Mundial*, Akal, Madrid, 2008.

FORD, K., *Cassino: enero de 1944: truenos en Montecassino*, RBA Coleccionables: Osprey, Madrid, 2008.

PARKER, M., *La batalla de Monte Cassino*, Inédita, Barcelona, 2006.



LA ACCIÓN DE VILLERS BOCAGE



Por Rafael Gabardos Montañés

Villers-Bocage es una pequeña localidad situada al norte de Francia, ubicada al sur de Bayeux y al suroeste de Caen. Dentro de la historia de la Segunda Guerra Mundial no tendría mayor importancia ni por su situación geográfica ni por su población, sin embargo ha pasado a los anales de la Historia Militar por los acontecimientos que se sucedieron en ella el 13 de junio de

1944. En aquellos hechos participaron dos elementos emblemáticos del último conflicto mundial; de un lado, la 7ª División Acorazada Británica, más conocida como Las Ratas del Desierto; de otro, la 2 Compañía del 101 Batallón Panzer Pesado SS, 1 División Panzer SS Leibstandarte SS Adolf Hitler, comandada por, quizás, el comandante panzer más famoso de la guerra, el Teniente SS Michael Wittmann.

Antes de ver los acontecimientos que se produjeron en aquella mañana del 13 de junio es preciso explicar cómo se llegaron a los mismos. Caen, es una importante localidad francesa situada en el norte del país, muy próxima a la costa Normanda. Esta ciudad debería haber sido tomada por los británicos el primer día de la Operación Overlord, el Día D. Sin embargo, el 9 de junio (D+3) todavía no había sido posible su reconquista.

Ese mismo 9 de junio, en una reunión del Alto Mando Aliado, en el que se encuentran presentes, entre otros Montgomery, Bradley y Dempsey, el primero, presentó un plan para llevar a cabo la conquista de Caen y además embolsar a las unidades alemanas que defienden la zona: la 2 División Panzer y la 130 División Panzer Lehr. Montgomery decidió emplear a dos de sus mejores

unidades: la 7ª División Acorazada y la 51 División de Infantería "Highland". La primera todavía no había entrado en combate desde su desembarco y, ambas eran veteranas de la campaña en el Norte de África. El plan de Monty era cercar Caen, mediante un doble ataque coordinado en ambos lados de la ciudad. Al este, la 51 División de Infantería y la 4 Brigada Blindada, ambas deberían bascular el frente alemán y tomar Cagny. Al oeste, la 7 División Acorazada (XXX Cuerpo) debía penetrar el frente sostenido por la 130 División Panzer Lehr, atravesar el pueblo de Villers-Bocage y tomar Evrecy. Cuando ambos objetivos fueran alcanzados (y no antes) sería lanzada la 1 División Aerotransportada Británica al sur de Caen, cerrando así la bolsa.

El 11 de junio la 51 División de Infantería pasa al ataque pero el frente alemán, bien defendido se mantiene firme. El avance de la división será muy lento, así que el día 14 Monty decide detener la ofensiva en el flanco derecho cuando la vanguardia se encuentra a sólo 4 kilómetros de Troarn.

Del lado de la 7 División Acorazada, pasa al ataque el 10 de junio con la 22ª Brigada Blindada en vanguardia. A primeras horas de la mañana, en la carretera Bayeux-Tilly-sur-Seulles, a la altura de Bucells, cañones alemanes de 88 milímetros destruyen varios Cromwell deteniendo el avance. El ataque se ve favorecido por el terreno, el bocage.

El mismo día 10, se produce un acontecimiento importante, el estado mayor del Panzergruppe West, comandado por el general Geyr von Schwepenburg es atacado por cazabombarderos del 83 Grupo y los Mitchell del 2 Grupo. El castillo en el que se encuentra



Foto aérea de Villers Bocage

el cuartel general es arrasado, muriendo 17 hombres e hiriendo gravemente al general Geyr. Este cuartel general preparaba un gran contraataque blindado sobre la cabeza de puente aliada. Las funciones serán entonces asumidas por el comandante del I Cuerpo Panzer SS, el general Sepp Dietrich, que anulará el ataque previsto.

El 11 de junio, y tras el revés del día anterior, la 7 División Acorazada continúa su marcha hacia la localidad de Salmont, por la tarde la infantería motorizada entrará en la localidad de Tilly. Allí se produce un fuerte enfrentamiento con miembros de la División Panzer Lehr, los combates destruyen dos carros Cromwell y un Firefly. Tras estos dos días de combates, la división conoce la lucha en el bocage, que en nada se parece a la que había tenido lugar en el norte de África e Italia, ni tampoco al tipo de lucha para la que habían sido entrenados en Inglaterra. Las ope-

División Panzer Lehr en mayo de 1940



raciones en el bocage normando son muy distintas, el enemigo se esconde detrás de cada seto, de cada montículo, cada muro, lo que trae como consecuencia una ralentización del avance de los carros que siempre deben de ir acompañados de infantería como protección. Los ingleses estaban acostumbrados a enfrentarse a los alemanes a distancias medias de 800 metros, en el bocage éstas se reducen considerablemente, ahora las distancias se han reducido a 50 metros y aún menos.

El mismo día 11, mientras la 1 División de Infantería Norteamericana alcanza la localidad de Caumont, Dempsey ordena a la 7 División Acorazada rodear Tilly-Sur-Seulles y alcanzar Villers-Bocage por el oeste, comenzando así el giro para enlazar con la 51 División de Infantería "Highland".

Al día siguiente mientras la 51 División de Infantería se enfrenta a la División Panzer Lehr, las "Ratas del Desierto" progresan rápidamente. La vanguardia de la división está formada por el 8º de Hussars y la 1 Brigada de Fusileros. Los ingleses avanzan sin oposición hasta que a la altura de Livry, el carro de cabeza es alcanzado brutalmente por un tiro de panzerfaust. El carro arde rápidamente muriendo dos miembros de la tripulación. Varios carros son alcanzados por miembros de la División Panzer Lehr. Finalmente tras duros combates los soldados de la Rifle Brigada alcanzan Livry. A última hora de la tarde llega la orden de detenerse y reposar.

La columna de la división está tan extendida en los caminos estrechos del bocage que se necesitan varias horas para que los camiones de avituallamiento alcancen a las tropas de vanguardia.

Los alemanes no son muy numerosos en esta zona pero se encuentran en un terreno muy favorable para la defensa, cau-

sando numerosas bajas a los ingleses. Cada movimiento de los carros deberá ser previamente vigilado por la infantería, además la costumbre de los tanquistas ingleses adquirida en África de ir fuera de la escotilla se convierte en extremadamente peligrosa por la presencia de francotiradores. A pesar de la numerosa superioridad inglesa en hombres y vehículos el avance es muy lento y peligroso.

El 13 de junio, al amanecer, la 7 División Acorazada se pone en marcha dejando Tilly, poniendo rumbo a la localidad vecina de Villers-Bocage. La vanguardia se compone del 4 Regimiento County of London Yeomanry (CLY) bajo las órdenes del Teniente Coronel Cranley, y de una compañía de la 1 Brigada de Fusileros. La unidad de reconocimiento de la división, el 11º de Hussars, protege el flanco derecho, desde el pueblo de Cahagnes observan movimiento de blindados en la zona de Villers.

Las unidades de vanguardia se enfrentan con vehículos de reconocimiento alemanes sin mayores consecuencias, el avance continúa por la carretera nacional RN 175.

Hacia las 8 horas, las primeras tropas penetran en el pueblo de Villers-Bocage, pero el objetivo de la división se encuentra en las afueras, en el otro extremo, en la cota 213, en la carretera de Caen.

El escuadrón A del 4º CLY, acompañado de carros Honey del escuadrón de reconocimiento, prosigue su marcha hacia la cota 213; el escuadrón B, permanece en la plaza Jeanne D'Arc; y el escuadrón C, en las afueras de la ciudad.

Las tropas británicas no encuentran presencia de alemanes, aparentemente han dejado el pueblo. Los ingleses se cuestionan ¿dónde están los alemanes? El único recibimiento es el que realizan los habitantes de Villers que se han visto gratamente sorprendidos por la llegada de los soldados aliados. Enseguida los ciudadanos rodean a los vehículos y comienzan a agasajar a sus libertadores, hace cuatro años que esperan este momento y por fin ha llegado.

Los alemanes habían dejado Villers la víspera, pero los ingleses observan como pequeños grupos se infiltran por el pueblo, pronto se oyen cañonazos y la población civil comienza a dispersarse y esconderse.

La marcha de los vehículos ingleses continua, el Teniente Coronel Cranley, deja en la calle George Clemenceau (a la entrada del pueblo) cuatro carros Cromwell, mientras que él, en un scout-car, marcha a la cota 213, la cima de la cota de las Landes. Pasa por el cartel que indica "N175 Caen 24", el objetivo está cerca. Una vez llegado a la cota 213 inspecciona las posiciones de los carros ingleses que apuntan sus cañones hacia Caen. Se trata del escuadrón A del 4º CLY.

La compañía de la 1 Brigada de Fusileros ha apostado todos sus vehículos (Carriers y Half-Tracks) en el lado derecho de la carretera nacional justo a la salida del pueblo, formando una columna que se extiende desde el cementerio hasta la alameda que pone fin a los Hauts- Vents. Mientras, los soldados aprovechan el momento para estirar las piernas, y quizá, tomar una taza de té, el Teniente Coronel Cranley estudia con sus oficiales la continuación de las operaciones. Toma una decisión que se tornará crucial en los acontecimientos que se sucedieron. Ordena que todos los vehículos de la 1 Brigada de Fusileros se estacionen lo más próximos posible unos a otros para facilitar el paso del resto de la división. Esta orden, discutida por muchos soldados, va en contra de cualquier lógica militar.

Además, se produjo otro hecho que tendrá graves consecuen-



Universal Bren Carrier de la 7ª División Acorazada

cias, la sección de reconocimiento del regimiento había desembarcado en otro barco y todavía no había llegado, su presencia hubiera sido fundamental para haber detectado la presencia de blindados alemanes en la zona.

Poco antes de las 9 horas, las posiciones de combate inglesas son las siguientes:

Alrededor de la cota 213:

- El escuadrón A del 4º CLY con sus Cromwell y Firefly;
- El Teniente Coronel Cranley y su puesto de mando avanzado táctico con un oficial de observación de artillería
- El oficial al mando de la compañía de la 1 Brigada de Fusileros, el capitán James Wright y sus oficiales
- Una sección de morteros
- Una sección de "fusileros".
- Sobre la carretera nacional RN 175, entre la cota 213 y el cementerio:
- Los Half-Tracks de la 1 Brigada de Fusileros.
- Los Bren-Carrier de la sección anticarro, comandada por el Teniente Roger Butler
- Algunos carros Honey de la sección de reconocimiento del 4º CLY

En Villers-Bocage mismo:

- En lo alto de la calle George Clemenceau, vehículos blindados diversos y cuatro Cromwell del mando del regimiento
- Delante del garaje del hotel Bras d'or, uno de los dos Sherman de observación del 5º RHA
- Calles G. Clemenceau y Pasteur, blindados esparcidos
- Plaza Jeanne D'Arc, el escuadrón B del 4º CLY

En la carretera de Caumont:

- El escuadrón C del 4º CLY

Desde Creully, Monty, podía anunciar a su jefe de Estado Mayor del 21º Grupo de Ejércitos que su movimiento de tenaza para tomar Caen va por buen camino. La 7 División Acorazada estaba a 24 Km. de su objetivo, aunque en ese momento ignoraba completamente la presencia de Wittmann y su 2 Compañía del 101 Batallón Panzer SS y una compañía de granaderos SS.



Michael Wittmann

¿Dónde se encuentra la compañía de Wittmann en la mañana del 13 de junio?

Aparentemente se encuentra con su compañía bajo los árboles y en los caminos vacíos al pie de la cota de los Landes, en el borde derecho de la RN 175. Alrededor de la zona se encuentran ocultas las otras dos compañías del batallón.

A las 9 horas de la mañana del 13 de junio, Wittmann, se encuentra encaramado en la torreta de su Tiger observando el

paso de la columna británica, constituida por los vehículos de la 1 Brigada de Fusileros, deteniéndose a aproximadamente 200 metros de donde se encuentra él. Es de suponer que al ver la columna tan apretada debió pensar que se trataba de un objetivo muy vulnerable puesto que además parte de los carros del escuadrón del 4º CLY están en posición, apuntando hacia Caen, a un Km., en la cota 213.

La oportuna intervención de Wittmann va a trastocar los planes de Monty, haciendo fracasar el asalto sorpresa de la 7 División Blindada y retrasando con seguridad la salida de la ofensiva aliada en Normandía.

A las 9 05' horas el carro de Wittmann se pone en movimiento, seguido de otros dos Tiger, tomando el camino

cubierto en el mismo sentido que los vehículos de la 1 Brigada de Fusileros. Repentinamente los Tiger basculan hacia la línea inglesa. El carro de cola se para y abre fuego. El primer tiro hace estallar el Half-Track de cabeza en pedazos. La carretera queda bloqueada, Wittmann se lanza hacia delante, deja el camino cubierto y marcha por la carretera nacional. El Tiger alcanza la carretera de Caen, gira hacia la izquierda y se dirige hacia el pueblo enviando proyectiles y balas sobre los vehículos estacio-

Panzer VI "Tiger I", en esta caso perteneciente a la 1. SS-Pz. Korps "Leibstandarte Adolf Hitler", 1944





nados en la carretera. Los vehículos pegados unos a otros no pueden maniobrar para abrirse paso. Valientemente algunos soldados con cañones de 57 milímetros intentan disparar a los Tiger pero pronto son abatidos. En unos minutos toda la carretera hasta la entrada de Villers queda llena de vehículos ardiendo con numerosos muertos y heridos.

Pero, ¿cuántos Tiger han intervenido en esta acción?

Según los testimonios de la época, habrían sido dos, y no sólo el Tiger de Wittmann, los que habrían destruido la columna de la 1 Brigada de Fusileros. Parece ser que un Tiger se encontraría apostado detrás del cementerio y habría intervenido sin moverse de su sitio. Se puede suponer que habría dejado pasar al escuadrón inglés sin manifestarse, luego habría atacado la cola de la columna destruyendo numerosos vehículos entre el cementerio y la calle G. Clemenceau, antes, al mismo tiempo o poco después de la intervención de Wittmann.

Esta hipótesis reforzaría la opinión de que la columna habría sido atacada en los dos extremos a la vez y por carros diferentes. Otras pruebas refirman esta hipótesis, como una fotografía en la que se ve un cañón anticarro apuntando hacia el noroeste (cementerio) mientras que el ataque de Wittmann provenía del noreste.

Una vez destruida la columna británica, Wittmann, desciende hacia el interior del pueblo y deja a los otros carros de su compañía con la misión de reducir las posiciones de los carros ingleses de la cota 213. Su objetivo es aislar al escuadrón del 4º CLY de la 1 Brigada de Fusileros. Desciende por la calle George Clemenceau donde se encuentran estacionados los cuatro Cromwell del cuartel general del 4º CLY, estacionados a unos 100 metros de Wittmann. Destruye el carro del Mayor Carr, segundo comandante del regimiento, a continuación el carro que el general Cranley había dejado para dirigirse a la cota 213, el carro del sargento mayor del regimiento recula ante la aparición del Tiger pero es detenido con un sólo proyectil. El mayor Carr puede salir de su tanque en llamas, así como el apuntador que estaba fuera del carro, los

otros tres miembros de la tripulación mueren por el disparo.

El cuarto Cromwell es el del capitán Dyas. En el momento del ataque el artillero no está en su puesto. A la vista del Tiger, Dyas pide al conductor que haga un viraje a la derecha para refugiarse en el patio de la finca que tienen detrás. Cuando Wittmann pasa de largo, Dyas se lanza a perseguirle para dispararle por detrás donde el Tiger es más vulnerable.

Wittmann continúa su marcha destructiva, destruye delante del hotel Bras d'or uno de los dos Sherman de observación del 5º RHA (que lleva un cañón falso), a continuación destruye el scout-car del oficial de información y otro Half-Track. Continúa por la calle Pasteur y se dirige a la plaza Jeanne D'Arc donde se encuentra con el escuadrón B del 4º CLY y una compañía de infantería del 7º Batallón.

En la plaza, se encuentra el sargento Loockwood a bordo de un Firefly. Ante el ruido del combate acerca su carro hasta un ángulo de una casa y ve a 200 metros el carro de Wittmann. Envía cuatro obuses, sólo uno alcanza su objetivo, aunque sin mayores consecuencias que una pequeña llamarada. El Tiger pronto replica destruyendo la casa de al lado que se derrumba sobre el Firefly. Suponiendo la presencia de numerosos blindados en la zona, da media vuelta antes de que el Firefly salga de los escombros. El carro de Wittmann, que apenas se encuentra dañado, realiza el camino inverso al que había realizado. En el viraje de la calle G. Clemenceau, se encuentra de frente con el Cromwell de Dyas, éste le lanza un obús que no puede atravesar el blindaje delantero del Tiger. Inmediatamente replica el carro alemán que con un solo proyectil de 88 milímetros deja fuera de combate al Cromwell, mueren dos miembros de la tripulación.

El capitán Dyas, indemne, se dirige al carro del sargento mayor, que aunque fuera de combate tiene la radio operativa, hay que aclarar que desde la entrada en Villers se había establecido un silencio de radio en toda la columna británica. Se comunica con el coronel Cranley diciéndole que los cuatro carros del cuartel

ASES PANZER

1. Kurt Knispel (s.Pz.Abt 503) -- 162
2. Otto Carius (s.Pz.Abt 502)-- 150
3. Johannes Hans Bolter (s.Pz.Abt 502)-- 139
4. Michael Wittman (s.SS.Pz.Abt 101)-- 138
5. Möbius Karl (Rolf ?) (s.SS.Pz.Abt.101)--125
6. Hans Sandroock (Fallshirm Stug Abt H.G)-- 123
7. Paul Egger (s.SS.Pz.Abt 502)-- 113
8. Arno Giesen (Das Reich)-- 111
9. Oberfahnrich Rondorf (s.Pz.Abt 503)-- 106
10. Feldwebel Gaetner (s.Pz.Abt 503)-- 103
11. Karl Koerner (s.SS.Pz.Abt 503)-- 100
12. Albert Kerscher (s.Pz.Abt 502)-- 100
13. Will Fey (s.SS.Pz.Abt 102)-- 88
14. Helmut Wendorff (s.SS.Pz.Abt 101)-- 84
15. Ernst Barkmann (SS.Pz.Rgt 2)-- 82
16. Bobby Woll (s.SS.Pz.Abt 101)-- 80
17. Eric Litzke (s.Pz.Abt 509)-- 76
18. Herman Bix (4° Pz Div)-- 75
19. Hans Strippel (1° Pz Div)-- 70
20. Emil Seibold (SS.Pz.Rgt 2)-- 69
21. Wilhelm Knarth (s.Pz.Abt 505)-- 68
22. Karl Bromann (s.SS.Pz.Abt 503)-- 66
23. Albert Ernst (S.Pz.Jag. Abt 519)--65
24. Richard Engelmann (Stug Abt 912)-- 62
25. Hugo Primozic (Stug Abt 667)-- 60
26. Joseph Brandner (Stug Abt 912)-- 60
27. Hans-Babo von Rohr (7° Pz Div)-- 58
28. Fritz Amling (Stug Abt 202)-- 56
29. Karl Heinz Warmbrunn (s.SS.Pz.Abt 101)-- 51
30. Heinz Kling (s.SS.Pz.Abt. 101)-- 51
31. Johann Muller (s.Pz. Abt. 502)-- 50
32. Heinz Kramer (s.Pz.Abt 502)-- 50
33. Alfredo Carpaneto (s.Pz.Abt 502)-- 50
34. Walter Fiebig (Stug Abt 301)-- 50
35. ? ? Mausberg (s.Pz.Abt 505)-- 50
36. Josef Dallmeier (Fhr. PzJager Kp.1183)-- 50
37. Bostell Wolfgang Hans Heimer Paul von (PzJg.Kp.1023)-- 48
38. Jürgen Brandt (s.SS.Pz.Abt.101)-- 47
39. ?? Scholz (s.Pz.Abt.505)-- 46
40. Heinz Deutsch (Fsch. Stug Brigade 12)-- 44
41. Karl Pfreundtner (Stug Abt 244)-- 43
41. Heinz Scharf (Stug Abt 202)-- 40
42. Walter Oberloskamp (Stug Abt 667)-- 40
43. Fredrich Tadge (Stug Abt. 190)-- 39
44. Rudolf Roy (12° SS Pzjager Abt)-- 36
45. Dauser Hans (I./SS.Pz.Rgt.1 "LSSAH")--34
46. Gottwald Stier (Stug Abt 667)-- 30
47. Josef Tragner (Stug Abt 667)-- 30
48. Richard Schram (Stug Abt 202)-- 30
49. Senghas Paul (1./SS-Pz.Rgt.5)-- 30
50. ?? Banze (Stug Abt. 244)-- 24
51. Eugen Metzger (Stug Abt. 203)-- 23
52. Felix Adamowitsch (Stug Abt 904)-- 23
53. Hauptmann Rade (Stug Abt. 244)-- 23
54. Franz Staudegger (s.SS.Pz.Abt.101)-- 22
55. Heinrich Teriete (sPzJgAbt. 653)-- 22
56. Franz Kretshmer (sPzJgAbt. 653)-- 21
57. Horst Naumann (Stug Abt. 184)-- 21
58. Henke Fritz (3./SS-Stug.Abt.1)-- 20
59. Malkomes, Hans (2./SS-PzRgt.1)--20
60. Klaus Wagner (StuG Abt. 667)-- 18
57. ? Rempel (13 Schwere Kie GD)-- 18
58. Hermann Feldheim (s.Pz.Jg.Abt. 654)-- 16
59. Wolfgang Hartelt (Pz Rgt Hermann Goring)-- 17
60. Heinrich Engel (StuG Abt. 259)-- 15
61. Gußnerlach, ? (?./SS.Pz.Rgt.9)-- 15
62. Rudolf von Ribbentrop (LSSAH + HJ)-- 14
63. Wachtmeister Moj (StuG Abt. 190)-- 12
64. Feldwebel Sachs (s.Pz.Abt 503)-- 11
65. Obersturmführer georg Hurdelbrink (ss.Pz.Jag.Abt.12)-- 11
63. Siegfried Freyer (Pz.Abt.24)-- 11
64. ? Beyer (13 Schwere Kie GD)-- 10
65. Alfred Reginitor (StuG Abt. 279)-- 10
66. Regeniter Alfred (3./StuG.Brig. 276)-- 10
67. Leutnant Fromme (1° Pz Div)-- 9
68. Uschaf Oberhaber (s.SS-Pz.Abt.102)-- 3
69. Leutnant Bourzel (1° Pz Div)-- 3

Entrevista a Balthasar Woll (Traducida por Sergio García Troyano)



Pzo Team: Gracias por concedernos su tiempo, ¿podría hablarnos de sus experiencias con los Tigre?

Bobby: Bienvenido. Bien, recibí la orden de trasladarme desde mi Stug a Paderborn en el otoño de 1942 para recibir entrenamiento con el nuevo cañón de 88 mm del Tigre. Básicamente, nos sentábamos en un modelo de la torreta en mitad del campo y disparábamos a objetivos de madera a diversas distancias, junto a mí estaba un entrenador, Wille Schreff creo que era su nombre. De todos modos, había tenido mucho tiempo en el estático Stug, en el que el conductor buscaba el objetivo por mí; esto era un lujo. Encontré las miras del cañón superiores a cualesquiera otras en el ejército e impactar no constituía ningún problema. Incluso en movimiento... Una vez concluí el entrenamiento, fui destinado a Rusia, al Tigre número 1331 con Michael (Whittman) y fuimos enviados a Kiev integrados en un nuevo batallón. Nunca olvidaré nuestro primer encuentro con el ejército rojo. Nuestro Tigre se averió 3 veces en la carretera y Michael estaba realmente enfadado. Le recuerdo pegándoles patadas a los filtros en la parte trasera y maldiciendo a la máquina mientras pedía a los mecánicos que lo mandaran a la chatarra y nos dieran uno nuevo. Pareció funcionar, puesto que se nos dio un nuevo Tigre con el numeral S31 mientras el otro seguía inmovilizado. Trepé a su interior y me acomodé. Mientras, conducíamos para unirnos al resto de nuestra unidad. Hacía bastante bochorno dentro del tanque, y eso a pesar de que estábamos en octubre. Michael detectó una columna del T-34 a unos 3000 metros. Rápidamente nos situamos en nuestros puestos de combate y radiamos lo que habíamos visto. Impacté a tres T-34 a unos 1500 metros y luego giramos hacia donde los soviéticos estaban emplazando piezas de artillería. Con el apoyo de Jurgen Brandt disparamos dos o tres proyectiles de Alto Explosivo justo en medio de los cañones y los desbaratamos. Para entonces, Michael no dejaba de gritarme objetivos y comenzamos a sentirnos fatigados. La torreta comenzaba a

calentarse mucho con tanto trájín y el calor nos llegaba desde la recámara. Impacte a otros ocho tanques antes de que nos moviéramos otra vez. Los rusos no parecían muy seguros de dónde estábamos situados dado que nos encontrábamos detrás de unas pequeñas lomas desde donde disparábamos unos cuantos proyectiles para luego enfilar hasta el lateral y dispararles otra vez. Debían hallarse en estado de shock porque sus tanques simplemente permanecían allí como si fueran las dianas de Paderborn. Estaba pensando "esto es demasiado fácil" cuando un proyectil golpeó el blindaje frontal con un crujido estrepitoso. No llegó a penetrar, pero pese a ello todos quedamos aturdidos. Recuerdo a Heinz Kling aproximarse y burlarse de Michael por la cara que tenía. El proyectil ruso nos había dejado confundidos haciéndonos perder nuestro zimmerit y dejando una abolladura del tamaño de mi puño derecho justo en el centro del blindaje delantero. Todos fuimos conscientes que, de haber estado en un tanque más liviano, nos habría matado a todos.

Pzo Team: de acuerdo con los registros vuestro tanque destruyó veinte T-34 y veintitrés piezas de artillería. ¿Es correcto?

Bobby: Puede ser correcto. Teníamos a unos ingenieros especializados que fueron allí para recuperar piezas y eran ellos quienes normalmente nos decían los números. Luego contaban cuantos disparos habíamos efectuado y la posición de los blancos y lo procesaban todo.

Realmente serían unos veintidós T-34 puesto que allí quedaron 54 tanques destrozados que se habían dejado atrás y yo había disparado 25 proyectiles AP. Contra las piezas de artillería no podría decir que Jurgen disparase más veces de las que hice yo así que creo que el total rondaría los 40 destruidos, de los que él destruyó más que yo.

(Bobby continúa cerca de otra hora sobre su aventura en el Este en líneas muy parecidas a las anteriores).

Pzo Team: Recibiste tu Cruz de Caballero el 15 de enero de 1944. Debió de ser un momento de orgullo para ti.

Bobby: Fue en realidad en la mañana del 16 cuando me dijeron que me otorgarían la Cruz de Caballero. Me sentía muy orgulloso puesto que ser un soldado alistado y recibir tan alta recompensa era un gran honor. Michael también estaba contento por mí, dado que él había conseguido la suya tres días antes. Personalmente pienso que estaba un poco celoso. Por aquel entonces nos estábamos haciendo bastante famosos. De regreso a Alemania se nos pidió que hiciéramos algo de propaganda, lo que nos pareció un agradable descanso después de tanta lucha.

Pzo Team: ¿Crees que los otros tripulantes sentían envidia de Michael y de ti?

Bobby: No, realmente no. Algunos de los más mayores sí hicieron algún comentario pero Michael normalmente los hacía callar. Yo simplemente los ignoraba y trataba de hacer mi trabajo. Los tripulantes jóvenes recién llegados parecían más impresionados con nuestros logros, pero yo les decía que si no matábamos al enemigo primero estaríamos muertos y que siempre había más de ellos que de nosotros.

Pzo Team: Para cuando llegaron las batallas por Normandía estabas ya al mando de tu propio tanque. ¿Qué sentiste?

Bobby: Estaba bastante triste al tener que dejar a Michael y a los otros con los que habíamos formado un equipo y una amistad. Pero por otra parte también era un momento de orgullo para mí. Trate de aplicar todo aquello que había aprendido a mi nuevo tanque –que tenía el numeral 335-. Siempre recuerdo nuestra primera batalla: fue contra algunos tanques churchill en los alrededores del pueblo de Bayeux. Recuerdo que deseé estar de vuelta detrás del cañón. Mi nuevo artillero era Gert Von Wend y sólo tenía 19 años pero era bastante bueno, en fin... ¡Había tenido un gran maestro! Tratábamos de dar a tres de ellos antes de que los aviones aliados aparecieran para lanzarnos bombas, así que nos retiramos a un pequeño bosque donde impactamos a dos vehículos semiorugas. Los aliados tenían demasiados aviones en el cielo con que retrocedimos tan lejos como pudimos y camuflamos el tanque. Mis otros dos camaradas perdieron sus tanques a causa de las bombas. Era bastante diferente al Este donde podíamos vagar en busca de objetivos. Esperamos hasta que anocheceó antes de aumentar la distancia, llevándonos medio bosque con nosotros. Teníamos que ser muy cuidadosos al haber tanques enemigos e infantería por todas partes. Por la mañana nos habíamos unido a un grupo de Panzer IV del Panzer Lehr que se encontraba en el área. Organizamos un ataque contra una pequeña columna de tanques ligeros y les forzamos a retirarse. Creo que destruimos 8 ó 10 de ellos. Fue entonces cuando mi tanque recibió impactos de cohetes lanzados desde un avión aliado. Yo estaba muy malherido y sólo el operador, Hans Dremein, se encontraba también con vida. Nos enviaron de vuelta a Alemania para recuperarnos. Fue allí donde oí acerca de Michael y cómo había destruido a todos aquellos tanques en Villers-Bocage. Lo oí en la radio. Deseé haber estado con él. Fui informado de la muerte de Michael por un Mayor y por Hildegard, quien vino a visitarme. Ella se encontraba en un estado terrible y nos recuerdo a ambos abrazándonos y llorando. Me dijeron que su tanque había sido alcanzado por un avión y que había muerto al instante. Después de la guerra oí informes acerca de que fueron tanques los que le alcanzaron. Encuentro esto un poco increíble puesto que durante todo el tiempo que pase

con él jamás vi a un solo tanque aproximarse lo suficiente a nosotros como para infringirnos un disparo mortal. Parecía que Michael tuviera ojos en todas partes y un sexto sentido para detectar el peligro. Todavía visito su tumba hoy en día.

Pzo Team: debió de ser una época triste para ti. Pero volviste a la acción.

Bobby: Oh, sí. Fui enviado de vuelta al frente en un Tiger II para la ofensiva de las Ardenas, pero este tanque se averió antes incluso de que hubiera podido hacer ni un solo tiro. Me proporcionaron un Tiger I de Paderborn y combatí en los alrededores del área del Ruhr antes de perderlo ante una batería antitanque que destruyó nuestro carenado y rompió el piñón. Entonces me dieron un Panzer IV que era poco menos que un insulto para mí. Descubrí que teníamos que disparar más proyectiles simplemente para poder detener a un objetivo a alcances a los que el cañón del Tiger los hubiera destruido. Recuerdo todas las escaramuzas y batallas en las que nos enviaron con apenas un grupo de tanques o Stugs frente a divisiones blindadas enemigas al completo. Por entonces todo estaba convirtiéndose en un sinsentido. Nos encontrábamos en el punto de abandonar y rendirnos pero habíamos oído historias acerca de prisioneros que habían recibido disparos en cuanto se rendían, así que permanecíamos en nuestro tanque. Después de la guerra descubrí que eso fue algo bastante más común en el frente ruso que en el oeste. Siempre estaré agradecido de que llegase el fin de la guerra porque ya había tenido demasiadas muertes y destrucción antes de que llegase ese día. Perdí a muchos de mis camaradas más cercanos y buenos amigos durante el final de la guerra. Fueron tiempos tristes para nosotros.

Agradecemos a Bobby su tiempo y sus fascinantes relatos de uno de los grandes tripulantes de tanques de la guerra. Sé había emocionado bastante a medida que nos aproximábamos al final de la entrevista y decidimos que lo mejor era dejarle con sus memorias. Tristemente Bobby murió cinco años más tarde, antes de que tuviéramos tiempo de encontrarnos nuevamente con él.

general han sido destruidos, el coronel le responde que su situación es desesperada, en esos momentos los carros del escuadrón A están siendo atacados por los otros Tiger de la 2 Compañía.

La acción rápida de Wittmann ha provocado no sólo destrucción sino también una gran confusión. Los soldados británicos reciben la orden de entrar en las casas y utilizar sus PIAT, mientras el resto de los carros y los cañones de 57 milímetros impedirán cualquier entrada desde la carretera principal.

En cuanto a Wittmann, deja el pueblo para reunirse con los otros carros de su compañía, avituallarse, tomar municiones y eliminar al resto del escuadrón A, ahora cercado.

Ésta es una versión de lo que ocurrió aquella mañana del 13 de junio, pero evidentemente hay otras. Según algunos autores, Wittmann, viendo a la columna inglesa desplegada sobre la carretera nacional habría decidido ir sólo a hacer un reconocimiento a Villers. Él habría entrado en el pueblo a la altura del cruce de la carretera de Bayeux para separar la columna avanzada del resto del regimiento del cuál suponía su presencia. Hasta entonces le parecía fundado que su ataque tendría por efecto separar al escuadrón de carros de la infantería de acompañamiento, la

compañía de la 1 Brigada de Fusileros.

Habría destruido entonces en la calle G. Clemenceau dos carros del cuartel general del regimiento, luego bajado a la calle Pasteur, dado media vuelta alcanzando de nuevo la carretera de Bayeux. Habría entonces atacado desde el sur, lo que daría otra explicación a la posición de la foto del cañón anticarro que veíamos antes.

Otra hipótesis sería: tras su ataque sobre Villers, Wittmann habría juntado a su formación para avituallarse y atacar a continuación por el norte.

Independientemente de cuál sea la versión más acertada el resultado es que el escuadrón A del 1 Batallón de la 1 Brigada de Fusileros ha resultado completamente destruido y que ha tenido 60 muertos y heridos.

A las 10:30 horas, el coronel Cranley comunica por última vez con el general de brigada Hinde. Esperando recibir refuerzos reagrupa alrededor de él los carros del 4º CLY que quedaba en estado de combate.

Hacia las 13:00 horas nuevos blindados alemanes vienen de



Estado en que quedó el Cromwell VIII No. T187608 comandado por el Sargento Gerald Holloway

la dirección de Noyers entran en escena. Es la 1 Compañía del 101 Batallón Panzer SS, comandada por el capitán Mobius, acompañada de tropas de infantería de las SS. Hace prisioneros a todos los británicos supervivientes, incluido el coronel Cranley.

Entre el momento de la marcha de Wittmann y la llegada de Mobius una calma relativa cae sobre Villers-Bocage. Los Queen's consolidan sus posiciones y se instalan en el pueblo. Instalan sus ametralladoras, sus PIAT, sus morteros en las casas, en los sótanos; sitúan sus cañones anticarro de 57 milímetros en los cruces y en las callejuelas.

Al final de la mañana, el mayor Aird que manda el escuadrón B del 4º CLY destaca un grupo de tres Cromwell y un Firefly para tratar de entrar en contacto con el escuadrón A. Al principio de la tarde los alemanes lanzan su ataque. Wittmann está reforzado esta vez, con los carros de la 1 Compañía de Mobius y algunos Panzer IV de la División Panzer Lehr. Así son 13 los Tiger que atacan a lo ancho de la carretera de Caen. Comienza entonces una batalla confusa que va a durar dos horas y que terminará con la retirada de los carros alemanes tras una lucha intensa por las calles de Villers-Bocage con las tropas inglesas.

Wittmann llega a la calle G. Clemenceau en compañía de dos Tiger y un Panzer IV (de la Lehr). Después de haber pasado delante de los carros del cuartel general de lord Cranley que ha destruido por la mañana y sigue por la plaza Richard-Lenoir

y llega a la calle Pasteur. Desde una callejuela unos Queen's le lanzan un obús de 57 mm. , alcanza al Tiger en la cadena. Wittmann le hace dar media vuelta para tomar la dirección de las líneas alemanas, pero molesto por el fuego sostenido de los soldados ingleses, debe abandonarlo y huir a pie con su tripulación.

Situado en el hotel de la ciudad, un carro inglés ve aparecer a unos 20 metros de él, en el ángulo formado por la calle Pasteur y la plaza, el Panzer IV seguido de los dos Tiger. El Cromwell envía un obús que alcanza al panzer que se detiene y comienza a arder. Los Tiger replican inmediatamente destruyendo al carro inglés.

El primer Tiger continúa su marcha sobre la plaza. En ese momento es alcanzado por un disparo, seguramente al nivel de la cadena izquierda pues el carro privado de dirección se empotra contra un almacén cuyo inmueble se derrumba con el choque.

El segundo Tiger también es inmovilizado al lado del Panzer IV. Los dos carros alemanes así colocados en la calle Pasteur provocan un verdadero embotellamiento impidiendo el paso de otros carros.

Es difícil establecer quienes han sido los autores de los disparos que han acabado con los carros alemanes, ya que tanto los tanquistas como la infantería inglesa los reclamarán. Indepen-

Continúa en la página 40



El Tigre I (pzkpfw VI)

Por Ricardo Luís Jiménez.

Este artículo no pretende ser una Biblia del Tigre I. Sólo un breve paseo por la historia de su concepción, construcción y vida operativa. Existen miles, sino más, de libros, artículos y páginas web dedicadas a él. Es por ello que este humilde escribiente no pretende ser un experto en ello. Por que cada autor, sesudo, publicado, difiere, en aspectos más o menos importantes de lo aquí reseñado y de lo que escriben otros autores, sesudos y publicados. Si, y sólo si, tuviéramos acceso a todos los libros de fabricación de cada factoría y de las unidades involucradas, entonces ... tampoco seríamos los poseedores de la verdad absoluta. Amén.

Inicios.

Ya en 1935 Alemania estudiaba la creación de un carro pesado. La idea se desarrollará muy lentamente pues los Panzer III y IV, adoptados en 1936,

proporcionan a la vez un 'MBT' (Main Battle Tank - Carro de combate principal) y un carro pesado de apoyo. Un carro pesado no tiene más sentido que el de enfrentarse a los del adversario, en este caso a los "Char B" franceses. Tal

máquina tendría su papel en la ruptura central y sus características le impedirían tener un papel de decisión en las maniobras de la 'Blitzkrieg', ya teorizada, y que necesita velocidad y capacidad de ejecución, dos cualidades que un



carro fuertemente blindado no podía conjugar en esa época. No obstante se presiente que la necesidad de un carro así es inevitable y por tanto los estudios son ordenados a finales de 1936 con dos pedidos separados, torre y caja. La guerra relámpago proporciona unos resultados inesperados ya que la necesidad de un carro pesado no se presenta como algo urgente. Especificaciones y prototipos van a sucederse hasta 1941.

En 1937 las primeras pruebas llevan a un Panzer IV potenciado denominado VK 30.01 (literalmente “carro de treinta toneladas número 01”). El carro lleva un blindaje de 50 mm y su armamento

principal debe ser un cañón de 75 mm y 24 calibres o incluso un cañón de 105 mm y 28 calibres.

Dos fabricantes acuden al concurso, Henschel y Porsche. Los estudios de Henschel van hacia un carro medio sustituto directo del Panzer IV y sus dos prototipos se le parecen mucho. El primero, VK 30.01, es para un carro de 32 toneladas y el segundo VK 36.01, para un carro de 40 toneladas. Serán construidos cuatro prototipos del VK 30.01 (H) entre marzo y octubre de 1941 y acabados en 1942, un solo prototipo del VK 36.01 será construido en esa época. Los prototipos serán abandonados en

1942 en beneficio del Tigre I. Los trenes de rodaje servirán de base para los del Tigre I y Panther, en cuanto a las torres, nunca instaladas, serán utilizadas en el muro del Atlántico.

En cuanto al segundo constructor, Porsche, tiene ya experiencia en materia de carros puesto que ya había trabajado en el ‘Grosstraktor’ en 1927. Con los planos terminados en septiembre de 1939, estaba previsto que los prototipos fueran equipados con torres fabricadas por Krupp. El primer arma prevista era un cañón de 105 mm pero finalmente es el cañón de 88 mm KwK 36 de 56 calibres desarrollado a partir de la célebre



VK 30.01

pieza Flak (FLugzeugAbwehrKanone - Cañón anti aéreo) el que será el elegido. De apariencia muy similar a la del Tigre I ninguna de las seis torres pedidas será la elegida. El programa VK 30.01 (P) será abandonado al mismo tiempo que el programa de Henschel, pero ambos prototipos servirán para desarrollar el VK 45.01 (P) que se convertirá en el Tigre cuyos estudios comienzan en julio de 1941, un mes antes de los primeros combates contra los KV1 y los T34 soviéticos.

Proyectos.

El verdadero empujón para el naci-

miento del Tigre I será, de hecho, la reunión del 26 de mayo de 1941 en la que Hitler recibe los bosquejos de los diferentes proyectos. Se decide aceptar las especificaciones para un carro pesado con 100 mm de blindaje frontal y 60 mm para el resto. El armamento, por su parte, debería penetrar 100 mm a 1500 metros. Estas nuevas especificaciones indicaban claramente que Hitler quería, ya entonces, un carro capaz de destruir al adversario a larga distancia en combates de carros sobre terrenos cuya extensión nos lleva a pensar en las estepas rusas. Los estudios realizados hasta entonces iban en la línea de

un carro de 30 toneladas mientras que las nuevas especificaciones llevaban a un carro con un peso mínimo de 45 toneladas según los primeros cálculos. Era necesario pues repensar todos los elementos técnicos en función de estas nuevas medidas. En realidad pesará 55 toneladas y este aumento resultará un problema a lo largo de toda su vida operativa. En principio el motor Maybach HL230 de 12 cilindros que equipará el carro da una relación de apenas 13 CV/ton, un nivel de exigencia que hará que su vida operativa sea dramáticamente corta.

En principio el VK 45.01 (P) va a beneficiarse de las innovaciones imaginadas por Porsche. El ingeniero no creía que las transmisiones clásicas fueran eficaces en los carros pesados y se inspiró en un sistema puesto a punto para las locomotoras diésel. Este sistema mixto reposa en motores refrigerados por aire que alimentan los generadores que proveen electricidad a los electromotores que mueven las cadenas. La suspensión también era innovadora con barras de torsión longitudinales colocadas en el exterior, lo que presentaba la doble ventaja de liberar espacio en la caja y facilitar las reparaciones. El ingeniero creía de tal forma en su proyecto, (y en su influencia en el seno de la 'Panzerkommission', de la cual era miembro desde 1939, y por su proximidad a Hitler) que, por propia iniciativa, toma la decisión



de fabricar 90 chasis sin esperar. Pero... sin que estas innovaciones hayan sido bien afinadas.

Por su parte Henschel, que es por otro lado el favorito del Ejército, había continuado sus estudios y se enfrentaba al problema del armamento para su VK 36.01. Se pensó por un tiempo en reemplazar los 105 previstos inicialmente por un 75 mm de ánima cónica. Pero esta solución fue abandonada en julio de 1941 porque cada obús necesitaba un núcleo de un kilogramo de carburo de tungsteno, una aleación cara de producir, difícil de trabajar y su disposición por parte de armamentos controlada. Vista la urgencia se adoptó la solución más rápida, utilizar la torre Krupp prevista por su competidor Porsche, con su 88, y esto nos da el VK 45.01 (H). Henschel se esfuerza por utilizar un máximo de piezas mecánicas concebidas para su proyecto de 40 toneladas, ¡Que ha pasado a más de 50 en el intervalo! La caja es alargada por encima de las cadenas para acoger los radiadores agrandados, la característica torre cilíndrica, y las municiones. Cada uno de los ocho ejes del tren de rodaje con barras de torsión transversales es equipado con un juego de tres ruedas de marcha (2+1) recubiertas, lo que permite, a la vez, el reparto del peso y la guía de las cadenas con dobles dientes-guía. Para reducir la presión sobre el suelo y optimizar su capacidad de desplazamiento todo-terreno se adoptan unas nuevas cadenas de 725 mm de ancho. Único inconveniente, la necesidad de utilizar un segundo juego de cadenas, más estrecho (520 mm), para respetar el gálibo ferroviario de la 'Reichsbahn' y un mantenimiento más delicado. El aumento de peso viene dado por la adopción de un blindaje de 100 mm para el frente de la caja y el escudo de la torre y de 80 mm para los flancos y la trasera.

A comienzos de 1942 los dos prototipos están más o menos preparados. Ha sido necesario acelerar el trabajo, en ocasiones en detrimento de la fiabilidad, pues el lanzamiento de la operación Barbarroja, el 22 de junio de 1941, y el descubrimiento de los carros soviéticos es una dolorosa sorpresa para los alemanes cuyo arma blindada es apenas más numerosa y ni siquiera más potente que en 1940. Los KV1 y T34 rusos están mejor armados y protegidos que sus homólogos alemanes.



Tigre en Túnez

Los primeros ensayos tienen lugar el día del cumpleaños de Hitler en abril de 1942 y van, en principio, a servir para elegir el chasis. Ninguno de los dos prototipos son convincentes, pero el de Porsche es peor, se averiará ante los ojos del Führer. Lógicamente Henschel se llevará el contrato del que será el "Tigre" para los beligerantes europeos.

Solamente la torre ideada por Porsche y construida por Krupp será adoptada para los Tigre. El equipo del Doktor Porsche incapaz de hacer fiable el Tiger (P) decide, en noviembre de 1942, transformar la mayor parte de los 100 chasis producidos en caza carros, el 'Ferdinand' / Elephant'.

Desarrollo.

Es pues el conjunto de chasis Henschel equipado con una torre Krupp y armado con un cañón de 8,8 cm quien llegará a convertirse en el célebre Tigre I, terror de los aliados. El Tigre II está ya en estudio y muy pronto los pedidos (100 a comienzos de 1942 y 200 en abril) se convierten en pedidos de transición esperando la entrega del futuro 'Königstiger' (¡Tigre de Bengala!): 250 son programados para diciembre de 1942, 490 para marzo de 1943 y 118 para abril de ese mismo año (llevado a 118 para febrero de 1944). Los últimos Tigre I no serán entregados hasta agosto del 44, de ellos 54 carros reconstruidos. Sin contar los prototipos, las entregas serán escalonadas en exactamente dos años, de agosto de 1942 (8 ejemplares) hasta agosto de 1944 (6 ejemplares). El total global es de 1346 unidades o 1349 contando los prototipos.

Técnicamente el motor escogido fue el

Maybach (V12) HL210 de 650 CV refrigerado por agua que propulsaba al carro a poco más de 37 km/h de velocidad máxima y una autonomía de 100 km. Las partes más expuestas estaban blindadas con 100 mm lo que lo convertía en prácticamente indestructible por sus homólogos aliados a las distancias habituales de combate. La construcción de la caja consistía en una súper estructura soldada de una sola pieza soldada a su vez a los bajos de la caja, lo que obligaba a las tripulaciones a retirar la torre para algunas operaciones de mantenimiento. El carro estaba concebido antes de que los alemanes hubieran podido extraer enseñanzas de la construcción del T34 y por ello el blindaje era vertical, lo que venía compensado por un mayor espesor. La torre de Krupp era simple y estaba bien protegida. Su trasera y flancos eran de una sola pieza fundida y embutida de 82 mm. Tras un espeso mantelete estaba el temible cañón de 8,8 cm KwK 36 de 56 calibres capaz de perforar un blindaje de 112 mm a 30° y 450 metros. Una ametralladora coaxial era disparada por el tirador mediante un pedal, otra estaba servida por el operador de radio. Teniendo en cuenta su peso el Tigre era muy compacto y su único fallo era una velocidad reducida y la baja autonomía. El giro de la torre era muy lento y, si la asistencia se estropeaba, hacían falta no menos de 720 vueltas de manivela para realizar un giro completo. El empleo de cadenas de transporte para los desplazamientos ferroviarios precisaba el desmontaje de la hilera exterior de las ruedas de marcha. Si bien la adopción del tren de rodaje "todo en acero", idéntico al del Tigre II, seguía precisando el cambio de las cadenas ya no era nece-

sario el desmontaje de las ruedas por lo que simplificaba el mantenimiento.

Los 20 primeros Tigres tenían cadenas diferentes a derecha e izquierda (en espejo), pero era una complicación que fue rápidamente abandonada. Los lanzas minas S aparecieron al mismo tiempo. Por su peso, que excede la capacidad de buen número de puentes, el Tigre debe ser, inicialmente, completamente sumergible, de ahí la presencia de un schnorkel telescópico al que se renuncia en septiembre de 1943, incluso aunque el carro deba ser capaz de vadear hasta 1,5 m de agua. El inicial cofre de almacenamiento de la torre (inspirado en el del Panzer III 'Rommelkist') fue instalado hasta enero de 1943 pero fue reemplazado en destino por el modelo standard (salvo en el 1/502 y en el 503).

En principio había estado previsto añadir a cada 'Panzer Regiment' una compañía pesada (Schwere Kompanie - s.K), constituida por 9 Tigres y 10 Panzer III. Después, los tres primeros s.H.Pz. Abt (schwere.Heeres.Panzer.Abtteilung - batallón blindado pesado de ejército) constituidos fueron integrados como tercer Abteilung (batallón) en el seno de la Panzer Division. En febrero de 1943, tras consultas con los jefes de unidad, la solución final adoptada fue la de s.Pz. Abt (schwere Panzer Abteilung - batallón blindado pesado) independientes, únicamente constituidos por Tigres (45 carros) puestos a disposición del Alto Mando.

La 'Panzer Grenadier Division Gross Deutschland', por su parte, integró una compañía pesada del tipo previsto inicialmente mientras que las tres compañías del primer s.SS.Pz.Abt (batallón acorazado pesado de las SS) evolucionaron en el seno de los tres SS.Panzer Regiment del 1.SS Panzer Korps.

Modificaciones.

El Tigre I va a recibir continuas mejoras lo que puede permitir su identificación.

Cronológicamente las principales modificaciones son las siguientes:

- Agosto 1942: Los tubos de escape son muy visibles por la noche y son rápidamente ocultados mediante protecciones. Se instalan válvulas anti retorno en los tubos de escape hasta octubre de 1943. Se instalan los soportes y los lanzas fumígenos en la torre a partir de

octubre. Las tripulaciones se quejan de activaciones accidentales por acción de disparos de armas ligeras y las molestias provocadas por el humo. Se abandonan (como en el resto de los carros alemanes) en octubre de 1943. Se realizaron algunos apañes sobre el terreno antes de ello, especialmente en el 502 que recibió los primeros modelos de la serie.

- Septiembre de 1942: Los cables de mantenimiento de las cadenas aparecen en el costado izquierdo.

- Noviembre de 1942: Se añaden los guardabarros laterales (el modelo irá evolucionando) pues el depósito de barro en las rejillas de ventilación laterales es considerable. Se instalan los pre-filtros de aire Feifel (normalmente en los carros destinados a África o al sur de Rusia). El modelo se simplifica en marzo del 43 (parte alta) y se abandona en octubre de ese mismo año. Se refuerza el mantelete en la zona de los orificios del visor binocular TzF 9b, posteriormente reemplazado por el visor monocular TzF 9c en febrero de 1944.

- Diciembre de 1942: El frontal es modificado para facilitar la utilización de ganchos de arrastre en forma de C. La escotilla de tiro derecha es reemplazada por una trampilla de evacuación (de borde biselado, plano a partir de julio del 43).

- Febrero de 1943: Se refuerzan las ruedas (bulones suplementarios) y se modifican en abril. Desaparecen los dos orificios del visor del piloto por encima del visor blindado.

- Marzo de 1943: El cargador recibe un episcopio. Se desplaza el ventilador para evacuar mejor el humo de los disparos. Se modifica la protección y se desplaza el episcopio del cargador. La escotilla de tiro pivotante es reemplazada por una tapa de tiro sencilla.

- Abril de 1943: Las rejillas de ventilación dejan de ser "en espejo".

- Mayo de 1943: El motor Maybach HL 210/P45 de 21 l. de cilindrada y 650 CV es reemplazado por el HL 230/P45 de 23 l. y 700 CV a 3000 rev/m.

- Julio de 1943: La torre (asimétrica) es rediseñada interiormente, la principal diferencia exterior visible es la torreta de fundición del jefe de carro con episcopios y ya no con ranuras de visión.

- Agosto de 1943: Un único faro, pri-

mero por encima del conductor, desde octubre en el centro. Se simplifican las ranuras de visión.

- Octubre de 1943: Se modifican ligeramente las cadenas y son equipadas con pivotes anti derrape. Desaparece la caja de herramientas para las cadenas (parecida a una maleta). Aparece el 'Zimmerit' (revestimiento contra las minas magnéticas).

- Noviembre de 1943: Se instala una caja de marcha sobre el capó hasta febrero del 44. (se instalará un dispositivo interno en su lugar posteriormente)

- Enero de 1944: Se instala un gato de 20 toneladas en lugar de el de 15.

- Febrero de 1944: Aparecen las ruedas de recubrimiento metálico, al ser más resistentes sólo se colocan dos por eje. Se adopta una polea de retorno de menor diámetro (de 700 a 600 mm) para que se limpie sola. Finalmente es instalada una protección para el anillo de la torre.

- Marzo de 1944: Se instala un techo más espeso (de 25 a 40 mm) en una pieza acodada. Exteriormente es reconocible pues desaparece la protección de la escotilla del cargador. Se instala un arma de protección cercana (Nahverteidigungswaffe).

- Abril de 1944: Se instala en algunas piezas un freno de boca más pequeño (el del Tigre II).

- Mayo de 1944: Techo en dos piezas.

- Junio de 1944: Se instalan los soportes para la polea desmontable.

Se desaconseja la colocación de eslabones de repuesto de la cadena sobre la caja delantera, pero las tripulaciones hacen caso omiso muy a menudo como lo prueban las fotografías...

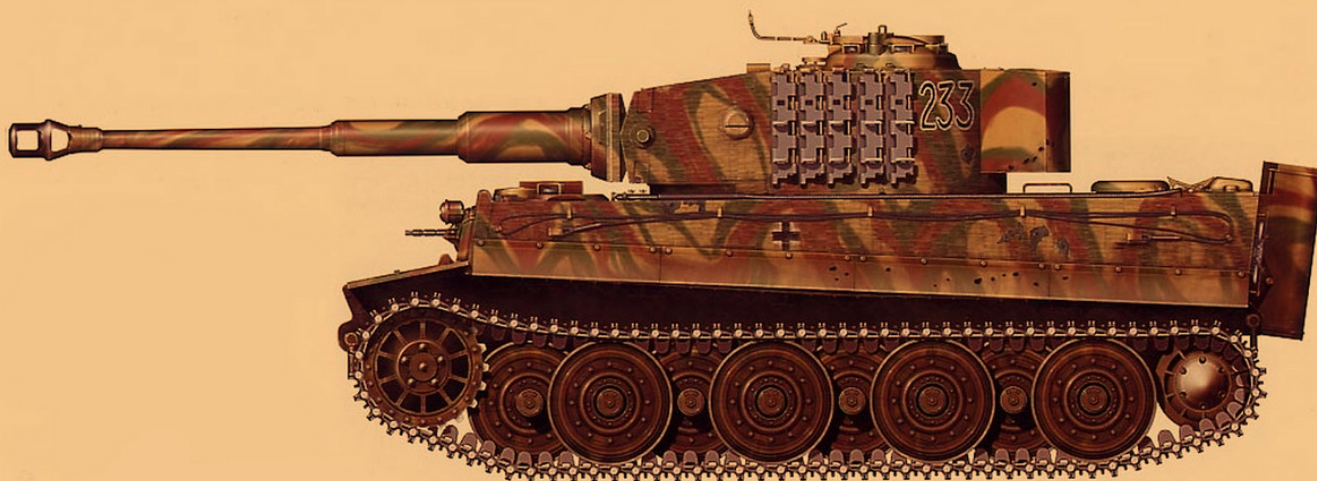
Como toda regla tiene su excepción el 'Tiger-Gruppe Fehrman' recibió al menos un carro híbrido, equipado con una torre inicial y torreta cilíndrica y "calzado" con ruedas metálicas.

Entre Agosto de 1942 y Agosto de 1944 salieron 1349 Tigres de las cadenas de producción.

Asignaciones.

Participarán en todos los frentes, en su mayoría en el Frente del Este y se pueden señalar sus destinos como sigue:

- Frente del Este:



Schwere Panzer Abteilung 501, 502, 503, 505, 506, 507, 509, 510, III/ Panzer Regiment "GrossDeutschland", 13/SS Panzer Regiment 1 "LSSAH", 8/ SS Panzer Regiment 2 "Das Reich", 9/ SS Panzer Regiment 3 "Totenkopf", Tiger Kompanie "Panther", 3/ Panzer Abteilung "Münchenberg", Fallschirm Panzer Korps "Hermann Göring", Festung Posen, Panzer Grenadier Division "Kurmak", Schwere SS Panzer Abteilung 103.

- Frente de Túnez:

Schwere Panzer Abteilung 501 y 504.

- Frente de Italia:

Schwere Panzer Abteilung 504, 508, Tiger Kompanie "Meyer", Schwere SS Panzer Abteilung 101 "LSSAH".

- Frente del Oeste:

Panzer Abteilung (Fkl)301, Panzer Abteilung (Fkl)306, agregada a la Panzer Lehr en Normandía, Tiger Kompanie "Hummel", 3/Schwere Panzer Abteilung 424, Schwere Panzer Abteilung 503, 4/Schwere Panzer Abteilung 506, Schwere Panzer Abteilung 510, Schwere SS Panzer Abteilung 101 "LSSAH", Schwere SS Panzer Abteilung 102 "Das Reich", Tiger Kompanie "Paderborn", Gruppe "Fehrmann", Kampfgruppe "Grosan", Gruppe "Paderborn" Lehr Putlos, escuela integrada en la Panzer Division "Clausewitz".

En acción.

Los primeros combates del Tigre fueron llevados a cabo por la 1/502 el 16 de septiembre de 1942 al sur del lago Ladoga (Leningrado), y la primera pérdida acaeció el 25 de noviembre en la misma zona, destrucción de un carro atascado en el terreno. Pero el primer empleo masivo de los Tigres tuvo lugar,

por supuesto, en la batalla de Kursk. Desde su aparición sobre los campos de batalla, los Tigres causan estragos entre los carros aliados. Pueden destruir cualquier carro aliado a 2000 metros mientras que un Sherman, por ejemplo, debe acercarse a 600 metros, y de flanco, para tener una cierta esperanza de éxito. No obstante la superioridad del Tigre es local y la aviación de asalto aliada con sus cohetes demandará un fuerte tributo sobre ellos. El número de carros construidos puede parecer elevado, pero es claramente insuficiente para hacer frente a las necesidades, las pérdidas, los reemplazos y por tanto para influir en el curso de la guerra.

Demasiado pesado, concebido a la carrera, el Tigre I no es, en realidad, más que una máquina de transición bien lejos de la leyenda de invulnerabilidad que le han labrado sus adversarios. Por contra, bien utilizado por tripulaciones experimentadas, al abrigo de un fuerte blindaje, causa estragos en las filas enemigas. Por no citar más que una de las más célebres, el 12 de junio de 1944, el Obersturmführer (teniente) Michael Wittman y su tripulación destruirán, en pocos minutos, en Villers Bocage, 12 carros (5 Cromwell, 3 Stuart, 4 Sherman) y 1 Scout-car, 10 Half-tracks y 4 Lloyd-carriers de la vanguardia de la 7ª división blindada británica (las conocidas "Ratas del desierto").

Camuflaje y distintivos.

Los Tigre I son, inicialmente, entregados en 'Panzergrau', gris Panzer (Dunkelgrau RAL 7021 - gris oscuro). Posteriormente, para Túnez y algunas unidades destinadas al frente sur ruso (GrossDeutschland, Das Reich, Totenkopf y Leibstandarte) los carros recibieron un camuflaje bicolor aplicado en fábrica compuesto de dos ter-

cios de Braun RAL 8020 (marrón) y de un tercio de Grau RAL 8027 (gris). A partir de febrero de 1943 reciben el camuflaje clásico en tres tonos: el Dunkelgelb RAL 7028 aplicado en la fábrica y a cargo de las unidades de destino el aplicar los otros dos tonos, Olivgrün RAL 6003 (verde oliva) y Rotbraun RAL 8017 (marrón rojizo). El camuflaje de tres tonos aplicado en fábrica comenzó en agosto de 1944 tras el cese de la producción del Tigre I.

Los marcapjes son, ciertamente, muy variados puesto que el Tigre I combatió en todos los frentes desde septiembre de 1942 hasta mayo de 1945. Las cifras en las Torres varían en función de las unidades y los periodos, se encuentran de una a tres cifras negras, blancas, amarillas o rojas, con o sin reborde. Las insignias de unidad son utilizadas principalmente por los Schwere Panzer Abteilung: el 101 retoma la insignia del 1. SS Panzer Korps (dos ganzúas¹ cruzadas en un escudo encima de hojas de roble), el 501 adoptó un tigre saltando, el 502 un elefante embistiendo, el 503 una cabeza de tigre dentro de un círculo blanco, el 505 un toro blanco embistiendo, después un caballero cargando (con un código de colores según las compañías), el 506 un tigre sosteniendo un escudo esmaltado con una cruz blanca a horcajadas sobre una "W", el 507 un herrero en un escudo negro, el 508 un bisonte blanco y el 510 el oso de Berlín.

¹ En algunos libros las ganzúas son transformadas en llaves. Esto tiene dos aspectos, uno físico, las ganzúas llevan un "diente", las llaves varios. Otro humorístico. Aunque no lo parezca, la utilización de la ganzúa es debida a un juego de palabras. El más característico jefe de la Leibstandarte, desde los tiempos de la SS-Stabswache Berlin hasta el 1. SS Panzer Korps, fue Josef Sepp Dietrich, y en alemán Dietrich es también una ganzúa ...

dientemente de quienes fueron los autores el resultado es claro: los cuatro carros que Wittmann había dirigido sobre Villers han quedado fuera de combate.

En el sector de la estación, una sección de cañones anticarro reivindica haber alcanzado a cuatro Tiger. Uno es tocado cuando se presenta entre dos edificios. Desmantelado, atraviesa la calle y termina su ruta sobre la acera en la esquina de la calle Jeanne Bacon con el boulevard Joffre, allí comienza a arder.

Un segundo es literalmente detenido en el cruce entre la calle J. Bacon y la calle Samson. Durante toda la tarde arderá oyéndose claramente el estallido de las municiones en su interior.

Un tercero quedará inmovilizado en el cruce de las calles J. Bacon y la calle Sant Germain, aunque éste podrá ser recuperado.

El resultado de este combate es que los carros del escuadrón B del 4º CLY y los infantes del 7º Queen 's han conseguido detener la ofensiva que habían lanzado los alemanes sin apoyo de infantería obligándoles a retirarse dejando seis Tiger y un Panzer IV.

El valiente ataque de Wittmann ha sido un fracaso total, pues evidentemente los carros de combate no son el mejor arma para realizar combates urbanos.

Los carros alemanes han sufrido un golpe de igual envergadura que el que habían sufrido los carros ingleses por la mañana, tras el ataque relámpago.

Mientras que la vanguardia de la 7 División Acorazada resiste el ataque de los blindados alemanes, el grueso de la división soporta el ataque de la artillería alemana. El Teniente Coronel Kurt Kauffmann, oficial de operaciones de la División Panzer Lehr reúne numerosos Panzer IV, de la 6 Compañía, II Batallón del 130 Regimiento Panzer, acompañado de numerosas tropas de infantería y ataca Villers por la parte norte. Desde el sur



Panzer VI Tiger I

Por Luis Ricardo Jiménez

Características técnicas

- Constructor: Henschel (chasis), Krupp (torre)
- Números de serie: 250001-251364
- Radio interna: Intercomunicador
- Radio externa: FuG5 y FuG2
- Tripulación: Cinco (Conductor, Operador radio, Artillero, Jefe de carro, Cargador.)

Dimensiones:

- Longitud (con cañón): 8,45 m
- Longitud (sin cañón): 6,316 m
- Anchura (cadenas de combate): 3,72 m
- Anchura (cadenas de transporte): 3,14 m
- Altura de la caja: 1,78 m
- Altura con la torre: 3,00 m
- Peso en combate: 57250 Kg.
- Peso en transporte: 52,250 Kg.

Motorización:

- Maybach HL 210 P45:
- Maybach HL 230 P45,(a partir del nº 250251,
- Motor V12 refrigerado por agua: Transmisión: Maybach Olvar Tipo OG 40 12 16,

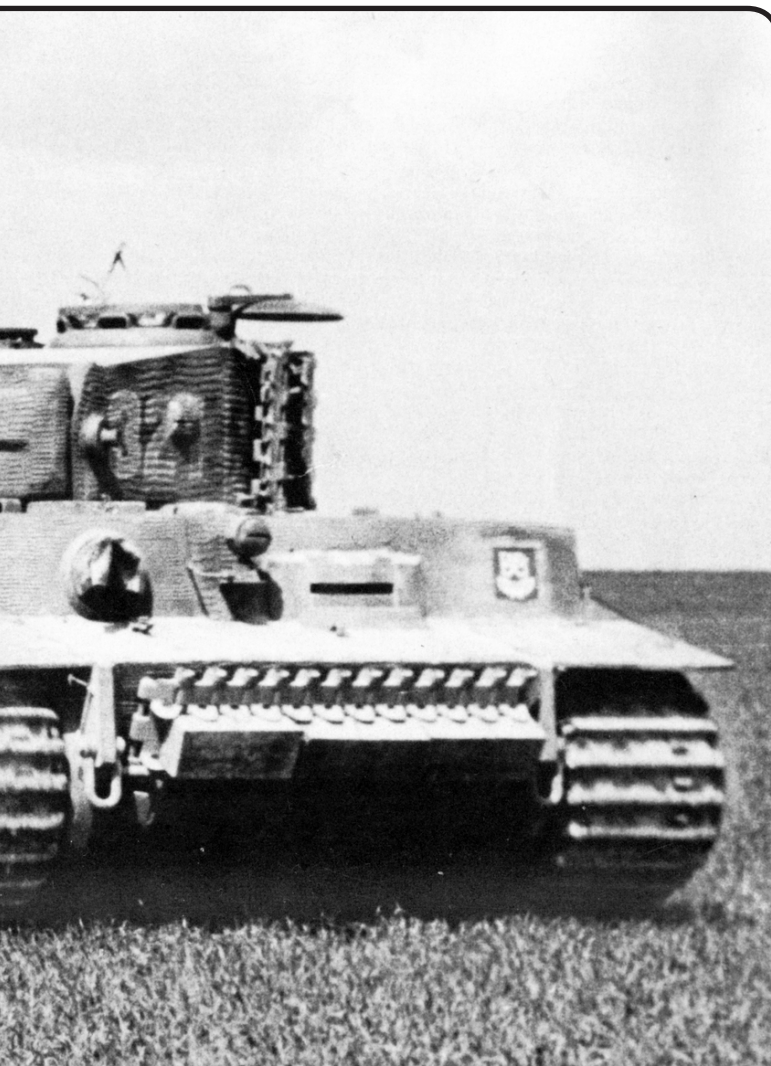
- 8 marchas adelante, 4 marchas hacia atrás.

Velocidades máximas:

- 1ª v, 2,8 Km./h ,
- 2ª v, 4,3 Km./h ,
- 3ª v, 6,2 Km./h ,
- 4ª v, 9,2 Km./h ,
- 5ª v, 14,1 Km./h ,
- 6ª v, 20,9 Km./h ,
- 7ª v, 30,5 Km./h ,
- 8ª v, 45,4 Km./h ,
- 1ª v atrás, 2,8 Km./h ,
- 2ª v atrás, 4,3 Km./h ,
- 3ª v atrás, 6,2 Km./h ,
- 4ª v atrás, 9,2 Km./h ,

Cadenas:

- Anchura: Combate 720 mm, Transporte 520 mm
- Eslabones por cadena: 96 es.,
- Peso de un eslabón de combate: 26,76 Kg. ,
- Peso/cadena: 2880 Kg.,
- Velocidad máxima: 45,4 Km./h ,
- Velocidad carretera: 38 Km./h,



llegan granaderos de la 2 División Panzer sin apoyo de blindados. Al final de la tarde la situación se agrava para los ingleses. El bombardeo del pueblo es intenso por parte de la artillería alemana, y el aumento de las pérdidas comienza a hacer mella en la moral inglesa, además agravado por la lluvia intermitente que cae durante la tarde.

La vacilación para el general Erskine, comandante de la división y del brigadier Hinde al mando de la 22ª Brigada Blindada, es mantenerse con el riesgo de aniquilación completa de todas las unidades o replegarse sobre las alturas alrededor del pueblo de Amayé-sur-Seulles.

Hinde da órdenes para que la compañía de la 1 Brigada de Fusileros y el 4º CLY se retiren a la otra parte del pueblo haciendo el camino inverso de por la mañana. Estas tropas se reunirán con los carros del 1º y 5º RTR, las compañías 5º y 6º de Queen's y las compañías restantes de la 1 Brigada de Fusileros; haciendo así una posición más sólida. Los carros restantes del 4º CLY que deben organizar el repliegue, han sido prevenidos para hacerlos en una hora fijada, pues comenzará un bombardeo sobre Villers para cubrirlos.

Al día siguiente, 14 de junio, los alemanes vuelven a ocupar el pueblo. Los ingleses que lo han abandonado organizan su repliegue hacia las posiciones de Livry siguiendo la carretera de Villers-Caumont. Forman una caja ("Box") defensiva. Los dos flancos de la caja están cubiertos por el 5º RTR y la artillería del 5º RHA junto a la sección táctica del cuartel general de la brigada ocupan el centro.

Los alemanes amenazan sus tres lados y la configuración del bocage normando les permite acercarse a menos de 100 metros. Es una verdadera batalla a quemarropa la que se desarrolla. La División Panzer Lehr ataca desde el norte, desde Anctoville;

- Velocidad campo a través: 20 Km./h,
- Autonomía carretera: 125 Km.,
- Autonomía campo a través: 80 Km.,

Vadeo:

- Obstáculo vertical: 0,8 m.
- Pendiente: 35°
- Trincheras: 2,5 m.
- Relación peso/potencia: 12,3 CV/Tn.
- Capacidad de carburante: 569 litros.
- Tipo de carburante: gasolina.
- Consumo en carretera: 4,32 litros/Km.
- Consumo todo terreno 6,75 litros/Km.

Armamento:

Arma principal: Cañón 8,8 cm. KwK 36 L/56.
 Veloc. inicial: 660 m/s (proyectil explosivo / HE)
 773 m/s (proyectil anticarro / AP)
 930 m/s (proyectil anticarro núcleo tungsteno / AP)
 Alcance: 3000 m (proyectil anticarro / AP)
 5000 m (proyectil explosivo / HE)
 Capacidad: 92 proyectiles
 Sistema de puntería: TzF 9b 2,5x 24°, posteriormente TzF 9c 2,5x y 5x

Elevación: - 6,5° / +17° - (10° / 20°)

Giro del mantelete: 15° (en ambas direcciones)

Giro de la torre: 360°

Velocidad de rotación: 25 a 60 segundos, según el régimen del motor.

Armamento secundario: 2 ametralladoras MG 34 de 7,92 mm.

1 coaxial en la torre.

1 con rótula en el frente del carro.

Munición: 4800 proyectiles.

Blindaje:

Caja:

- Frente: 100 mm.
- Costados, superior: 80 mm.
- Costados, inferior: 60 mm.
- Trasera: 80 mm.
- Arriba: 25 mm.
- Bajos: 25 mm.

Torre:

- Frente: 100 mm.
- Mantelete del cañón: 120 mm.
- Costados: 80 mm.
- Trasera: 80 mm.
- Arriba: 25 mm. posteriormente 40-45 mm.



Uno de los Tigres destruidos en las calles de Villers Bocage

mientras que al sur presiona la 2 División Panzer desde Coulvain.

La hora de retirada prevista por la mañana ha sido pospuesta por estos ataques. Al mediodía un número importante de vehículos comienza a concentrarse en las afueras de Amayé-sur Seullès. Hacia las 16 horas llegan órdenes para que la brigada aproveche la noche para efectuar su retirada y unirse al resto de la división. Los alemanes lanzan entonces un fuerte ataque con blindados e infantería que a punto está de cercar al 5º RHA y al 5º Queen's.

Al cabo de una hora, y hostigados por la artillería y la aviación, los alemanes se retiran. Dejan alrededor de 700 bajas y numerosos Panzer IV alrededor de la caja. Hacia las 20 horas los alemanes reconocen su fracaso, la retirada de los ingleses va a poder proseguir, y cuando las últimas unidades comienzan a retirarse es ya medianoche. La retaguardia, compuesta por el 5º RTR y el 7º

Queen's quedará en posición hasta aproximadamente las dos de la mañana. Los blindados se retiran sobre posiciones a 6 km. al este de Caumont llevando sobre ellos soldados agotados y adormilados. El ruido de los motores es tapado por el sonido de las explosiones de los obuses que lanza la artillería y las bombas lanzadas por la aviación, para no alertar a los alemanes. Aún así los alemanes dispararán numerosos proyectiles hacia el interior de la caja destruyendo varios vehículos.

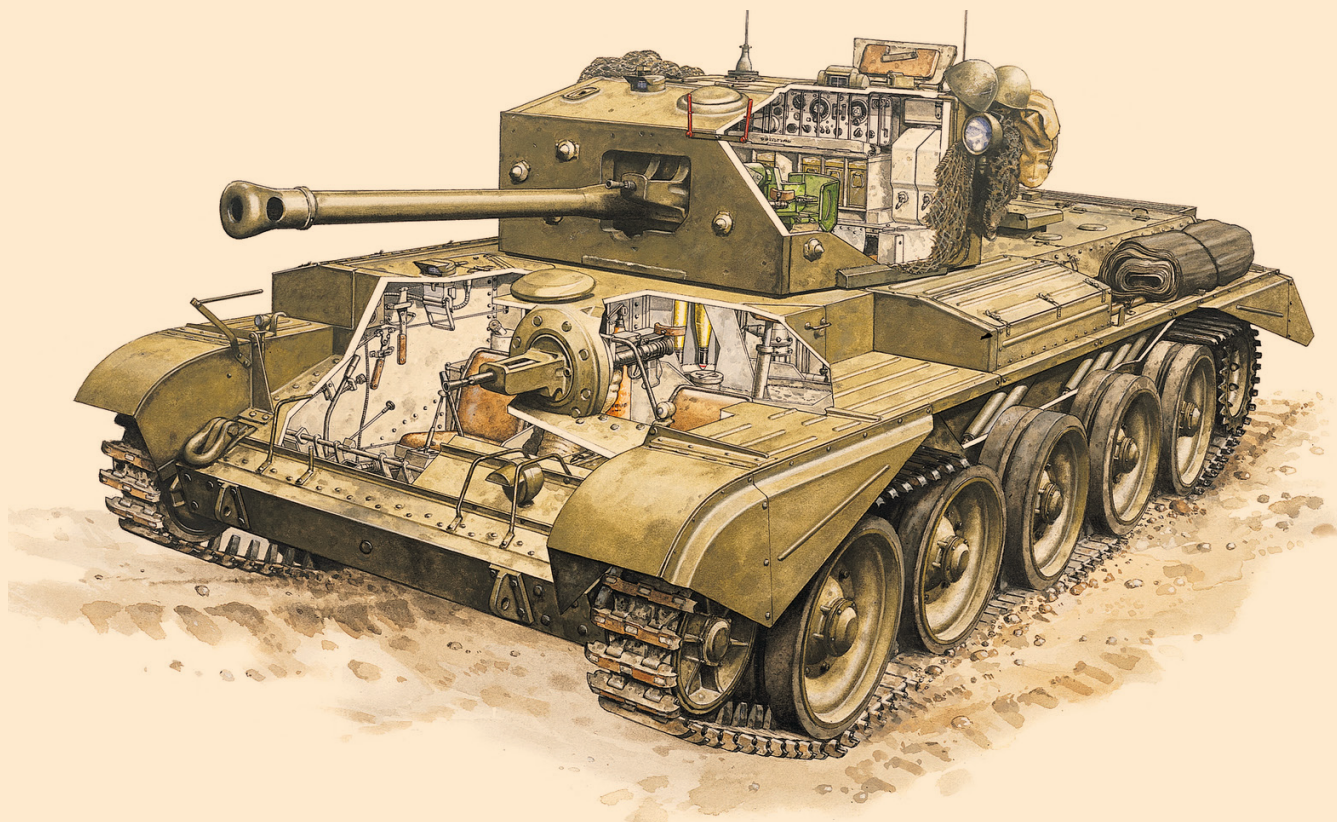
Los ingleses han regresado a las bases de las que habían partido en la mañana del 13 de junio antes de lanzar su ofensiva.

La batalla de Villers-Bocage fue un episodio lastimoso para los ingleses puesto que los alemanes lograron neutralizar y luego eliminar la tentativa de ruptura cuyo éxito podría haber sido catastrófico para las divisiones blindadas alemanas, especialmente para la División Panzer Lehr.



El XXX Cuerpo y la 7 División Acorazada habían fracasado por diversas razones. Por un lado, por una mala coordinación entre los blindados y la infantería. Los días 10 y 11 de junio, la 7 División Acorazada ha combatido en Normandía como lo había hecho anteriormente en el desierto. Los alemanes están mucho más habituados al combate en el bocage, que además les favorece. Bien enterrados y camuflados dejan acercarse, carros, coches blindados,... y los atacan a poca distancia.

En Villers, la 7 División



El Tanque de crucero Mk viii Cromwell

En Gran Bretaña, la diferencia entre tanques de “Crucero” y de “Infantería” persistió casi hasta el final de la guerra a pesar del hecho de que el resto de los países nunca habían considerado el concepto. Dicho concepto en Gran Bretaña persistió incluso después de que las desafortunadas experiencias de los primeros diseños de “Cruceros” habían resaltado las desventajas de producir un tanque ligeramente armado y blindado, y continuó incluso cuando un reemplazo para el tanque Crusader estaba siendo buscado. La necesidad de más blindaje y de un cañón mayor fue finalmente comprendida (así como también se requería un motor más potente) y en 1941 fue emitida una nueva especificación. Ésta fue respondida con dos candidatos basados sobre el mismo diseño básico del A27, uno era el A27L con un motor Liberty (éste se convertiría en el Centaur) y el otro era el A27M con un motor Meteor de Rolls Royce que se convertiría en el Tanque de Crucero Mk VIII Cromwell.

Los primeros tanques Cromwell fueron producidos en enero de 1943. Las primeras tres variantes (el Cromwell I con dos ametralladoras Besa, el Cromwell II con orugas más anchas y una sola ametralladora, y el Cromwell III que era un Centaur I con el motor modificado) tenían como armamento principal un cañón de 6 libras (57 milímetros), pero en 1943 se había decidido que un cañón algo más pesado sería requerido y un nuevo cañón de 75 milímetros fue demandado. Los primeros Cromwell Mk IV con el nuevo cañón de 75 milímetros fueron enviados a los regimientos blindados en octubre de 1943. Desde entonces, el cañón de 75 milímetros permaneció siendo el armamento principal de la serie Cromwell hasta la variante Mk VIII, que tenía un obús de 95 milímetros para apoyo cercano.

Quizás, el principal valor de los Cromwell para los regimientos blindados británicos durante 1943 fue como tanque de entrenamiento, pues al menos las tropas tenían un tanque que era en parte un rival de sus contrapartes alemanes. El Cromwell gozaba de un mejor blindaje (8-76 milímetros) que cualquier otro tanque “Crucero” anterior y el cañón de 75 milímetros, que compartía

muchos componentes del más pequeño de 6 libras, al final proporcionó a los tanques británicos un arma viable. No obstante, en el momento en que estaban preparados para entrar en servicio activo, los Cromwell estaban en el proceso de ser reemplazados por el M4 Sherman por motivos de estandarización y seguridad logística. Sin embargo, el Cromwell entró en combate. Muchos fueron utilizados por la 7 División Blindada en las campañas que siguieron a los desembarcos en Normandía. Aquí, el excelente rendimiento proporcionado por el motor Meteor hizo del Cromwell un vehículo muy deseado: era rápido y fiable, y el cañón resultó ser fácil de preparar y disparar.

El Cromwell fue un peldaño en el desarrollo del posterior tanque Comet, el cual emergería como quizás el mejor tanque británico de la guerra. Pero el Cromwell fue un vehículo importante, no solamente como tanque de combate sino para varias otras funciones. Algunos fueron utilizados como puestos móviles de observación de artillería (Cromwell OP) con su cañón principal eliminado y equipos extra de radio. Otros fueron convertidos en vehículos blindados de recuperación, Cromwell ARV, con su torreta completamente eliminada. El Cromwell fue también utilizado como la base para un tanque de asalto fuertemente blindado conocido como el A33, el cual estaba preparado en mayo de 1943 pero que nunca entró en producción.

Especificaciones

Dotación: 4

Peso: 27.942 kilos.

Planta Motriz: Un motor Rolls-Royce Meteor V-12.

Dimensiones: longitud total 6,42 metros; anchura 3,048 metros; altura 2,51 metros.

Rendimiento: velocidad máxima 61 km/h; autonomía 278 km.; vadeo 1,219 metros; obstáculo vertical 0,914 metros; trinchera 2,286 metros. Cromwell Mk IV perteneciente a la 1 Brigada Blindada Checa (1945).

Acorazada ha cometido otro error importante. Ha atravesado el pueblo de forma rápida sin tomar tiempo para preguntar a los habitantes sobre una presencia eventual de alemanes en la zona. Son numerosos los habitantes que han observado el día anterior la presencia de blindados en las afueras del pueblo. Esto se une a la falta del pelotón explorador, como ya hemos visto, que podría haber aportado precisos informes sobre la presencia de Wittmann y su compañía.

Además los flancos de la vanguardia están mal protegidos, a diferencia de la retaguardia que están protegidos por los carros del 8º y 11º de Hussars.

Serán, Bucknall, comandante del XXX Cuerpo y, Erskine, jefe de la 7 División Acorazada, los que pagarán este fracaso, pues ambos serán sustituidos el 3 de agosto por los generales Horrocks y Verney respectivamente

Pero los alemanes también han cometido errores por su parte. El ataque de los Tiger en el interior del pueblo les ha costado varios de ellos, demostrando que los carros no deben ser utilizados en el combate urbano, y menos aún, carros tan pesados como los Tiger. Un segundo error ha sido el de no poder aislar la “caja” en la que se encontraba la 7 División Acorazada, perdiendo una ocasión única de poder haber destruido una división blindada aliada completa.

Sea como fuere la intervención de Wittmann y sus hombres supone una derrota total de los ingleses que sólo en material han perdido numerosos vehículos, siendo imposible cuantificar cuales han sido destruidos por Wittmann en su ataque.

Enumeramos las pérdidas totales inglesas:

* 27 carros: 20 Cromwell, 4 Firefly y 3 Honey

* 28 vehículos blindados: 14 Half-Track, sobre todo de la Rifle Brigada; 14 carriers, brencarriers o lloydcarriers

* se puede añadir 9 vehículos blindados y algunos carros ligeros del 8º de Hussars

Los alemanes han perdido 6 Tiger (aunque según algunas fuentes 3 serán recuperados) los primeros Tiger perdidos en Normandía desde el 6 de junio y 2 Panzer IV.

Apéndice: Composición de la 7ª División Blindada

Cuartel General divisionario, Major General Erskine

- Fuerza: 8 Cromwell y 2 Centaur AA

Regimiento de reconocimiento blindado, 8º King's Royal Irish Hussars

- Fuerza: 40 Cromwell, 30 Honey, 6 Firefly, 5 Centaur AA y 8 Scout Cars

Royal Artillerie:

- 3º RHA
- 5º RHA
- 65º Regimiento antitanque
- 15º Regimiento ligero antiaéreo

Compañía independiente de ametralladoras

131ª Brigada de Infantería:

- 5º Queen's Royal Regiment
- 6º Queen's Royal Regiment
- 7º Queen's Royal Regiment

22ª Brigada Blindada, Brigadier Hinde

- 4º County of London Yeomanry (CLY), Coronel Cranley
- 55 Cromwell, 6 Sherman, 11 Honey, 6 Centaur AA y 8 Scout Car
- 1º Royal Tank Regiment (RTR)
- 42 Cromwell, 16 Sherman, 11 Honey, 6 Centaur AA y 8 Scout Car
- 5º Royal Tank Regiment (RTR)
- 42 Cromwell, 16 Sherman, 11 Honey, 6 Centaur AA y 8 Scout Car

Batallón de Infantería Motorizada

- 1ª Rifle Brigada (RB): 68 Half Tracks y 20 Carrier

Schwere SS-Panzer-Abteilung 101 (s.SS-Pz. Abt. 101)

Por Ricardo Luís Jiménez

En el Ostfront. (Frente del este)

La 4ª, posteriormente 13ª s. SS Pz.-Kompanie, de la “Leibstandarte Adolph Hitler”, fue creada el 15 de agosto de 1942, la unidad no recibió sus Tigres hasta comienzos del año 1943. Tras un corto entrenamiento, participó en la operación para la recuperación de Jarkov, y estableció contacto con la División “GrossDeutschland” el 22 de marzo de 1943. En el curso de este periodo perderá 2 carros de 9 disponibles.

Para “Zitadelle”, dispondrá de 14 tigres. Kursk verá el apogeo de esta unidad que hará auténticos destrozos en las filas de los blindados soviéticos por la pérdida de dos Tigres el 6 y el 12 de julio de 1943. La unidad entregará sus restantes Tigres a la 5ª Kp. de la “Das Reich” y a la 9ª s.Pz.Kp de la “Totenkopf”. Las tripulaciones serán enviadas a Italia para ser reconstituidas.

En noviembre de 1943 retomarán las acciones en el sector de Kirovgrado y los combates serán agotadores.

A finales de febrero de 1944 no quedarán más que 2 Tigres sobre los 27 alistados. Convertida en ese tiempo en s.SS-Pz. Abt. 101, la unidad será enviada a Normandía, y posteriormente reequipada con los Tigres II, (Königstiger)

Durante su paso por el frente del Este, unos 12 meses, serán utilizados una cuarentena de Tigres para un total aproximado de 400 blindados enemigos destruidos. Entre los grandes cazadores de la unidad, junto a Michael Wittmann, por supuesto están el Obersturmführer Helmut Wendorf con 58 carros destruidos a 12 de febrero de 1944 y el Rottenführer Karl Heinz Warmbrunn, 51 a 16 de abril de 1944.



En el Westfront. (Frente del oeste)

La 3ª compañía y el *Stab* (plana mayor) son los primeros componentes del batallón en llegar. El entrenamiento tuvo lugar en el sector de Mons (Bélgica), de enero a finales de marzo de 1944. A finales de abril el resto de la 13ª compañía de la "LSSAH", que combatía en la Unión Soviética se une al nuevo batallón en el sector de Beauvais. Tras un curso con fuego real de una semana la unidad estará preparada para entrar en combate.

Llegará con retraso al frente normando y comenzará con la acción más conocida de los Tigres en Normandía: la carga de Michael Wittmann en Villers-Bocage el 13 de junio de 1944. A continuación el batallón combatirá al precio de grandes sacrificios. 25 Tigres serán destruidos en combate, 4 por ataques aéreos. Sólo una quincena de las máquinas serán saboteadas por sus tripulaciones. Parece ser que 3 ó 4 carros consiguieron franquear el Sena. Los aliados pagarán un fuerte tributo al s.SS *Pz. Abt. 101*, cerca de 200 blindados y numerosos cañones anticarro y otro tipo de vehículos, por la pérdida de unos 40 Tigres.

El 9 de septiembre los restos de la unidad recibirán ordenes de descanso y reconstitución con Tiger II, retardando el avance aliado al norte de París, en los alrededores de Beauvais. Con este cambio el 22 de septiembre de 1944 fue redesignado como *Schwere SS-Panzer-Abteilung 501*.

En diciembre de 1944 participará en la operación "*Wacht am Rhein*", la ofensiva de Las Ardenas, dentro del *Kampfgruppe* Peiper junto a otras unidades del "LSSAH", con 45 Tiger II.

En marzo de 1945 reportará una fuerza de 32 carros, de los cuales solamente 8 serían operativos.

A lo largo de su historia, el s.SS-*Pz. Abt. 101* perderá 107 carros por unos 500 carros enemigos destruidos. ¡Una proporción de caza de 1 - 4,67!

Miembros notables de la unidad

- Karl Möbius (125 carros destruidos acreditados, número exacto desconocido)
- Heinz Kling (51 carros destruidos acreditados, número exacto desconocido)
- Karl-Heinz Warmbrunn (57 carros destruidos acreditados, número exacto desconocido)
- Helmut Wendorff (84 carros destruidos acreditados, número exacto desconocido)
- Michael Wittmann (138 carros destruidos acreditados, número exacto desconocido)
- Bobby Woll (más de 100 carros destruidos acreditados, número exacto desconocido)



Receptores de la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro

- Heinrich Kling
- Michael Wittmann
- Franz Staudegger, (El primer comandante de Tigre en ser condecorado con ella, destruyó 22 carros el 8 de julio de 1943)
- Balthasar Woll
- Helmut Wendorff
- Alfred Günther



LA FLOTA AEREA JAPONESA EN LA 2GM

Por José Miguel Fernández Gil.

Gracias a la visión de futuro del Almirante Isoroku Yamamoto, la Teikoku Kaigun (Marina Imperial), entró en la 2GM (el 7 de Diciembre de 1941) con el mayor número de portaaviones disponible en el Teatro de Operaciones del Pacífico. Al inicio de las hostilidades la Flota Imperial Japonesa podía poner en práctica uno de los principales puntos de la doctrina militar: Concentración. La única manera de mover tropas de un punto en conflicto a otro, era una larga línea imaginaria sobre la gran superficie del mayor océano del planeta y para ello en esta nueva guerra de 3D, el dominio del aire sobre el campo de batalla por norma general decantaba el curso de la batalla. Cuando en este campo de batalla tan vasto que en innumerables veces los contendientes no veían a su oponente, los aviones de combate eran el principal arma del combate.

Con la creación de la **Kido Butai** el 10 de Abril de 1941, Flota de Portaaviones, los Japoneses podían obtener el control del aire y lograr que los buques de guerra y los transportes de tropas enemigos acabaran en el fondo del Pacífico, así pavimentaron durante 4 meses una campaña de invasiones de manera tan fulgurante que recordaban la blitzkrieg de mayo/junio de 1940 en Europa Occidental. Península Malaya, Indias Holandesas Orientales, Singapur, Wake, Guam, Islas Andaman, Islas Bismarck, Islas Filipinas e Islas Salomón fueron cayendo unas tras otras sin que los Aliados nada pudieran hacer, salvo sufrir fuertes pérdidas en hombres y buques.

El 7 de Diciembre de 1941, la Kido Butai, estaba compuesta por 9 Portaaviones y 1 Portahidroaviones, en 5 divisiones con unos 600 aparatos, que llegó a su máxima expansión en Mayo de 1942 con el alistamiento del *IJN Junyo*.

La composición de esta fuerza era:

1ª División de Portaaviones (Vicealmirante Chuichi Nagumo, JEM Contralmirante Ryunosuke Kusaka)

- IJN Akagi
- IJN Kaga

2ª División de Portaaviones (Contralmirante Tamon Yamaguchi)

- IJN Soryu

- IJN Hiryo

3ª División de Portaaviones (Contralmirante Torao Kuwabara)

- IJN Zuiho
- IJN Hosho

4ª División de Portaaviones (Contralmirante Kakuji Kakuta)

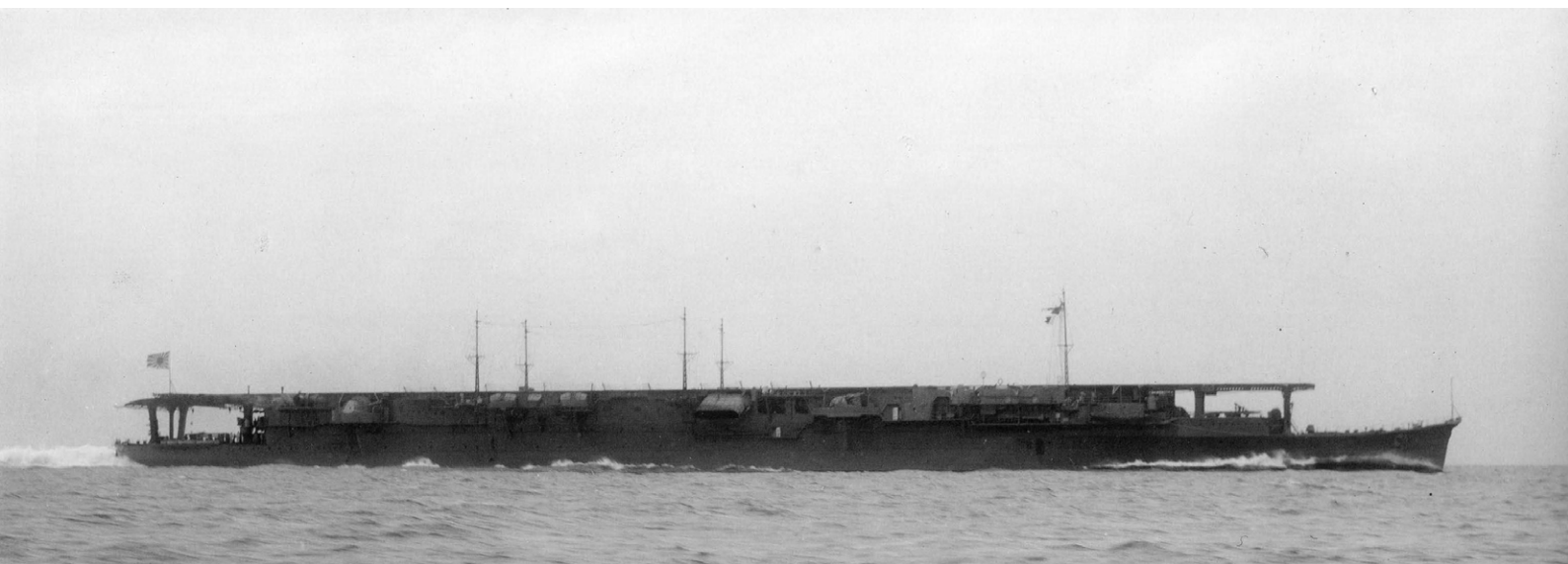
- IJN Ryujo
- IJN Taiyo (Kasuga Maru)
- IJN Ryujo
- IJN Shoho
- IJN Junyo (3 de Mayo de 1942)

5ª División de Portaaviones (Contralmirante Chuichi Hara)

- IJN Shokaku
- IJN Zuikaku

Pero esta fulgurante cadena de victorias se cimentaba sobre un gigante con pies de barro: Los Portaaviones de la Teikoku Kaigun y sus grupos aéreos. Cuando estos fueron puestos a prueba en combate durante 1942, demostraron que apenas estaban a la altura de sus expectativas. Al tener que estar continuamente en activo, los buques apenas podían permanecer en dique seco el tiempo suficiente para realizar tareas de mantenimiento. Además era imposible remodelarlos para subsanar los fallos detectados en ellos durante los combates.

Al no tener un modelo práctico ni experiencia previa de combate en que basarse, los diseñadores navales japoneses, al igual que sus contrapartes occidentales, cometieron algunos errores en los diseños de los portaaviones que no tenían en cuenta los efectos de los daños producidos durante el combate, ni cómo enfrentarse a ellos durante la batalla. Uno de los principales, sino el principal, fue la pésima habitabilidad interior: la mentalidad japonesa de auto sacrificio iba en detrimento de la seguridad interior. En todos los portaaviones japoneses los hangares estaban completamente cerrados y se confiaba la ventilación interior a un sistema de extractores de flujo forzado y portillas, estas últimas se convertían en peligrosas vías de agua en caso de daños en la



IJN Shoho

obra viva del casco.

Dos graves deficiencias que se detectaron durante los combates en 1942 fueron que las paredes de los hangares no actuaban como se tenía previsto que hiciesen. A excepción del IJN Taiho y del IJN Shinano ninguno tenía cubierta de vuelo blindada o cubierta de hangares blindada, así pues los diseñadores construyeron las paredes de los hangares para que si ocurriera una explosión en su interior, **estas estallaran hacia el exterior** dirigiendo la fuerza de la deflagración hacia los costados y el exterior del buque, pero en la práctica se demostró que no actuaban así puesto que los portaaviones que fueron alcanzados en las batallas aeronavales de 1942, acabaron con las cubiertas de vuelo destrozadas debido a la deflagración de las bombas en su interior: la fuerza de esta subía hacia arriba, reventándolas y, al estar construidas de madera, contribuían a cualquier incendio que se produjera en el interior de los hangares. El segundo fue que en 1942 no se disponía de espuma antincendios. Se utilizaba gas de CO² y agua para enfriar los restos incandescentes, pero cuando los portaaviones fueron alcanzados, en muchas ocasiones estos conductos de CO² quedaban destruidos y muchas veces se perdía además presión en los colectores de agua antincendios.

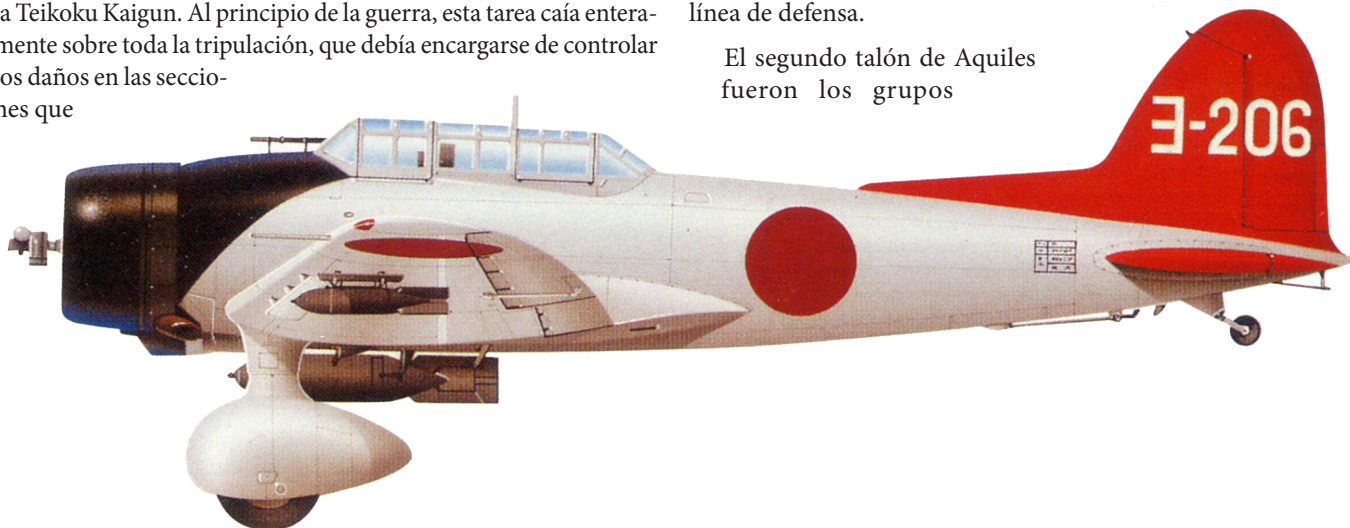
En la Armada Imperial el adiestramiento de los grupos de control de daños fue siempre insuficiente y además no existía un cuerpo ni oficialidad exclusivo a esta tarea a bordo de los navíos de la Teikoku Kaigun. Al principio de la guerra, esta tarea caía enteramente sobre toda la tripulación, que debía encargarse de controlar los daños en las secciones que

estaban destinados y a los oficiales y suboficiales a cargo. El capitán debía coordinar esta tarea además del resto de funciones propias de gobernar una nave.

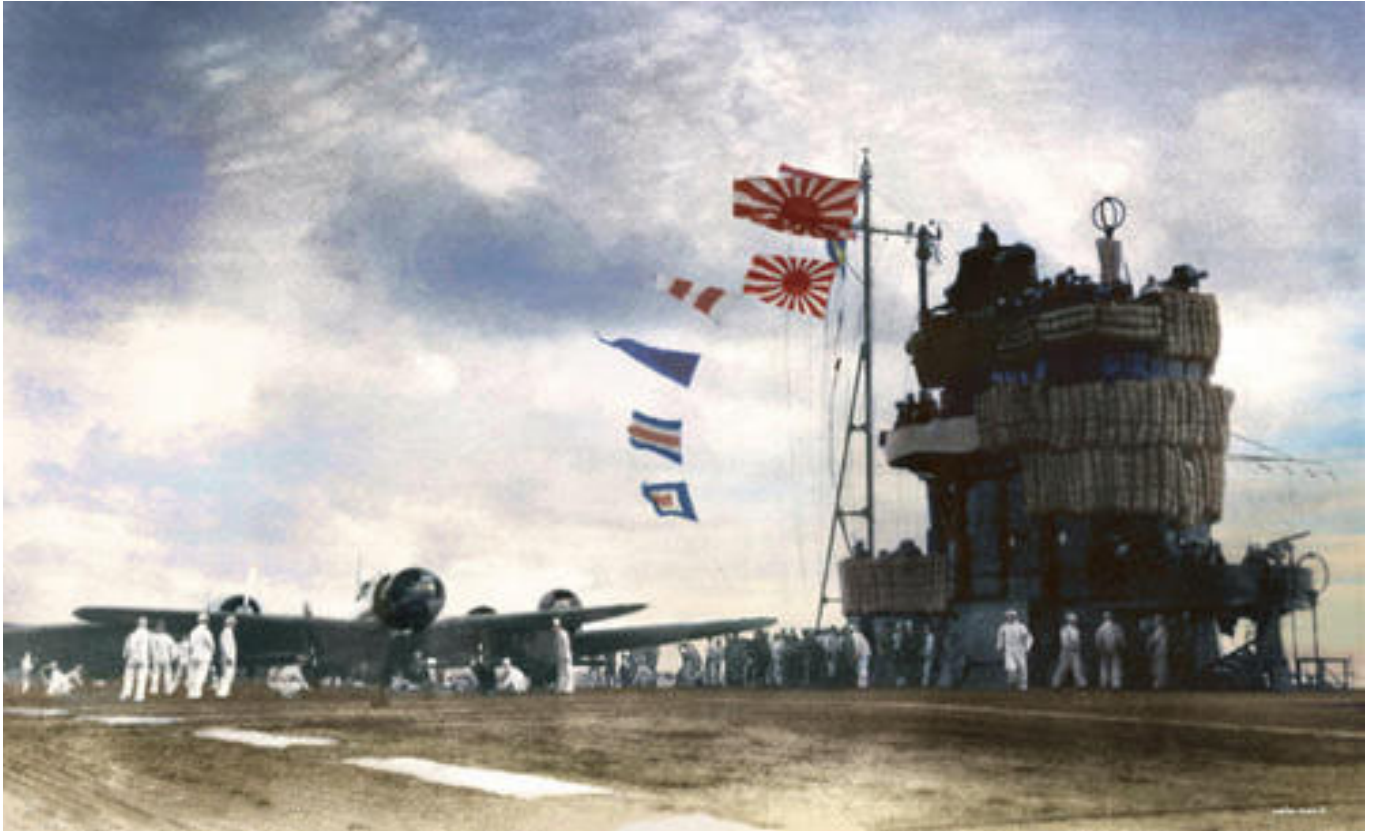
A bordo de los portaaviones no sólo estaban la gasolina de aviación y las municiones para estos y las armas antiaéreas, toda la pintura exterior e interior era altamente inflamable y además se tenía que sumar una gran cantidad de otros materiales inflamables como toneladas de papel y de seda.

Y por último tenemos los propios depósitos de gasolina de aviación y de fuel para las calderas: sus mamparos formaban parte de la estructura interna del buque, lo que se conoce como “obra viva”, estos estaban separados de otros compartimentos por un doble mamparo relleno de gas de CO². En 1944 se perdieron 3 portaaviones a causa de la ruptura de las juntas de estos tanques cuando fueron alcanzados por torpedos: la deflagración submarina magnificada por la presión del agua provocaba vertidos en las sentinas del buque, y cuyos vapores altamente explosivos e inflamables debido a la pésima habitabilidad eran esparcidos por los extractores por toda la eslora del buque, a la espera de la chispa que iniciara una detonación en cadena por todo su interior. Así acabaron el *IJN Taiho*, *IJN Shokaku* e *IJN Hiyo* en la Batalla del Mar de Filipinas. En esta batalla la Armada Imperial reunió a todos sus portaaviones disponibles, 9 entre pesados y ligeros, para acabar con la amenaza principal a su primera línea de defensa.

El segundo talón de Aquiles fueron los grupos



Aichi D3A



Cubierta de vuelo de un portaaviones japonés

embarcados de aviones. En 1941 la Teikoku Kaigun contaba con casi 1.500 aviadores de primera fila y algunos reunían una gran experiencia en combate sobre los cielos de China. Los aparatos eran los mejores en su cometido: Mitsubishi A6M, Aichi D3A y Nakajima B5N. Pero de construcción ligera eran demasiado débiles a la hora de encajar daños y dar cierto grado de supervivencia a sus tripulaciones. Se necesitaban 2 años para adiestrar a un aviador y permitirle servir en primera fila, y debido a la baja producción de aparatos de combate los nuevos aspirantes se adecuaban a la planificación de entrega de nuevos aparatos: así pues el adiestramiento masivo de tripulaciones era algo inimaginable en Japón antes de la guerra.

El continuo uso de los portaaviones, el escaso tiempo de descanso y la inexistencia de grandes grupos de aparatos y tripulaciones aéreas de reemplazo, obligaba a sustituir las bajas con pilotos y tripulaciones navales de grupos con base en tierra

Control de daños en el Zuiho



y muchos de ellos no eran aptos para el servicio embarcado.

Para obtener calificación para estar embarcado se exigía un mínimo de **4 despegues y aterrizajes en los portaaviones**, como estos tenían al principio su grupo aéreo al completo no se dispuso de un programa de pilotos embarcados de reserva aunque tuvieran que servir en grupos de tierra.

No fue hasta 1943 y cuando los grupos aéreos embarcados estaban al borde del colapso, no se adoptó un programa intensivo de adiestramiento de reemplazos, que no estarían aptos para su servicio embarcado hasta finales de 1944 o principios de 1945. En 1943 durante la campaña de las Salomón se cometió un grave error estratégico, cuando se desembarcaron los pocos aviones y tripulaciones aéreas embarcadas mínimamente entrenadas para su uso en bases de tierra y fueron diezmados por los nuevos aparatos y tripulaciones entrenadas de la USNavy.

El canto del cisne de las tripulaciones aéreas embarcadas fue la Batalla del Mar de Filipinas, llamada gráficamente por los estadounidenses: “El tiro al pavo de las Marianas”. Se adelantó el envío a primera línea de las tripulaciones a medio entrenar, se les dieron aparatos netamente inferiores a sus contrapartes y se les envió a luchar con la vana esperanza de conseguir una gran victoria. Su aniquilación marcó el fin de la Flota Aérea embarcada de la Teikoku Kaigun y el 24 de Octubre de 1944 se lanzó desde los portaaviones Japoneses la última fuerza de ataque contra el enemigo.

Después de eso todo el esfuerzo se centró en adiestrar pilotos para las misiones “Kamikaze”. Sólo era necesario que supieran despegar y maniobrar en el aire, nada de complicadas formaciones ni maniobras de combate.

EL FINAL DEL SHOKAKU



Por José Miguel Fernández Gil ¹

El IJN Shokaku pertenecía a la Clase que le dio nombre junto a su gemelo IJN Zuikaku y fueron los últimos portaaviones puros construidos y entrados en servicio antes del estallido de la 2GM en el Pacífico por la Marina Imperial Japonesa. Su diseño ya no tuvo que ajustarse a las limitaciones de los Tratados Navales de Washington (1922) y de Londres (1931) que expiraron en Diciembre de 1936.

La oficina de diseños navales se puso manos a la obra sin tiempo que perder y salieron de sus mesas los proyectos de los Portaaviones Clase Shokaku y los mastodónticos Acorazados Clase Yamato: los primeros auspiciados y apoyados por el entonces Viceministro de Marina, Isoroku Yamamoto.

El nuevo diseño se basó en los planos del anterior IJN Hiryu, de ahí su parecido; mayor eslora y manga con una pequeña pero funcional isla en el lado de estribor. La experiencia de colocar la isla a babor no dio los resultados previstos y fue abandonado en los futuros proyectos.

Sin restricciones de tonelaje, estas unidades se diseñaron con un blindaje adecuado que le permitiera recibir daños importantes sin que peligrara su supervivencia, pero todas las unidades construidas tenían un “defecto de diseño”: los peligrosos tanques de combustible, tanto de fuel para las calderas, como de gasolina de aviación. **Los diseñadores Japoneses incluían los mamparos que constituían estas cisternas como parte estructural del casco y por ello sensibles a resquebrajarse al recibir un impacto**

submarino en sus cercanías. La única licencia que se tomaron fue aislar estas cisternas del resto de los compartimentos internos por un doble mamparo que se inundaba de gas CO2 para evitar un incendio fortuito.

Ambos Portaaviones participaron en la mayoría de las batallas aeronavales del Pacífico a excepción de la de Midway (4 de junio de 1942) y el IJN Shokaku, además, de la de Cabo Engaño (25 de octubre de 1944) a resultas de ser hundido en junio de 1944 (su gemelo, el Zuikaku, sí participará).

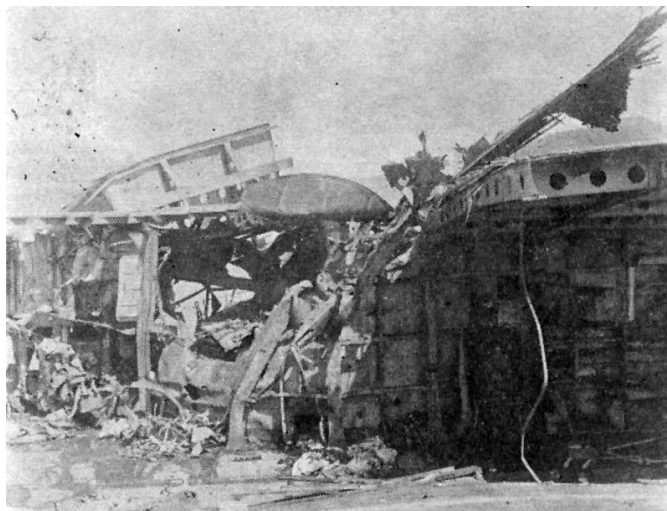
A continuación entraremos en los detalles de su hundimiento.

El 19 de Junio de 1944, desde el amanecer la 1ª División de Portaaviones (*IJN Taiho*, *IJN Shokaku* e *IJN Zuikaku*), inician las operaciones aéreas contra la TF-58. A las 08:10 se produce el primer incidente grave al ser torpedeado el *IJN Taiho*, esto hace que el resto de la División tenga que reducir su velocidad para adecuarla al dañado Portaaviones de Ozawa. A las 10:52 el USS Cavalla detecta al *IJN Shokaku* que se encuentra realizando operaciones aéreas: se aprestaba a recuperar una CAP de 10 aparatos y debía mantener su rumbo hasta terminar la operación. Desgraciadamente esto lo acercaba a la posición del submarino estadounidense.

A las 11:10 se empiezan a recuperar los cazas de la CAP, doce minutos después tras haber recuperado el último A6M, es impactado por el primer torpedo a estribor junto al depósito de combustible de aviación de proa.

Debido a los trágicos sucesos que ocurrieron después y al rápido hundimiento del buque, no se pudo salvar el diario de abordaje y el informe de su pérdida sólo se pudo hacer mediante interrogatorios a los pocos supervivientes del buque. El *IJN Shokaku* recibe tres impactos de torpedos, algunas fuentes indi-

¹ Este documento está basado en el artículo de *Anthony Tully*, *Jon Parshall* y *Richard Wolff*, además de datos obtenidos en las webs de sitios como Wikipedia, Combined Fleet y del magnífico libro “La Guerra Naval en el Pacífico” de Luis de la Sierra.



Daños del Shokaku en después de la batalla de Santa Cruz

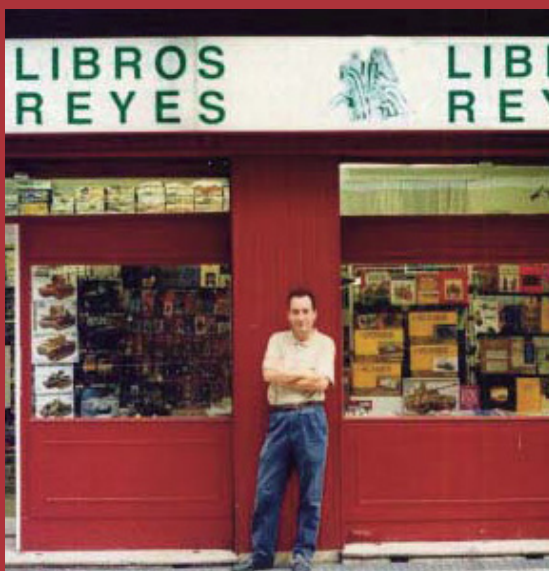
can que quizás cuatro, en estribor entre la zona central y la proa del buque a intervalos de 8 segundos entre detonaciones. La secuencia que a continuación se detalla se basa en el hipotético escenario de que el *IJN Shokaku* recibió 4 impactos, puesto que este escenario se ajusta más a la posterior descripción de los supervivientes de los daños causados y el devastador efecto que llevó a su pérdida.

Tras el primer impacto que provoca la ruptura de las juntas del depósito, éste empezó a verter su contenido en el interior del buque. También provoca una lluvia de agua y restos ardientes que azota la cubierta de vuelo y causa una matanza entre el personal de cubierta que en esos momentos se estaban ocupando de los aparatos recién anaveados y los pilotos de éstos que aún se encontraban allí. El segundo impacto se produce entre la sala de calderas 3 y 5 que provoca la rápida inundación de ambos compartimentos y la pérdida de potencia. El tercer impacto se produce justo delante de la isla del buque, esta detonación inicia el incendio de la gasolina que manaba de los rotos depósitos y el terrible estallido provoca que el elevador delantero se salga de sus carriles y se eleve unos 90 centímetros sobre la cubierta de vuelo, provocando más bajas entre la gente que se encontraba allí puesto que también se hallaban algunos aviadore que observa-

ban las tareas de recuperación de aparatos. El hipotético cuarto impacto se localizaría a unos 18 mts de la proa provocando un agujero considerable en ambas amuras, la anchura del buque en esa zona era aproximadamente de 4,5-6 metros y causaría el rápido hociqueo de proa que relatan los testigos que tomó el buque a los pocos minutos de recibir los impactos. Como todos los impactos fueron a estribor, el buque además empezó a escorar hacia ese lado.

El tercer impacto magnificó los daños producidos por los dos anteriores: en esa zona se encontraban la sala de generadores de proa y el pañol de torpedos. El elevador delantero tras su "graciosa" pirueta de salirse y elevarse de sus guías, cae al fondo de su pozo no sin antes llevarse por delante algunos mecánicos que se encontraban aturdidos en sus inmediaciones dentro del hangar. Además, dentro de éstos, se encontraban 9 aparatos de ataque preparados para ser lanzados y varios de los cazas anteriormente anaveados estaban siendo repostados de gasolina. La detonación del torpedo y la tremenda vibración causa la ruptura de las canalizaciones de gasolina que rápidamente empiezan a verter su contenido en el suelo del hangar. La bola de fuego originada por el estallido de la gasolina de los tanques rotos provoca la explosión de la que se derrama en el hangar convirtiendo esa zona del buque en una inmensa hoguera.

El buque queda sin energía eléctrica en toda la parte de proa y la adyacente al tercer impacto, lo que impide que los generadores de espuma anti incendios se pongan en funcionamiento y las bombas de achique de los compartimentos inundados puedan entrar en funcionamiento para detener en parte la inundación. Pero los grupos de control de daños del Portaaviones se encontraban entre los mejor preparados de la Marina Imperial, habían salvado al buque de daños importantes dos veces: Batalla del Mar del Coral (8 de Mayo de 1942) y Batalla de Sta. Cruz (26 de Octubre de 1942). La parte de proa del hangar se había convertido en una inmensa hoguera alimentada por la gasolina que manaba no sólo de las canalizaciones rotas, sino de los propios depósitos de los aparatos preparados, resquebrajados cuando la detonación los levantó del suelo y rompió sus trenes de aterrizaje al caer de nuevo. Los equipos de control de daños con extintores manuales trataban de contener las llamas cuando las bombas



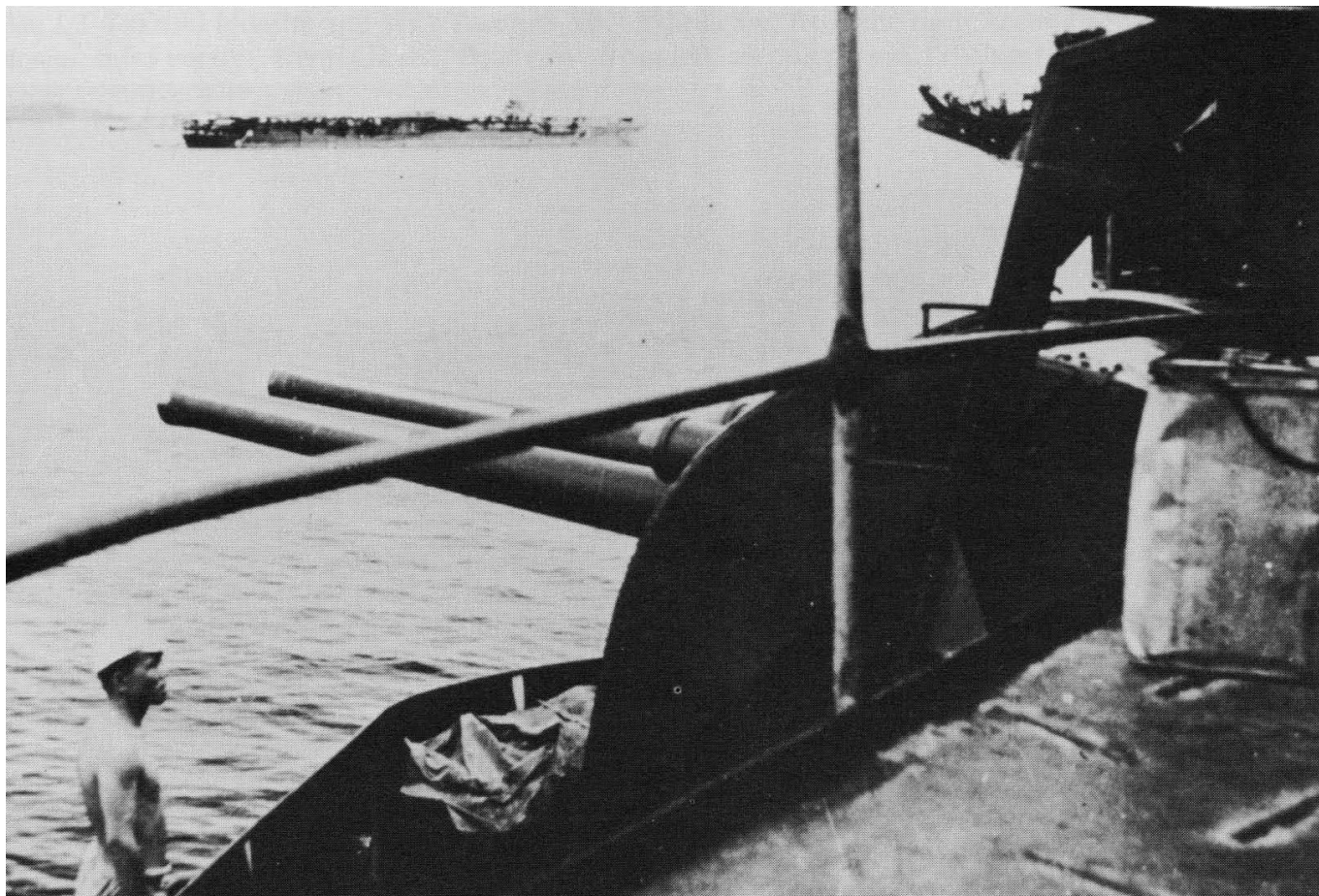
LIBROS REYES

Libros Reyes es una librería especializada en historia militar.

Llevamos 20 años atendiendo a nuestros clientes en nuestro establecimiento y desde hace varios años también en Internet, donde pueden consultar nuestro catálogo permanentemente actualizado con las últimas novedades y los clásicos esenciales en libros de historia militar.

Esperamos que les sea útil. Como siempre quedamos a su completa disposición.

LIBROS REYES
Eduardo Dato 1
50005 Zaragoza
España
Tel: + 34 976 219443
email info@librosreyes.com
NIF (VAT) ES 17690439N



Un miembro de la tripulación del Shokaku observa los daños después de una batalla, al fondo el Zuikaku

y torpedos estibados bajo esos aparatos ardientes empezaron también a detonar. Las cajas de urgencia de la munición de las armas antiaéreas se sumaron a esta debacle. Unos pocos testigos supervivientes declararon que la metralla ardiente que salía disparada hacia todos lados segaba y mutilaba los cuerpos de sus compañeros: el hangar también quedó sembrado de restos humanos amputados y carbonizados.

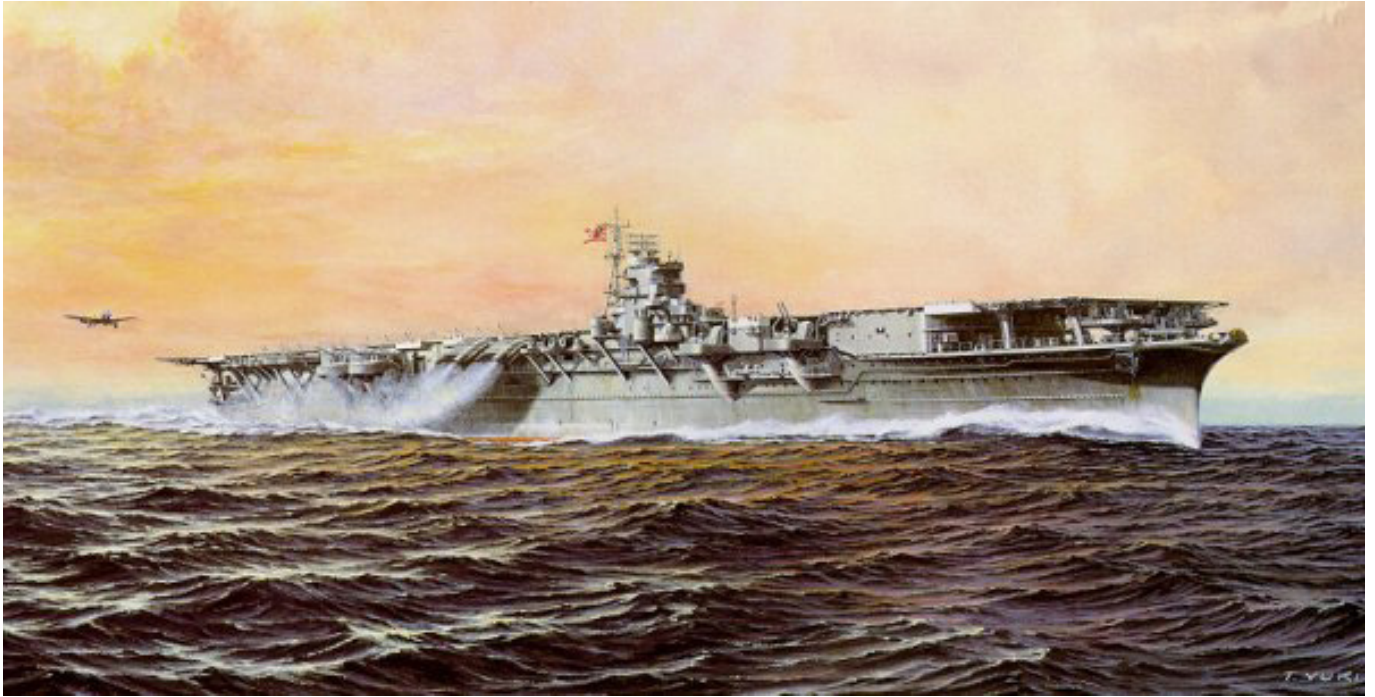
Todas estas explosiones causaron también la ruptura de los tanques de fuel para las calderas; este fuel proveniente de los pozos petrolíferos de Tarakan no estaba refinado a causa de las pérdidas de petroleros y era altamente volátil, los peligrosos vapores inflamables empezaron a inundar los compartimentos inferiores del resto del buque. Mientras la escora a estribor aumentaba el Capitán de Navío Matsubara ordenó contrainundar algunos compartimentos a babor para corregir la escora, pero añadió más peso de agua en la proa que ya se estaba hundiendo bastante deprisa. La contrainundación provocó que se empezara a filtrar agua en las salas de calderas de babor contrapuestas a las ya perdidas salas 3 y 5. La velocidad del Portaaviones empezó a decrecer hasta que quedó muerto sobre el agua hacia las 12.

Poco después del mediodía, el esfuerzo inagotable de los veteranos equipos de control de daños había sofocado el incendio de la gasolina proveniente de los reventados tanques inferiores, pero la falta de energía eléctrica unido a la destrucción de muchos de los extractores de humo del hangar impidieron su ventilación. Empezó a acumularse no sólo el espeso humo de los incendios sino los volátiles gases de la gasolina y el fuel sin refinar. A pesar de las terribles bajas de personal en el hangar los equipos que combatían los incendios estaban consiguiendo que estos no se extendieran más allá de donde estaban. Como a bordo no quedaban muchos aparatos, el peligro de incendio de estos quedaba minimizado. Otros grupos trataban de restaurar

la energía eléctrica en la zona central-proa del buque para hacer funcionar los aspersores de espuma y las bombas de achique.

A las 13:30 las cosas habían empeorado a bordo del *IJN Shokaku*: al no haberse podido restaurar la energía eléctrica, los equipos de lucha contraincendios quedaron superados por las continuas explosiones de combustible y municiones que continuaban diezmándolos. Además, las llamas ya salían a través del hueco del elevador delantero caído y el castillo de proa ya se encontraba casi completamente sumergido bajo el agua. El Capitán Matsubara ordenó la evacuación del buque, esta vez se impidió que nadie quedara atrapado en los compartimentos inferiores. Los suboficiales de las brigadas y los oficiales de sección se cercioraban de que todos los hombres vivos bajo su mando abandonaran sus puestos y se dirigieran primero hacia la sección de popa de la cubierta de vuelo, libre de fuego por el momento, luego se realizaría un recuento para cerciorarse de que no faltaba nadie y finalmente bajarían hacia la cubierta de botes de popa para abandonar ordenadamente el llameante buque.

Los hombres sobre la cubierta de vuelo estaban bastante tranquilos a pesar de la situación: el buque se estremecía a causa de continuas explosiones secundarias y la cubierta de vuelo empezaba inclinarse amenazadoramente hacia proa debido a que esta ya se encontraba totalmente sumergida. A las 14:08 ocurrió el desastre, se especula que pudo deberse a la explosión de alguna bomba aérea en el hangar o que quizás el pañol de proa explotó a causa de las altas temperaturas, sea una cosa u otra hizo que los volátiles gases inflamables de la gasolina y el fuel que inundaban todo el interior del portaaviones se encendieran como un reguero de pólvora desde la proa hasta la popa: las llamas lo engulleron todo. A continuación se produjeron 4 detonaciones terribles a bordo - el estallido probable de los demás pañoles y cisternas alcanzados por las llamas -, los elevadores fueron



arrancados y arrojados lejos del buque y la cubierta de vuelo casi desapareció hasta el elevador de popa. La proa se terminó de sumergir del todo y el Océano Pacífico empezó a derramarse dentro del Portaaviones a través del hueco del ascensor delantero. Esto hizo que la popa se alzara rápidamente hacia el cielo. Los tripulantes entonces perdieron la compostura y trataron de agarrarse a cualquier cosa para evitar resbalarse por lo que quedaba de la cubierta de vuelo hacia el mar: los más afortunados, que habían sido arrojados al océano, pudieron ver como decenas de sus compañeros resbalaban por la cubierta de vuelo hacia el mar para ser tragados por el hueco del ascensor de popa por donde salían furiosas llamas.

El *IJN Shokaku* quedó por unos instantes completamente vertical y arrojando llamas y humo al cielo, para empezar a deslizarse de proa hacia el fondo del Océano. A las 14:12 desapareció definitivamente bajo las ardientes aguas del mar. El rápido desenlace

del fin del *IJN Shokaku* pilló a todos por sorpresa, incluidos los dos buques designados para recoger a los supervivientes: *IJN Yahagi* e *IJN Urakaze*.

La “Factura del Carnicero” se cobró la vida de 887 oficiales, suboficiales y marineros del *IJN Shokaku* y la de 376 hombres del 601º Kokutai embarcado en el buque incluido la del CAG del Portaaviones Mitsuo Matsuda, el hombre que lideró los bombarderos en el ataque a Wake Island en Diciembre de 1941. La cifra total fue de 1.263 hombres que incluían una buena parte de los escasos aviadores veteranos que le quedaban a la Armada Imperial.

Nadando en el agua había 570 supervivientes incluido el Capitán Matsubara que fueron recogidos por el *IJN Yahagi* y el *IJN Urakaze*. En contraste con la pérdida de vidas, pocos aparatos se hundieron con el Portaaviones. El rescate de estos naufragos

fue dramático puesto que algunos estaban heridos y la sangre empezó a atraer a los tiburones.

Tras la batalla, los supervivientes de los Portaaviones *IJN Taiho* e *IJN Hiyo* fueron transferidos al *IJN Zuikaku*. Las graves pérdidas de aparatos sufridas en la batalla había dejado los inmensos hangares casi vacíos. Por el contrario los del *IJN Shokaku* para evitarles más traumas lo fueron al *IJN Maya*. El Capitán Matsubara fue, tras su regreso a Japón el 30 de junio de 1944, transferido al Distrito Naval de Yokosuka, poco después fue de nuevo transferido al Distrito Naval de Sasebo donde se hizo cargo de los barracones de la Armada y terminó el año como instructor en la escuela de torpedos.



GUERREROS EN LA II GUERRA MUNDIAL: NO SOLO ESTUVO IRA HAYES, PERO DEJÓ HUELLA



Por Javier Yuste González¹

Uno, cuando dirige una descuidada mirada a la sociedad e Historia norteamericanas, puede distinguir erróneamente a los nativos, a los “salvajes” indios, como meros extras a los que disparar con un Winchester. Como si lo único que hubieran hecho para marcar a fuego la piel de ese inmenso país fuera acabar con Custer, aparecer en el circo de Buffalo Bill como fósiles, o ser los malos de mil y una películas de los años ‘50. Es una imagen tan tópica como falsa, pues resulta que el hombre y la mujer indios, da igual que sean Hopi que Navajo, han tenido mucho que decir en las pocas centurias de vida de los Estados Unidos de América y, no digamos ya, en sus sucesivas guerras.

Siendo deseo del director de HRM que este número sea cuasimonopolizado por la segunda guerra mundial, he considerado más que oportuno traer a estas páginas virtuales el papel del indio en los diferentes Cuerpos de las Fuerzas Armadas estadou-

nidenses entre 1941 y 1945, dedicando un pequeño apartado a Ira Hamilton Hayes, el “sexto hombre” de la foto de la bandera en Monte Suribachi.

Guerreros y personas tan apegados a la Naturaleza que comparten su tranquilidad y su fiereza. Un pueblo conquistado pero nunca derrotado.

Curiosidades en las listas

Habiendo ya una primera baja mortal entre los nativos el mismo 7 de Diciembre de 1941, necesita un comentario significativo el nivel de participación en la guerra por parte de estas comunidades.

Aunque el tema de las cifras es complicado de tratar, se afirma que ya se encontraban enrolados alrededor de 4.000 nativos americanos antes del ataque nipón a la Base y población de Pearl Harbor. Puede que no nos parezcan muchos, sobre todo si los ponemos en comparación con el nivel de efectivos que alcanzaron las Fuerzas Armadas a lo largo de los tres años y medio de guerra pero, como todo en este asunto, resulta engañoso.

¹ Si desean contactar con el autor de este artículo, pueden hacerlo a través de su blog “El Navegante del Mar de Papel” <http://navengantedelmardepapel.blogspot.com/>



Portada de la revista informativa del personal "All Hands" de Abril de 1945. La fotografía de Joe Rosenthal, AP, acabó siendo propiedad de la Marina: "This photograph has been accepted by the public as representative of all the forces at work in this war. It should become public property, so it can be dispensed to all with no one profiting from it." (Representante Cole, por Nueva York).

El número de efectivos tras la Gran Guerra se relajó y los Estados Unidos llegaron a contemplar una Fuerza defensiva más bien testimonial en contraste con los reclutamientos de décadas anteriores. Se mantuvo una línea gradual ascendente, pero dentro de unos márgenes. Por tanto, al hablar de varias miles de personas, en relación con la población de tribus censadas a principios de los '40, nos encontramos con un alto índice de participación uniformada.

Cuando se tuvo conocimiento del ataque japonés y de la declaración de guerra por parte del presidente Franklin D. Roosevelt, los suboficiales encargados de las diferentes oficinas de reclutamiento (no muchas) sembradas a lo largo del país, se vieron desbordados y desconcertados por las largas colas de voluntarios que esperaban a que se abrieran las puertas. Miles de hombres estaban más que dispuestos a luchar. La sorpresa se dio sobre todo en aquellas poblaciones con reservas indias cercanas. Todos los nativos se habían presentado, independientemente de su edad y condición física, además de ir provistos de sus propias armas. Así podemos contar con algunas anécdotas interesantes por parte de aquellos que fueron declarados inhábiles ya el primer día. Entre las que sobresalen pondría la de un anciano cuya solicitud es desestimada por carecer de dentadura y él contesta: "Yo no estoy aquí para morder japoneses, sino para matarlos."

Con frases como ésta, podríamos estar medio artículo, pero no es cuestión.

Resulta paradójico que, aún siendo discriminados por la

mayoría blanca y con un Gobierno histórico que les ha jugado más de una mala partida, su compromiso con la victoria fue incuestionable.

De entre las alrededor de cincuenta tribus que más contribuyeron, destacan, sin tener que causar sorpresa a nadie, los Navajo. No solo la intervención de sus famosos "Windtalkers" (junto a otros miembros de tribus variadas de la geografía norteamericana) mereció un lugar en los anales de la Historia militar, sino su implicación general. Así, en Enero de 1942, la Junta Tribal Navajo, que contaba con 50.000 miembros, acordó y firmó un documento por el que se comprometía a participar en el esfuerzo de guerra con los Estados Unidos "hasta que esta nación alcance la final, completa y perdurable victoria." A pesar de todo, se cifra que sólo el 6% de la población total Navajo vistió el uniforme, aunque unos 900 hombres ya se alistaron en las Fuerzas Armadas el mismo 9 de Diciembre de 1941.

Resulta pues que ya en 1942 el 99% de los nativos americanos, que contaban con las condiciones físicas y psíquicas exigidas por el Ejército y la Marina, servían. Suponían unos 45.000 efectivos, alrededor de 10% de la población nativa total, aunque por tribus, el porcentaje alcanzó el 70% al formarse y complementarse los distintos Cuerpos femeninos del Ejército, Marina, Guardacostas, Aire, junto al veterano de Enfermería.

Ese 90% restante que no se uniformizó, una población que se cifra (no sé si muy acertadamente) en unos 65.000, contribuyó en el "homefront" en fábricas y astilleros, además de que las reservas y asociaciones indígenas compraron 50 millones de dólares en bonos de guerra.

Espero no estaros mareando con tanta cifra, a pesar de que las mismas no sean muy fiables por un par de razones bien curiosas que trataré de exponeros a continuación. La Burocracia y las directrices políticas se hacían sentir demasiado en las oficinas de reclutamiento así que, con su férrea dictadura de papel, se nos impide conocer el número exacto de nativos americanos que se unieron al esfuerzo bélico como tropa y marinería, suboficiales y oficiales. Por un lado, muchos reclutas no conservaban en sus nombres vestigio alguno de sus antecedentes ni con su cultura, a pesar de seguir viviendo en el seno tribal. Y por otro lado, aunque parezca curiosísimo, entre las opciones de "color" a rellenar en los formularios y fichas, sólo había dos posibilidades: o blanco, o negro. No había lugar para otros colores dentro de la cuadrículada segregación racial. Nos encontramos, como consecuencia de esto, de que en estados nordistas, los nativos americanos son inscritos como blancos, mientras que en los sudistas, al no encontrarlos tan claros de piel, los reclutadores y burócratas marcan la casilla de "negro." Parece una soberana tontería, pero trajo consecuencias administrativas y hasta judiciales. Las leyes de segregación que tenían una clara aplicación en todos los estamentos militares de forma más ilógica aún, dejaba en una situación extraña a los indios y no faltaron casos en los que distintos tribunales estatales tuvieron que sentenciar que estos hombres fueran admitidos en los barracones, clubes y otros departamentos exclusivos de blancos porque las "leyes de negros" no les podían ser aplicadas.

Para terminar con el tema de los números ya, hablemos de bajas. Se acabaron registrando oficialmente más de 1.250 entre los nativos uniformados, siendo mortales 550. Hombres olvidados para la generalidad de la población americana, pero cuyo legado sigue muy vivo en el seno de sus comunidades.

Un espíritu guerrero no muy recompensado

Quién sabe si fue por envidia, pérdida en papeleos o por

desidia, pero resulta harto extraño que, entre todos los que participaron activamente en el frente y con tal recuerdo sobre su bravura, sólo cinco hombres recibieran la Medalla de Honor del Congreso, siendo tres de la misma unidad: la *Fighting 45th*, por acciones en la Campaña de Italia. A saber, teniente Van Barfoot (Choctaw), teniente Ernest Childers (Creek) y teniente Jack Montgomery (Cherokee).

El Gobierno de los Estados Unidos concedió 71 Medallas Aéreas, 34 Cruces Distinguidas aéreas, 51 Estrellas de plata, 47 Estrellas de bronce, junto a las 5 ya mencionadas, entre otras que no reseñamos que se concedían por el mero hecho de haber participado en la guerra.

Ira Hamilton Hayes. Todo un héroe, aunque él no tenía tal concepto de sí mismo

Cuando Joe Rosenthal subía con su equipo fotográfico hacia la cima del monte Suribachi, ya se había perdido todo. ¿Qué sacaría? ¿Algunas fotografías de muertos y humo en el horizonte? Sin embargo, el capricho de un alto mando le daría la oportunidad de realizar una de las tomas más iconográficas de la Historia reciente de la Humanidad y que movilizó y espoleó un espíritu nacional. Seis hombres levantaban una nueva bandera y, aunque no se les veía la cara, fueron inmortalizados pesase lo que les pesase.

Tres no llegaron a ver más amaneceres lejos de Iwo Jima. De entre los supervivientes, el que peor factura recibió fue el cabo de Marines Ira Hamilton Hayes, que con sólo 32 años fallecería en su reserva, supuestamente víctima del frío y alcoholismo en opinión del Dr. John Parks. Era el mes de Enero de 1955. Únicamente diez semanas antes había asistido a la inauguración de la reproducción en bronce de la famosa y maldita fotografía en el Marine Corps War Memorial, en Washington DC. Fue la última aparición pública de Ira, viendo descubrir una titánica escultura de 100 toneladas, compuesta por 30 piezas y con una base de granito de 700 toneladas.

En aquella ceremonia el presidente Dwight Eisenhower pudo advertir, de primera mano, la caída libre total de Hayes.

Ira nació un día como el 12 de Enero de 1923 como un Akimel O'Odham, es decir, un miembro de la tribu Pima, en la Reserva del Río Gila, en Sacaton (Arizona), siendo hijo de Jobe E. y Nancy W. Hayes.

No formó parte de esa marabunta que se presentó ante los centros de reclutamiento justo el día después del famoso discurso de Roosevelt, el de "El día de la infamia." Su alistamiento data del 24 de Agosto de 1942 y el entrenamiento básico lo supera en el Depósito de Marines de San Diego para ser transferido a la Base de Marines, de la misma localidad, para ser instruido como paracaidista. Allí se ganó el mote de "Chief Falling Cloud."

El 14 de Marzo de 1943 el 3er Batallón paracaidista parte hacia Nueva Caledonia. En uno de aquellos transportes de guerra iba Ira para encontrarse de frente con el horror de la guerra en las selvas de Bougainville. Sería el primer paso de una vertiginosa carrera hacia el reino de las pesadillas.

Su vida "terminaría" el 19 de Febrero de 1945, con algo tan simple como colocar una segunda bandera y que un fotógrafo estuviera allí. La fama llegó.

El presidente Harry S. Truman ordenó la identificación de esos hombres y su regreso inmediato a los Estados, lanzándolos, sin pudor alguno, a una huracanada campaña de venta de bonos de guerra, principal sustento de las arcas públicas en el esfuerzo de guerra en tal periodo. Eran los hombres de la fotografía y



Mayor Gregory "Pappy" Boyington, comandante del VMF-214 "Black Sheep Squadron." Aunque por sus rasgos se ve que no es un Americano anglosajón, no muchos podrían pensar que uno de los ases de la aviación en la IIGM era un Sioux. Por supuesto, la serie de los años '70 del pasado siglo, no nos hacía pensar para nada en alguien con tales rasgos.

poco importaba que fueran antes unos "donnadie" sin galones, mucho menos que uno fuera un "vulgar indio." Eran héroes, aunque el sanitario John H. Bradley y Hayes no lo creían tanto a decir verdad.

Ira fue condecorado con la Medalla de la Campaña americana, de la Campaña Asiática-Pacífica con cuatro estrellas, Comendación Naval, Citación presidencial con una estrella y la de Victoria. Pero no era un héroe. No lo sentía así.

No sobran las palabras del Pima en relación a ese aura de heroicidad que lo rodeaba y que para nada la entendía con el hecho en sí de levantar una bandera, ni tampoco con su ardor guerrero como nativo americano:

"¿Cómo puedo sentirme un héroe cuando sólo cinco hombres de mi pelotón de 45 sobrevivieron, cuando sólo 27 hombres en mi compañía de 250 escaparon de la muerte o de las heridas?"

"En ocasiones deseo que ese tío no hubiera hecho esa fotografía nunca."

Ira padecía de un fuerte trastorno postraumático que se acentuó con la campaña en la que no se convirtió más que en una marioneta propagandística. Tratando de ahogar las penas y el sufrimiento, sólo encontró el fondo de una botella. Era "el indio que levantó la bandera en Iwo Jima", alguien con el que sacarse una foto parando junto a su lugar de trabajo en la reserva, o un habitual de las columnas de periódicos en las que, aunque se denunciaba que muchos veteranos sufrían de alcoholismo para acallar sus pesadillas, no pasaba de ser una mera anécdota de los altercados de bar en los que se metía. Una especie de individuo al que todos nos da pena por lo que fue ese día en Suribachi y vistiendo el uniforme pero que, como un despojo de la sociedad,



Ira Hayes, John Bradley y René Gagnon posando con una bandera americana en su tour "Mighty Seven."

le damos la mano un segundo para quedar bien de cara a la galería. Al que todo se le perdonaba, pero que, con desprecio, no se le terminaba de salvar. Pocos trataron de verdad de ayudarlo.

El 11 de Noviembre de 1953, el Prescott Evening Courier (Los Ángeles (California)) recoge la sustitución de condena de Hayes de 4 días de cárcel (ó 20 dólares de multa), aplicada por el juez Mark Brandler, por la que puso a nuestro héroe abordo de un autobús con rumbo a la Reserva del Río Gila, su hogar natal. Así daba el adiós definitivo a una nueva vida que trató de iniciar en Los Ángeles, pero que la bebida no le dejó. En L.A. fue contratado por Elizabeth Martin, la exmujer del actor de Hollywood Dean Martin, como chofer particular de ella y sus cuatro hijos. El documento se firmó justo después de que saliera de un calabozo en Chicago, tras ser su fianza abonada por un periódico. Hayes voló desde la Ciudad del Viento a Santa Mónica, hacia un trabajo que pensaba que podría realizar y con un salario de 300 dólares mensuales. También tenía una cita con una cadena local de televisión.

Curiosamente, la decisión de marchar hacia su casa, tras el último escándalo, la adoptó el propio Ira, ya que la señora Martin estaba dispuesta a mantenerle en su puesto de trabajo. *"I will do anything I can to help him."* ("haré cualquier cosa por ayudarlo" Reading Eagle. de 3 de Noviembre de 1953).

Le había ofrecido el trabajo al conocer los problemas con la Justicia y la bebida que tenía, y durante los pocos días en los que estuvo con Elizabeth Ann, a pesar de no pasarle desapercibido el hecho de que no decía que no a ninguna invitación en un bar, ésta se dio cuenta que era un buen hombre que enseguida se

ganó la amistad de sus hijos y a los que no dudó en enseñarles algo del lenguaje de signos indio.

Una última condena y decidió volver a casa.

Había sido arrestado por alcoholismo y desórdenes en más de en 40 ocasiones desde 1945.

Sí, la tragedia de Ira daba de lleno, al igual que a muchos veteranos. Justo una semana después de la noticia reseñada en el Prescott Evening Courier, el rotativo The Milwaukee Sentinel (17 de Noviembre de 1953), en su página octava, dedicaba cuatro párrafos a la situación de Hayes, alcohólico, incapaz de permanecer en un puesto de trabajo, enojado consigo mismo y muy pesimista sobre su futuro. Simplemente no se aceptaba así mismo a pesar de que los suyos lo consideraban un símbolo americano y nada de lo que pudiera hacer borraría la imagen en el monte Suribachi. Ira sentenciaba *"I'm just no good."* Y no era el único que se sentía roto mental y espiritualmente y desde el periódico instaron al héroe a que asistiera al programa de Alcohólicos Anónimos.

El corto artículo termina con una frase como la siguiente: *"Hayes, como millones de esta generación, tiene dos guerras que pelear -una contra un enemigo material, otra consigo mismo. Esperemos que vuelva a ondear los colores."*

Ese mismo Noviembre Hayes regresaría a la Reserva junto a sus padres y sus tres hermanos con la vergüenza de haber fallado a la gente que había confiado en él en Los Ángeles y Chicago.

Su afición a la bebida y su patente degradación lo hizo también ser imagen de algo más que de un héroe en Iwo Jima. La

señora de Glenn G. Hays, representante de la National Woman's Christian Temperance Union, denunció ante el Congreso de los Estados Unidos la situación de alcoholismo generalizado en las poblaciones indias, allí donde se legalizaba su venta bajo leyes federales. El cabo Hayes era un ejemplo bastante gráfico.

Ira Hamilton Hayes muere el lunes 24 de Enero de 1955, en la villa de Bapchule, en la misma Reserva de Gila. Entre horarios de programación de radio, en una columna casi desapercibida de un periódico como el referenciado Prescott Evening Courier, se recoge el homenaje final de la ciudad de Phoenix, en la plaza de su Capitolio. El 28 de Enero, el USMC, junto a otras diez organizaciones militares, presentaría sus respetos en la capilla ardiente, así como el gobernador del estado Ernest W. McFarland, tras lo cual sería trasladado, para su enterramiento, al cementerio nacional de Arlington (Sección 34, tumba 479A), en la capital de los Estados Unidos.

El día anterior se llevaron a cabo oficios religiosos en la Primera iglesia presbiteriana de Sacaton, donde acudieron unas 2.000 personas, entre indios y blancos, desfilando ante su féretro durante unas dos horas.

El artículo del Prescott finaliza con una nota que se hace común en todos los que se dedicaron a Ira durante los últimos años: *"La mala suerte y la infelicidad fue su destino desde que dejó los Marines. Algunos que lo conocían dijeron que bebía demasiado por que los horrores de las batallas de Tarawa, Bougainville e Iwo Jima nunca lo abandonaron."*

La leyenda viva se mantiene con mayor devoción y respeto tras el enterramiento en Arlington. Parece como si aquel pobre diablo hubiera terminado por ganarse el inamovible cariño de toda una nación y no se permitía ninguna acción que pudiera mermarle importancia. Una anécdota sucede en un programa de

televisión cuando Hayes es representado, en una dramatización de los famosos hechos en Suribachi, como alguien que pasaba por ahí y se puso a echar una mano. El enfado del público no se hizo esperar y se acusó al programa de atentar contra la memoria del cabo.

En 1959 los diarios se hacen eco del deseo en Hollywood de producir una película centrada en Hayes y en lo que sufrió. Dicho filme toma como base argumental la obra "The Hero of Iwo Jima", escrita por el corresponsal de guerra William Bradford Huie. Para variar, el papel de un indio lo interpretó un blanco, siendo Tony Curtis la estrella. La película, en castellano, mantuvo el título original de "El sexto hombre" pero que acabó en USA denominándose como "The Outsider". Se estrenaría en 1961 y lamento no haberla visionado para completar este artículo. No he tenido ocasión.

Recordando a Hayes, la noche del 27 de Marzo de 1960, con algo que nos parece tan de sobremesa en cadenas privadas, la NBC estrena una telebiografía, siendo el protagonista principal el actor Lee Marvin.

Como podéis ver, ambos actores eran muy parecidos a la persona histórica. En el blanco de los ojos, vamos.

Pero quizás el homenaje más sentido, y que aún sigue muy en el fondo del alma americana, sea la canción "The Ballad of Ira Hayes", escrita por Peter LaFarge, de género folk, y cuya versión de Johnny Cash llegó al número 3 del Billboard Country Music.

Ira fue el que más sufrió y el más querido de los seis hombres, y creo que sería buena idea terminar con unos versos de la balada de LaFarge, que resumen a la perfección esta última parte del artículo que os he ofrecido:

Le llaman el borracho Ira Hayes

No responde a nada más.

No es el indio bebedor de whiskey

Tampoco el Marine que fue a la guerra.

Entonces Ira comenzó a beber duro;

La cárcel era a menudo su casa

Le dejaban izar y arriar la bandera

Como si se le tirara a un perro un hueso!

Una mañana murió borracho

Sólo, en la tierra que luchó por salvar.

Dos pulgadas de agua en un solitario surco

Fue la tumba de Ira Hayes.

Bibliografía

Para la realización de este artículo me he servido de las siguientes fuentes:

Herman J. Viola. "Warriors in uniform." National Geographic. Washington, DC. 2007.

Hemeroteca del Daytona Beach Morning.

Hemeroteca del The Milwaukee Sentinel.

Hemeroteca del Prescott Evening Courier.

Wikipedia: es.wikipedia.com



Lápida en la tumba del cabo Ira Hamilton Hayes en el cementerio nacional de Arlington.

EL ARTÍCULO DE el Gran Capitán

historia militar



FELDGENDARMERIE TRUPP 250

Por José Antonio Martínez Santiago

Todo ejército moderno necesita de un Servicio de Policía Militar. La guerra moderna implicaba el uso de ejércitos muy numerosos, y en la retaguardia, donde fluía todo tipo de refuerzos, municiones, combustible, repuestos, etc., se hacía vital el control por un cuerpo de policía.

Este es un breve resumen dedicado a la labor desempeñada por esas fuerzas que acompañaron a la División de Voluntarios Españoles en el frente ruso, la Feldgendarmerie Trupp 250 compuesta íntegramente por Guardias Civiles.

Introducción

A finales de junio de 1941, en plena Segunda Guerra Mundial, la campaña que el ejército de la Alemania de Hitler lleva a cabo en gran parte de Europa, dará en estas fechas un vuelco radical en su perspectiva al iniciarse la invasión de Rusia, rompiéndose así el pacto de no agresión con Stalin (pacto Molotov-Ribbentrop) y abriendo con ello un nuevo y sobredimensionado frente en Europa, el frente ruso.

La Operación Barbarroja, consistía en llevar a cabo una Blitzkrieg (guerra relámpago) sobre las posiciones rusas occidentales con un elevado contingente de unos tres millones de hombres, un gran número de carros de combate y piezas de artillería, y que tan buen resultado les había dado en su campaña europea.

La sorpresa fue total, la ofensiva alemana avanzó con potencia y velocidad, pero las grandes distancias, la falta de objetivos concretos, y decisión del Führer fueron restando impulso al ejército alemán que frenó su avance a tan solo cuarenta kilómetros de la capital Rusa.

La táctica de Stalin, de sacrificio de personal en beneficio de la evacuación de la industria pesada al otro lado de los Urales tuvieron su recompensa cuando una vez llegado el invierno de 1941, el ejército ruso comenzó a hacer retroceder a las tropas del Reich hasta conseguir estabilizar un frente de Norte a Sur desde la actual Estonia hasta Crimea y Sebastopol conteniendo así a la imparable, hasta entonces, máquina bélica alemana.

La parte más al norte de este frente, que permaneció casi invariable desde 1942 hasta 1944, fue la zona de actuación de la División Española de Voluntarios, en la que se encuadraron

los miembros de la Guardia Civil participantes en la contienda.

Los inicios

La División Española de Voluntarios (DIVISION 250), también llamada División Azul, fue creada fruto de la solicitud de España, tras el famoso “Rusia es culpable”, pronunciado por Serrano Suñer, por entonces Ministro de Asuntos Exteriores, en los días posteriores al inicio de la invasión, de participar en la guerra contra el comunismo y del valor propagandístico para el gobierno del Reich de una Legión Extranjera de voluntarios.

Dado que la D.E.V. serviría bajo mando alemán, su organización debía ser igual que la del resto de la Wehrmacht, con lo que la Guardia Civil integrada en esta unidad pasó a ser parte de la Feldgendarmarie, encuadrada inicialmente como una Sección dentro las Tropas del Cuartel General Divisionario denominada Feldgendamerie Trupp 250.-

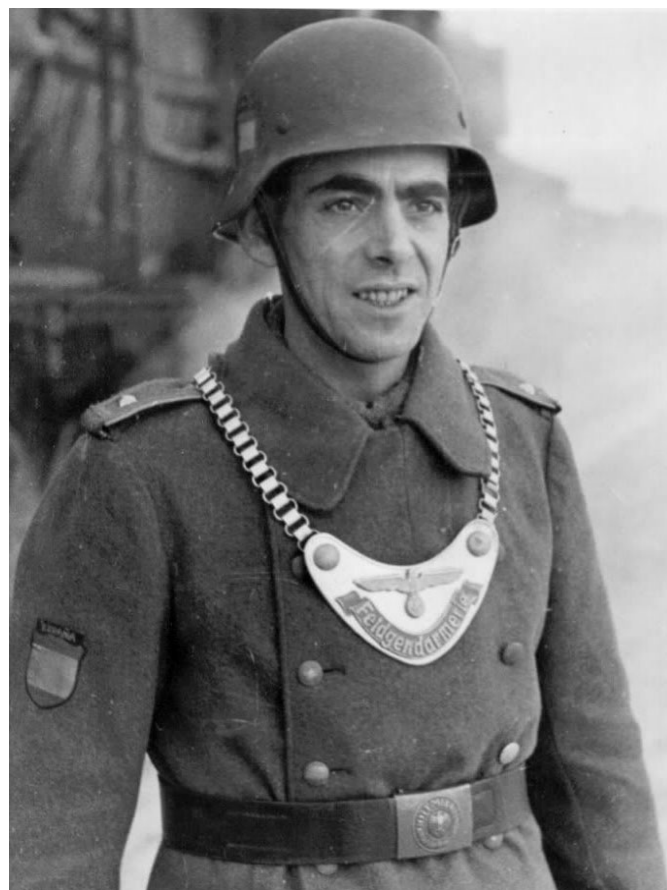
Como se ha señalado anteriormente, resultaba imprescindible la presencia dentro de la División de Voluntarios de una policía militar con el mismo origen que sus integrantes por diversas causas, como son el conocimiento de la legislación militar española, una igual estructura jerárquica y de mando, o simplemente el uso del mismo idioma que los soldados, que, por lo general, no llegaban a aprender más de una decena de palabras en alemán.

De esta manera la Guardia Civil apareció rápidamente dentro de las primeras necesidades del Estado Mayor encargado de componer la División.

La participación de la Guardia Civil en esta unidad, como se comprobará más adelante, fue en aumento a medida que el mando de la misma se iba percatando de la necesidad de encargar nuevos cometidos a la Benemérita.

Al principio, se envió poco más de una sección para hacerse cargo de los Servicios de Policía Militar, y para servir en tareas burocráticas en el Cuartel General, a los que se conocía popu-

Detalle del uniforme



Guardia Civil con la placa identificativa alemana para la policía militar

larmente como “compañía Watermann”, por la marca de las plumas que utilizaban.

Después se solicita un nuevo contingente para que tomara el relevo del Servicio de Vigilancia del Ejército en el control de personas y prisioneros en la Zona de Retaguardia de la División.

Debido al gran tráfico de vehículos, ya sean automóviles o por tracción animal, se crea el Servicio de Vigilancia de Carreteras (Verkehrs-Regelungs).

Al alargarse la campaña es necesario dar el relevo a los soldados del frente y esto causaba gran tráfico de trenes, por tanto surge la necesidad de regular este movimiento de máquinas y personas, y el Mando vuelve a confiar en los miembros del Cuerpo. En este nuevo contingente puede observarse un mayor número de Suboficiales y Cabos, esto es debido a que al crearse puestos a lo largo de toda Europa, desde Hendaya hasta Riga, como más adelante se verá, se debe contar con personal más capacitado y acostumbrado a ejercer el mando.

En el Servicio de Información Interno, la SII (Segunda Sección Bis) del Estado Mayor se encontraban también encuadrados miembros del Cuerpo.

Y como no podía ser de otro modo, en una Institución de carácter militar y con una identidad tan moldeada por la Guerra Civil española, la Guardia Civil, en varias ocasiones, actuó como una parte más de la fuerza española en combates y encuentros con el ejército ruso cuando así fue ordenado por la superioridad.

Todas las misiones encomendadas a la Guardia Civil para el periodo que durará la actuación de la DEV en la campaña en el sector norte del frente ruso, se pueden clasificar, para una mejor comprensión en:

- Servicios de Policía Militar

- Servicio de Vigilancia del Ejército
- Vigilancia de Carreteras
- Servicio de Información Interno
- Escolta de trenes y otros Servicios

Servicios de policía militar

Compuesta por unos dieciocho mil hombres, la División Azul causaba un gran trasiego en la retaguardia, siendo de gran importancia los traslados de heridos y enfermos españoles a hospitales que en ese momento se encontraban diseminados por toda Europa debido a la expansión de la invasión alemana.



El Alto Mando alemán vio de buen grado que hubiera un Servicio de policía Militar español, que se hiciera cargo y fuera puesto bajo la responsabilidad de los miembros de la Guardia Civil.

El 15 de julio de 1941 cruzaba la frontera de Irún el primer contingente de voluntarios de la Guardia Civil, compuesto por un Brigada, dos Sargentos, dos Cabos, dos Guardias Primeros y cuarenta y seis Guardias Segundos, bajo el mando del Teniente Ángel Juarranz Garrido. El 6 de abril de 1942 cruzaba la frontera el segundo contingente constituido por siete Tenientes, siete Sargentos, catorce Cabos y cuarenta Guardias. El mando lo ostentaba el Capitán Don Enrique Serra Algarra, laureado de la Guerra Civil.

Para organizar y dirigir los Servicios de Policía Militar, el General Muñoz Grandes, Jefe de la División, designa, el 2 de mayo de 1942, al Capitán Don Pedro Martínez García. Este se trasladó a Berlín para establecer con las Autoridades alemanas la estructura de dichos Servicios.

A partir de las instrucciones recibidas por el Capitán Martínez García se procedió a estructurar la distribución de las fuerzas y las misiones de las mismas, haciéndose una clara diferenciación entre la Zona del Frente y Zona de Retaguardia.

Zona de retaguardia

Se extendía desde la línea definida por las poblaciones de Pleskaw, Dno, Porchow, Soltzy y Schimsk, hacia el Oeste y Suroeste, por los territorios báltico y Alemania.

Las fuerzas de la Guardia Civil allí situadas se distribuían en 5 destacamentos al mando del Capitán Don Enrique Serra Algarra que dependía del Jefe de los Servicios de Retaguardia.

Efectivos por destacamentos de Policía Militar (4/8/42)

Destacamento Cap. Tte. Sarg. Cab. G.C. Inter. Total

Hof ----- 1 1 2 5 2 11

Berlín ----- 2 2 2 7 2 15

Königsberg ----- 1 1 1 3 7 2 15

Riga ----- 1 1 2 6 2 12

Wilna ----- 1 1 2 4 2 10

Total ----- 1 6 6 11 29 10 63

Zona de vanguardia

La Zona de Vanguardia estaba a su vez dividida en dos zonas. Una denominada Zona Avanzada, con su cabecera en el Cuartel General y con 4 destacamentos y otra conocida como la línea de Pleskaw con cabecera en la misma población y con 5 destacamentos más, todos mandados por un capitán en el Cuartel General.

Efectivos por destacamentos de Policía Militar (4/8/42)

1.-Zona Avanzada

Destacamento Cap. Tte. Sarg. Cab. G.C. Total

Tschetschulino ----- 3 3

Nowgorod-----1 5 6

Lago Ilmen ----- 3 3

Grigorowo----- 3 3

Cuartel General----- 1 1 1 1 16 20

Total ----- 1 1 1 2 30 35

2.- Línea de Pleskaw

Destacamento Cap. Tte. Sarg. Cab. G.C. Inter. Total

Pleskaw -----1 1 1 2 2 7

Porchow -----2 -- 2

Luga ----- 1 1 -- 2

Soltzy ----- 1 1 -- 2

Dno -----2 -- 2

Schimsk -----2 -- 2

Total ----- 1 1 3 10 2 17

Servicio de vigilancia del ejército-vigilancia de carreteras

El 12 de abril de 1942, se crea para la Zona de Vanguardia el Servicio de Vigilancia del Ejército. Integrado conjuntamente por personal de la Guardia Civil y soldados, tenía como misión la identificación y control de los miembros pertenecientes a la División al oeste de la línea Schimsk- carretera de Podberesje. Esto respondía a la necesidad de auxiliar al Mando en el mantenimiento de la disciplina en las ocasiones y lugares en que los Jefes respectivos no pudieran actuar directamente.

El 10 de julio se transforma el Servicio de Vigilancia del Ejército, en Servicio de Vigilancia de Carreteras, reforzando los sectores que ocupaba la División para apresar a los elementos sueltos que quedaban de las unidades aniquiladas con anterioridad al Ejército Soviético.

A partir de este momento toma el mando del servicio el Capitán Fernández Amigó, las misiones encomendadas a la Compañía que se constituye para desempeñar este Servicio se pueden clasificar en tres tipos según se extraen de la Orden para el Servicio: vigilancia en las carreteras y servicios de Gendarmería, disciplina de circulación, y auxilio en accidentes.

La compañía se desplegó en siete destacamentos según se relaciona a continuación:

Destacamento Vigilancia Disciplina Auxilio

Pokrowskaja 1 Tte 2 G.C. 2 G.C. 2 G.C.

Slutz 2 G.C. 2 G.C. 2 G.C.

Mestelewo 2 G.C. 2 G.C. 1Subo.2G.C.

Puschkin 2 G.C. 2 G.C. 2 G.C.

Federskoje 2 G.C. 2 G.C. 1Tte 2 G.C.

Raikowo 1Subo.2 G.C. 2 G.C. 2 G.C.

Cruce Krassnij-Boor 2 G.C. 1Subo.2 G.C. 2 G.C.

Servicio de información interno

Al mando de este Servicio se encontraba el Capitán de la Guardia Civil Don Pedro Martínez García, que en un informe de mayo de 1942, creaba cuatro brigadillas móviles especializadas en Servicios de Investigación, Información y Contraespionaje, dos para la zona ocupada de Riga y dos para Alemania. Este servicio era peculiar de la Segunda Sección Bis (SII) del Estado Mayor, la que, independientemente del servicio interior de las unidades, se utilizaba una brigadilla de Guardias Civiles para la información directa y el cumplimiento y desarrollo de las gestiones informativas, teniendo como resultado más resolutivo el conocer las intenciones e ideologías del personal sospechoso de la División que, a causa de la rapidez con que se efectuaron las primeras reclutas, se hizo imposible hacerlo en los primeros momentos de su organización. Cuando eran desenmascaradas sus verdaderas intenciones (generalmente por ideología comu-

nista) se procedía a su inmediata repatriación por medio de lo que se denominó “expediciones de indeseables” que se detallan a continuación.

El hecho de que hubiera tan pocas deserciones en la División y lo poco conocido que ha llegado a ser el Servicio de Información son la mejor muestra de efectividad y buen hacer de este.

Escolta de trenes

Todo el complejo de retaguardia de la División generaba un tráfico considerable de trenes. Estos trenes traían consigo toda clase de víveres que trataban de hacer más llevadera la estancia a los voluntarios.

Para evitar pérdidas o extravíos a lo largo de tres mil Kilómetros desde España se encargaban de su control todos los destacamentos de la Guardia Civil, desde Hendaya hasta Riga. También fue utilizado el ferrocarril para la repatriación de los voluntarios de baja categoría moral organizados en “expediciones de indeseables” compuesta por unos cincuenta individuos cada una, escoltados por tres Guardias Civiles pero ayudados en la mayoría de las ocasiones por soldados que volvían a casa por reemplazo o por enfermedad.

Otros servicios

La División generaba una importante cantidad de correspondencia, que a causa de las circunstancias, era siempre sometida a censura.

Debido a la diferencia de idioma los servicios alemanes estaban incapacitados para realizar esta tarea, por lo que fue la Guardia Civil la destinada a esta labor.

Los miembros del Cuerpo también participaron en combates directos con el enemigo, así el 16 de noviembre de 1941 el General de la DEV, tras agotar todas las reservas divisionarias en Possad, formó una compañía con los miembros del Cuartel General incluyendo a la sección de Guardias Civiles que marchó sobre Schevelevo para defender esta posición.

El 6 de diciembre, esta compañía entró nuevamente en combate, permaneciendo en el frente durante diez días. El 18 de diciembre miembros de la Guardia Civil participan en una operación de limpieza de francotiradores en la zona eliminando a varios rusos y siendo herido el Capitán del Cuerpo Don Pedro Martínez García que se negó a ser evacuado hasta que no finalizó el enfrentamiento.

Resumen del número de integrantes

El número total de miembros del Cuerpo de la Guardia Civil que integró la División Española de Voluntarios asciende a trescientos cuarenta y un efectivos de los cuales hubo: cinco Capitanes, diez y seis Tenientes y trescientos veinte hombres entre Suboficiales, Cabos y Guardias que fueron constituyendo los distintos contingentes desde el 15 de julio de 1941 hasta el 31 de marzo de 1944.

Bibliografía:

La Guardia Civil en la Segunda Guerra Mundial - Jesús Nuñez - nº 237 - revista Armas

La Guardia Civil en la División Azul - Jose Garcia Hispan - colección Blau Division





1806, “TRAFALGAR BRITÁNICO” EN EL SUR DE HISPANOAMÉRICA

Por J.F. Hernando J. **Buenos Aires cae**

En 1805, los británicos se hacen “señores del mar” (pagaría con la vida Nelson) al vencer a la escuadra hispano-francesa en Trafalgar, pero ello no les basta, ciegos de vanidad quieren aprovechar la ocasión del momento apuntando a los territorios de su antiguo enemigo en América: España. Su intención es atacar, hacer daño a España a través de las posesiones americanas con el objetivo final de conseguir el control político o económico de las mismas. ¡Quieren las colonias de España! Un objetivo ambicioso y deseable se encuentra en la fachada del Atlántico Sur de continente americano: Río de la Plata, Buenos Aires, Montevideo, etc.

El 24 de junio de 1806, una flotilla fondeaba en la Ensenada de Barragán (actual Argentina), la cual era comandada por el comodoro sir Home Popham y una fuerza expedicionaria terrestre de Highlanders mandada por el brigadier William Beresford.

Antes de caer Buenos Aires, los británicos encontrarían oposición del capitán de navío Santiago Liniers y sus hombres. Liniers, mandaba el fuerte que protegía la bahía, este estaba a las ordenes del virrey Rafael de Sobremonte. Santiago de Liniers combatiría con acierto a los británicos que intentaban desembarcar en la ensenada, haciendo que estos huyeran unas doce millas a la altura de Quilmes. Los británicos antes este contratiempo no perderían ocasión, pues viendo que no encontraban oposición enemiga desembarcaron en las costas. El 26 de junio de 1806, Beresford con unos 2.000 hombres, con los Highlanders, tomaría fácilmente la población de Quilmes defendida por unos 600 milicianos mal armados a las ordenes de Pedro de Arce. Conseguida la pequeña población, el brigadier William Beresford apunta a su objetivo principal: Buenos Aires, mientras tanto en ese avance

Rendición de Beresford



británico, los españoles intentan detenerlos, pero Pedro de Arce y unos 400 hombres no son suficientes ante la presión de los Highlanders altamente organizados y apoyados con artillería, a esa altura, el virrey Sobremonte (asustado y presa del pánico el cobarde virrey se marchará a Córdoba dejando Buenos Aires a su suerte) manda que se queme un puente sobre un riachuelo camino hacia la ciudad, da orden que se replieguen las tropas españolas a la fortaleza en vez de presentar batalla. Superado el puente del riachuelo, los británicos llegaron a la ciudad indefensa de Buenos Aires, previamente bombardeada. El 27 de junio de 1806, Buenos Aires capituló.

Buenos Aires de nuevo español

En el corto espacio de tiempo que estuvieron los británicos les dio tiempo a muchas cosas, entre ellas la rapiña..., Beresford como gobernador de la Plaza ordenó que se confiscara 1.000.000 de pesos los cuales serían enviados a Gran Bretaña. El gobernador dictaría normas para el comercio intentando ganarse a la burguesía autóctona, pero no lo consiguió. La población no quería a los británicos, la burguesía criolla empezaría a urdir planes para expulsar a los ingleses. Martín de Alzaga y Juan Martín de Pueyrredón fueron los más destacados en las conspiraciones, Pueyrredón reuniría en Perdriel una fuerza de unos 1.000 hombres (casi todos gauchos) que sería dispersados ante el ataque de los británicos; por otro lado en ese deseo de reconquistar Buenos Aires, desde la plaza de Montevideo, el brigadier español Pascual Ruiz de Huidobro al mando de las fuerzas del Apostadero se planteaba dicha empresa, poniendo al frente de las fuerzas al capitán de navío Santiago de Liniers con unos efectivos totales de unos 1.500 hombres: hombres de la Marina y artilleros, regimientos de Infantería y de Dragones de Buenos Aires, los Blandengues de la frontera, Voluntarios de Infantería, Miñones de Montevideo (catalanes) y Voluntarios de Hipólito Mordeille (corsarios franceses) los cuales tomarían dirección hacia Colonia de Sacramento.

El 28 de julio se reuniría una pequeña flota bien armada de: 6 goletas o zumacas de tráfico fluvial, 6 cañoneras y ocho transportes al mando del capitán de fragata Juan Gutiérrez de la Concha. La flota aprovecharía el mal tiempo para ponerse en marcha, era urgente el embarque de las tropas, en un principio burlaron a las fuerzas británicas, pero fueron descubiertos y atacados por un bergantín que las cañoneras rechazaron y el día 3 de agosto a su vez ahuyentaría a una corbeta británica. El día 4 de agosto la pequeña flota arribó al Puerto de las Conchas, Buenos Aires quedaba cerca... Una vez en tierra tomaron dirección hacia la ciudad, en el camino se les agregaron muchos voluntarios, eran los gauchos de la Caballería de Pueyrredón.

El 10 de agosto De Liniers junto con sus hombres llega a los Corrales de Miserere, asalta el Retiro y entra en la capital atacando las posiciones británicas; por otro lado la población se subleva contra los ingleses haciendo más costosa y complicada la defensa británica contra los españoles, Beresford se ve obligado a replegarse hasta el Fuerte y la Plaza mayor. El día 11 De Liniers manda que se desembarquen los cañones, más los recuperados en el Parque y los monta para bombardear la fortaleza donde se encuentra Beresford, además ese mismo día repele el ataque de los barcos de Popham, hundiendo dos navíos de transporte ingleses. El 12 de agosto se ataca frontalmente la Plaza Mayor, efectuando un asalto general obligando a los ingleses a desalojar la catedral y empleándose a fondo en el bombardeo de la fortaleza, que hace que los ingleses estén rodeados y superados por los españoles, Beresford no le queda más remedio que rendirse

después de ser muertos unos 420 hombres por unos 200 españoles. El inglés tuvo que entregar unos 30 cañones y las banderas del regimiento 71° de highlanders por su parte los barcos de Popham se marcharon, pero el buque Justine en su cañoneo a las posiciones españolas quedó varado al acercarse a la costa, sería abordado y capturado por los españoles.

Nuevos intentos ingleses abundan en el fracaso

Los ingleses no darían el brazo a torcer, pues lo intentarían otras veces, y de hecho conseguirían poner en jaque de nuevo a Buenos Aires, pero serían rechazados e incluso la plaza de Montevideo sería tomada, pero también serían derrotados por los españoles. El triunfo de Trafalgar fue una derrota en Buenos Aires, en todo el Río de la Plata y por extensión Hispanoamérica. Si los británicos pensaban que el Imperio español, sus territorios, iban a ser suyos, se equivocarían rotundamente: Hispanoamérica nunca sería británica. Sí, puede uno atreverse a decir sin error a equivocarse que: **1806, fue el año del “Trafalgar británico”, el inicio de la derrota política-territorial británica en Hispanoamérica, de hecho llega hasta nuestros días.**

Un ejemplo de ocupación británica en Hispanoamérica aprovechando la decadencia de su antiguo enemigo: España, es el caso de las Islas Malvinas que permanecerían como territorios españoles hasta la independencia de Iberoamérica y que después Gran Bretaña aprovecharía rapazmente para quedarse con el territorio.

Bibliografía

La Aventura de la Historia, nº 92. “1806, ingleses en Buenos Aires. Derrotados”, 2006, Antonio Atienza Peñarrocha.

La Defensa del Río de la Plata, Editorial Almena, 2000, José María Bueno.

Las campañas de Cevallos. Defensa del Atlántico Sur. 1762-1777. Editorial Almena, 2008, VV. AA.

Cuerpo de Blandengues de la Frontera



[INICIAR SESIÓN](#)[¿Olvido su contraseña?](#) [¿Olvido su usuario?](#) [Crear una cuenta](#)[WWW.HISTORIAREIMILITARIS.COM](#)[SOBRE NOSOTROS](#)[CONTACTO](#)[INICIO](#)[SECCIONES](#)[TRIBUNA](#)[DOCUMENTOS](#)[LECTURA ONLINE](#)

JUEVES, 02 AGOSTO 2012

BIENVENIDOS

HISTORIA REI MILITARIS se manifiesta como un portal dedicado a la Historia Militar en su concepción más extensa, como Historia Total. Es decir, acudiendo a las disciplinas más diversas con objeto de tratarla desde todos los puntos de vista; así, la Historia Social, la Sociología Histórica, la Historia Económica, la Historia de las Ideas Políticas, y un larguísimo etcétera, además del análisis más ortodoxos de las Tácticas, las Estrategias, las Tecnologías... conformarán este proyecto.

Ampliamos, también, el ámbito de estudio a los acontecimientos que, de un modo u otro, influyeron en los conflictos directa o indirectamente, pero siempre relacionados con la Historia Militar.

HRM es un proyecto polifacético con diversas vías de expresión (**revista, página web, editorial**) que busca ser un marco de referencia, en el que el debate, la consulta y la participación se aúnen con el objeto de enriquecer una especialidad denostada y dirigido a unos aficionados (en el sentido de "motivados por una afición" y no con el carácter peyorativo que se suele utilizar) a ella que han luchado titánicamente contra el vacío institucional para mantenerla viva.

Con este objeto, nos haremos eco de cualquier evento relacionado con nuestra pasión y agradeceremos nos remitáis las fechas y la ubicación de los mismos (conferencias, exposiciones, recreaciones, etc.) para divulgarlos en la web.

Así mismo, especificaremos las condiciones de colaboración para que cualquiera que lo desee pueda formar parte de este proyecto (a través de artículos, entradas en la web o lo que consideréis oportuno).

...que tenga a bien hacérsenos.

[E LA TRIBUNA DE OP](#)[Historia.](#)



Daniel García Riol

En esta sección de entrevistas, inaugurada en el número 1 de HRM, hemos creído conveniente traer a Daniel Jesús García Riol (8-6-1966). En un ejercicio de síntesis, nada fácil por otro lado, a tenor de su prolija actividad, intentaremos señalar los hitos más importantes. Daniel Jesús es Doctor en Historia (UNED), Licenciado en Geografía e Historia (UCM), Máster en Derecho Premial y Nobiliario, Heráldica y Genealogía (UNED), Máster Universitario en Métodos y Técnicas avanzadas de Investigación Histórica, Artística y Geográfica (UNED), Profesor en Educación Secundaria, y profesor colaborador en la Universidad de Castilla La Mancha. Ha participado en numerosos congresos centrados en la Historia Medieval y las órdenes militares. Su actividad científica viene refrendada con la publicación de un centenar de artículos, entre ellos destacar: *“La Orden de San Juan bajo Enrique IV de Castilla: revuelta nobiliaria y crisis sucesoria”*, *“Un Héroe novelesco en la defensa de Rodas: Tirante el blanco y los caballeros de la Orden de San Juan a mediados del siglo XV”*, *“La Campaña del Estrecho y la batalla del Salado: el final de la intervención norteafricana en la Reconquista”*, *“Un soldado escritor en los tiempos de el Quijote: el Capitán Alonso de Contreras, La*

Orden de San Juan y el Mediterráneo”, *“Las órdenes militares en tiempos del Rey Sabio: estrategia política y táctica militar”*, *“Los Comuneros (1520-1522)”*, *“Una ciudad castellana en la época Alfonsí: Segovia y su tierra a mediados del Siglo XIII”*. En respuesta a “toda” esta actividad científica le han sido otorgados diferentes premios, destacar: Premio Domingo de Soto de la UCM por el trabajo: “Propiedades urbanas del Cabildo de la Catedral de Segovia a finales de la Edad Moderna”; Premio “Mariano Grau-1990 de la Real Academia de Historia y Arte de San Quirce del Consejo Superior de Investigaciones Científicas por el trabajo: “Aspectos de la mentalidad de los segovianos durante el trienio liberal (1820-1823)” entre otros.

Fundador del Grupo de recreación histórica “Gran Comendador Fernán Pérez”.

Pertenece a un número considerable de Órdenes, asociaciones nobiliarias y Corporaciones, tanto es así que disfruta de varias distinciones y condecoraciones, además de ser Barón de Riol. Todo esto lo combina con su blog salondeltrono.blogspot.com dedicado al Patrimonio Premial Monárquico.

Por Tomás San Clemente

Con tantas actividades, al finalizar la jornada ¿no le faltan horas para todas ellas?

Lo cierto es que resulta difícil atender a tantos frentes, y son muchas las horas que empleo en estas actividades. Aún así creo que merece la pena el esfuerzo, pues nada sería más honroso que todos y cada uno de nosotros intentáramos poner nuestras capacidades al servicio de la sociedad.

En mi caso la profesión y la afición son una sola cosa y eso es siempre un estímulo añadido.

Demasiadas horas, es verdad, pero al menos en verano mi Blog descansa y, desde luego, yo lo noto.

Si observamos su producción científica e intelectual, no sólo abarca la Edad Media, también se introduce en los albores de la modernidad e incluso cuenta con algún artículo dedicado al siglo XIX. Pero en realidad ¿Cual es su ámbito de acción? En otras palabras: ¿Qué época le llama más la atención?

Desde niño ya me apasionaba la historia medieval, y esa pasión no sólo me ha acompañado hasta el día de hoy, sino que ha ido incrementándose con el paso de los años. Mi ingreso en la Sociedad Española de Estudios Medievales fue un momento muy especial para mí.

No obstante las cuestiones relativas al tránsito del Antiguo Régimen a las sociedades liberales decimonónicas me parecen sumamente interesantes, quizá porque sus héroes románticos tenían bastante de evocación medieval. El estudio de la Edad Media le debe mucho al siglo XIX: valoración del pasado medieval, novelas históricas, óperas, recreaciones y restauraciones de monumentos...

Respondiendo a la última parte de la pregunta, trabajo de forma preferente la historia de las Órdenes de Caballería, tanto hispánicas como universales, aunque fundamentalmente la del Hospital de San Juan de Jerusalén (Orden de Malta), a lo largo de los tiempos.

Si tuviera que elegir una época en com-



creto quizá me inclinaría por el siglo XIII hispánico durante el reinado de Alfonso X. Me parece extraordinariamente rico en matices y reúne, quizá, todos los componentes esenciales de Medievo peninsular.

Pero hay también dos episodios del siglo

XIX que me fascinan: la Guerra de Independencia y la IIIª Guerra Carlista.

Si queremos comprender la Europa y la España actuales, y por qué no, desenmascarar a mucho falsario que pulula por ahí, debemos profundizar en el mejor conocimiento de nuestro pasado, no hay otra receta.

No es cuestión de que nos dé una clase magistral sobre el Sistema Premial, la Genealogía y la Heráldica, y de la Falerística, pero si podría explicarnos en qué consisten dichas disciplinas ó Ciencias y su posible aplicación.

Dentro de las denominadas Disciplinas Auxiliares de la Historia existen un número considerable de cuerpos de conocimiento que, desgraciadamente, han quedado bastante relegados en los programas de estudios universitarios. Salvo honrosas excepciones, y a diferencia del impulso que han experimentado en otros países europeos y en EEUU, han sido poco potenciadas. Me refiero, claro está, a la Heráldica, la Genealogía, la Falerística, la Vexilología, la Diplomática, la Sigilografía...

El Derecho Premial trabaja sobre los fundamentos jurídicos que regulan las mercedes y recompensas otorgadas por los distintos poderes públicos, los jefes de estado, bien monarcas o bien presidentes; pero también la Iglesia, jefes de Casas Reales reinantes y no reinantes, las Órdenes de Caballería etc. El Nobiliario se ocupa de las garantías legales que acompañan a la existencia, reconocimiento y sucesión de los títulos nobiliarios.

La Genealogía se centra en el estudio de los linajes y familias. Es una mirada hacia

el pasado familiar que todos tenemos, una cita con nuestros antepasados a través del vínculo del parentesco. No sólo se ocupa de los grandes personajes pues, en Genealogía, todos somos importantes y podemos encontrarnos con muchas sorpresas que están ahí, aguardándonos silentes en un legajo de un archivo cualquiera.

La Heráldica estudia, desarrolla, crea y codifica el sistema de representación de los escudos de armas, su descripción, su diseño, su historia. Su campo es de una

“En España un genealogista era visto como alguien que no tenía más que hacer que entretenerse en desempolvar legajos en un archivo parroquial ”

amplitud inmensa pues no sólo le competen las representaciones heráldicas institucionales, casas reales, principescas, nobiliarias, dignidades eclesiásticas, organismos, academias...sino todas las creaciones particulares de heráldica personal y familiar.

La Falerística se ocupa del análisis, descripción y estudio de las medallas, órdenes y condecoraciones; entendidas éstas desde una perspectiva histórica, estética, material y personal. Ahonda en el apasio-

nante mundo de los honores y recompensas que, desde la más remota antigüedad, han servido para singularizar a aquellas personas que se han hecho acreedoras del reconocimiento general expresado en una pieza física que, por sí misma, era capaz de emanar un prestigio social indiscutible.

¿Y qué utilidad práctica tiene todo esto? Imaginémonos el hallazgo del retrato de un militar uniformado desconocido de comienzos del siglo XIX acompañado de un escudo de armas. Analizando sus condecoraciones, bandas, miniaturas, su escudo de armas, uniforme; podríamos afinar nuestra datación cronológica o establecer un linaje y así, contar con los elementos necesarios de partida para proseguir nuestras pesquisas.

He oído que ciertas escuelas historiográficas, sobre todo en nuestro país, han mostrado rechazo hacia estas disciplinas (la denominación de disciplina no tiene ningún carácter peyorativo). En otros Países, como Estados Unidos ó del ámbito europeo, la cuestión es muy diferente. Explíquenos a qué se debe.

El siglo XX aportó enormes cambios al análisis e interpretación de la Historia. La Escuela de los Annales, la interpretación marxista, las escuelas economicistas, la historia social y de las mentalidades... todas ellas supusieron una renovación metodológica de primer orden en el panorama historiográfico. En España entraron con fuerza a partir de finales de los años sesenta y se presentaron como la alternativa a una historiografía liberal y academicista. El problema estriba en que esas disciplinas auxiliares fueron relegadas a la marginalidad por considerárselas fórmulas obsoletas de interpretación. No creo que



sea muy temerario afirmar que, de algún modo, los investigadores afectos a las nuevas corrientes historiográficas vieron en ellas la personificación de un mundo caduco que política, social y científicamente, había que suprimir.

Sin embargo en Gran Bretaña, los Estados Unidos, Alemania y otros países económica y socialmente avanzados, estas disciplinas se protegieron y fomentaron, entendiendo que podían aportar, no sólo valiosos conocimientos, sino que garantizaban la transmisión cultural e histórica de las distintas herencias nacionales a las nuevas generaciones.

En España un genealogista era visto como alguien que no tenía más que hacer que entretenerse en desempolvar legajos en un archivo parroquial y confeccionar un árbol genealógico que le emparentaba con algún ilustre prócer de siglos atrás. La heráldica era considerada como un entretenimiento de nobles, la falerística era rechazada aún como término. En resumen, estas disciplinas eran “cosas curiosas” a las que una exigua minoría de eruditos gustaba dedicarse.

Algunos autores, sobre todo del ámbito de la Historia Ficción o la Anticipación, ven el futuro de la Humanidad desembocando en un neofeudalismo donde las corporaciones sustituyen a los señores y en el que el capitalismo sin límites ocupa las antiguas relaciones de vasallaje. ¿Ve a los especialistas en su campo estudiando las marcas comerciales en vez de los escudos nobiliarios y buceando en los registros de patentes en lugar de en árboles genealógicos?

Que podemos caminar hacia un neofeudalismo encubierto es posible. Pero lo referente al estudio de las marcas comerciales de momento no lo creo. Las grandes corporaciones están orgullosas de sus orígenes y fundadores, pero no aspiran a legitimar su existencia y dominio mediante la historia sino mediante sus resultados, expansión y crecimiento.

Claro que se puede hacer, y se hace ya, una “historia industrial corporativa” en el caso de veteranas e ilustres empresas, pero todavía no hemos tocado fondo.

Recuerdo las escenas de “Los Visitantes no nacieron ayer” cuando Jean Reno, interpretando a un señor feudal, viajaba en el tiempo con su escudero y, al encontrarse con un Citroën o una banderola de la Peugeot o la Renault trataba de identificar su escudo de armas preguntándose a qué desconocido linaje pertenecían.

En la novela El Manifiesto Negro de Frede-

rick Forsyth, un especialista en heráldica recibe el encargo de encontrar al heredero legítimo de la casa Romanov con objeto de restaurar a los zares en Rusia. ¿Hasta qué punto estaríamos ante una ficción? ¿Cuál sería el método de investigación en un caso así?

Desde que el personaje de Dan Brown, Robert Langdon, especialista en iconología y simbología, se dedicó a revolver Roma, París y Londres con sus pesquisas, todo es ya posible.

No sería la primera vez que se recurre a genealogistas para realizar una investigación como la que se propone. Pensemos que en la España Imperial y en la del siglo XVIII existían los llamados “expedientes de limpieza de sangre” para poder acceder a cargos en la Inquisición, universidades, oficialidad de los reales ejércitos, ingresar en las Órdenes de Caballería... En ellos se recogía una exhaustiva información genealógica que trataba de dictaminar si el candidato contaba en su árbol genealógico con ascendientes judíos, moriscos o penitenciados por el Santo Oficio. De igual modo eran, y siguen siendo, muy habituales, las probanzas conducentes a justificar nobleza (actos positivos de nobleza) precisos para el ingreso en muchas Órdenes y Maestranzas de Caballería.

Con respecto a la investigación sobre un caso como el propuesto habría que reunir multitud de pruebas genealógicas, pero también biológicas (ADN), fotográficas, testimonios escritos u orales si los hubiera. Sería preciso contar con un sinfín de permisos, acceder a material de archivo y, sobre todo, no perder la paciencia y el buen tino ante la confusión de fuentes o de testimonios más o menos interesados en ser aquella persona o en que jamás se descubra tal cosa.

En la actualidad, es mi percepción, abundan las Historias regionales ó locales, en las que no pocas veces hay alguien con cierto interés. “Lo social” parece también que es la única forma de interpretar la Historia. Denos su opinión.

Como ya comentaba con anterioridad, la historiografía ha evolucionado mucho en el último siglo y singularmente en España desde la década de los años sesenta. Estas tendencias de análisis científico han marcado el quehacer de numerosas escuelas provocando la multiplicación de los enfoques: historia social, local, de las mentalidades, de las mujeres...

Muy significativos han sido los estudios regionales y locales, algunos muy merito-

rios por lo que suponían de aportación a un espacio poco trabajado.

No obstante la excesiva compartimentación de esos trabajos ha traído una suerte de atomización del conocimiento histórico que no ha resultado ni mucho menos positiva. Como botón de muestra el papel que desempeña la Historia en los distintos planes educativos de las comunidades autónomas.

Afortunadamente otras corrientes como la Nueva Historia Política, por ejemplo, están conciliando novedad y tradición al reencuentro con hechos, personajes y disciplinas que habían sido injustamente marginadas por un prurito de modernidad mal entendida.

La biografía como género histórico también está volviendo a recuperar un prestigio que se había visto empañado a causa de una interpretación exclusivamente global de los cambios sociales y políticos. Eso no podía mantenerse por mucho tiempo pues personalidades esenciales como: Alejandro Magno, Lutero, Napoleón o Hitler, por citar algunos ejemplos, cambiaron el rumbo de la Historia.

En cuanto a su espacio virtual, me refiero a salondeltrono.blogspot.com.es/, explíquenos el por qué del blog y para qué.

Bajo el amparo de Nuestra Señora de la Merced, Salón del Trono, vio la luz en la Red el 24 de septiembre de 2010.

Frente a un mundo que desprecia cuanto ignora y que critica con prejuicios lo que no comprende, el Blog pretende





levantar la bandera del interés científico por todo aquello que rodea al universo de los símbolos monárquicos.

El ejercicio del Derecho Premial por parte de los soberanos a lo largo de la Historia es un hecho de la máxima importancia. Hombres y mujeres coronados cuyo “fons honorum” ha servido, a través de los tiempos, para estimular las mejores virtudes y para recompensar los talentos. Empleando la expresión latina: “praemiando incitat”, el Blog se ocupa de aquellas órdenes dinásticas, nacionales, de caballería y recompensas que surgieron con la intención de premiar a los mejores como ejemplo de valía, esfuerzo, dedicación y sacrificio.

Estos valores, puestos en entredicho por el asfixiante relativismo moral que todo lo invade, deben ser recuperados. Creo que podemos reconstruir una alternativa de honor, lealtad y verdadero patriotismo. Sin complejos absurdos ni ridículos respetos humanos; porque nada hay más absurdo y ridículo que pretender negar la dimensión espiritual del ser humano y su deseo de superarse para alcanzar mayores logros.

Desde el Blog se da la bienvenida a todas aquellas personas que se interesan por estos temas y que aprecian en las recompensas y distinciones monárquicas, no sólo el hecho científico y estético, sino también el valor moral y ejemplificador para una sociedad ávida de modelos de conducta dignos y honorables que éstas poseen.

A día de hoy ¿Cuántas visitas ha recibido su blog?

Según reflejan las estadísticas, el Blog ha recibido, a 12 de septiembre de 2012, un total de 287.605 visitas y cuenta con 71 seguidores registrados. Las visitas provienen mayoritariamente de España, seguidas por México, Francia, Argentina, Colombia, Perú, Chile, Estados Unidos, Portugal y Guatemala, y un largo listado de otros países.

Como usted es tan polifacético ¿Podría contarnos su experiencia en el grupo de recreación Gran Comendador Fernán Pérez? ¿Qué episodios de la Historia han representado?

La idea surgió en el transcurso de las Fiestas de Moros y Cristianos que, con carácter anual, se celebran en la localidad manchega de Alcázar de San Juan. Había que aprovechar el potencial humano y patrimonial de la localidad y ofrecer un espectáculo parateatral que complementara los desfiles y actos propios de la Fiesta.

De este modo surgió la idea de crear un grupo de recreación histórica centrado inicialmente en la presencia de la Orden Militar y Hospitalaria de San Juan de Jerusalén en tierras de La Mancha. Su nombre rinde homenaje a Frey Fernán Pérez de Mosego, Gran Comendador de la Orden del Hospital durante el final del reinado de Alfonso X y comienzos del de Sancho IV de Castilla. A él debe Alcázar de San Juan la construcción de su airoso torreón y la concesión del título de Villa.

Primero se creó un espectáculo que recreaba la ceremonia de recepción, votos e investidura de un caballero sanjuanista. Posteriormente se pasó a estrenar la denominada “Vela de Armas” que se desarrolla en cada una de las plantas del Torreón del Gran Prior de Alcázar de San Juan. En este segundo espectáculo se representan diferentes aspectos de la vida de la Orden: los orígenes cruzados, la fiscalidad, la vida espiritual, el entrenamiento militar, los contactos con Tierra Santa y el acuerdo de límites de 1236 entre las Órdenes de Santiago y de San Juan.

Con el tiempo las representaciones se ampliaron a la recreación de la corte taifa de Toledo y a la constitución de un pelotón de caballeros de la Orden, perfectamente equipados, con su abanderado al frente y cuyas órdenes de marcha son expresadas en latín.

En la actualidad se está trabajando sobre la adaptación de un texto de Tito Livio que describe la sumisión de la plaza de Alces (Alcázar de San Juan) al poder de Roma.

Cambiamos de Tercio. En los últimos años la Historia Militar, del ejército ó de la guerra ha tenido un auge espectacular ¿A qué cree que es debido? ¿Cuál es su opinión sobre esta temática?

Creo que por fin se está comenzando a hacer justicia a la Historia Militar. Entre los historiadores parecía un tema tabú, una incorrección política; algo superfluo. Lo de “las batallitas” no estaba de moda. Parecía que interesarse por los ejércitos

era ser militarista y no sé cuantas barbaridades más.

Hace ya más de veinte años tuve que sufrir en mi Facultad un concierto de estridentes risotadas, iniciadas por el profesor de turno, cuando, en un ciclo de cine e historia, se proyectó el fragmento de “El Cid” en el que el mítico Charlton Heston salía de Valencia a lomos de Babieca invocando los nombres de Dios, Alfonso VI y España.

Pero esa pretendida negra modernidad de los ochenta se ha diluido y ya son muchos los especialistas que trabajan estos temas y, además, lo hacen con mucho rigor y brillantez.



Yo era lector de la recordada Dragona, de Ristre, y lo sigo siendo de Revista de Historia Militar, de Serga, de la Revue Napoléon y, por supuesto, de Historia Rei Militaris... Creo que la Historia Militar nos ofrece una extraordinaria perspectiva para comprender la diplomacia, la política, la economía, los movimientos sociales y los temas específicamente tácticos, estratégicos y armamentísticos de los ejércitos, la uniformidad, la vexilología...

Está claro que, en ciertos sectores de la población, hay una mayor conciencia de las cosas. Ha aumentado el interés por disfrutar de una Historia de España sin complejos y reflexionar sobre temas referidos a la defensa y a la seguridad nacional, y eso ayuda.

Fuera de España la Historia Militar está muy desarrollada y perfectamente incorporada en los planes de estudios superiores, se cuenta con grandes museos, hemerotecas y filmotecas, centros de interpretación...y sin necesidad de estar pidiendo perdón por hablar de la guerra

como sucede en nuestro país, donde hay centros de interpretación de batallas, tan ideologizados, que dan vergüenza ajena.

Para finalizar: ¿Qué opinión le merece nuestra web historiareimilitaris.com? ¿Y la revista?

Descubrir la web y la revista ha supuesto una enorme alegría para mí, siempre ansioso de encontrar este tipo de lecturas, pero, sobre todo, por haber accedido a un portal capaz de aunar el rigor científico, la divulgación y un formato realmente atractivo.

La web está muy bien construida. Ofrece

estos temas.

Aunar temas de diferentes épocas y países hace de la publicación un recurso variado y apto para todos los gustos

Le he engañado no era la última pregunta. ¿Cuáles son sus proyectos de futuro?

Este mes de octubre estaré en Sevilla participando en un congreso sobre las Cortes de Cádiz (otra excursión al siglo XIX) donde hablaré de los intelectuales afrancesados y anglófilos frente a la Constitución de 1812.

También, en breve, saldrá a la luz un libro de mi autoría, bajo los auspicios de la Sociedad Heráldica Española, titulado “El Sultanato de Sulú y la Real y Hachemita Orden de la Perla” en el que me ocupo de glosar la historia de la isla de Joló (Filipinas) y su archipiélago, así como del patrimonio premial y heráldico de los Sultanes de Sulú. Aunque pueda parecer un tema exótico y lejano, me he propuesto poner en valor el recuerdo histórico de la presencia española en aquellas tierras durante cuatro siglos.

Me gustaría también organizar algún curso sobre Falerística y Derecho Premial bajo los auspicios de algún centro de formación universitaria, pues son muy numerosas las consultas referidas a estas disciplinas que sobre estos temas recibo en mi Blog.

En su diverso campo de trabajo, de seguro se ha encontrado con alguna anécdota de la que pueda hacer partícipes a nuestros lectores. ¿Nos podría contar alguna?

Recuerdo la gratitud que me expresó un escritor hispanoamericano, al que yo no conocía de nada, que estaba escribiendo una novela, uno de cuyos capítulos se ambientaba en San Marino. Para mi sorpresa, lo que yo había publicado sobre los títulos de nobleza de San Marino y la Orden de Santa Ágata le sirvió para resolver parte de la trama.

En algún caso me han ofrecido determinada pieza o incluso entrar a formar parte de un negocio de heráldica. Pero este Blog es sin ánimo de lucro, carece de publicidad y así tengo la intención de que siga siéndolo.

Ha sido un placer entrevistarle, deseamos de todo corazón que el blog salondeltrono siga funcionando como hasta ahora. Un saludo

Muchas gracias por haberme hecho protagonista de este espacio. Mis mejores deseos para Historia Rei Militaris, una publicación excelente a la que auguro larga vida y brillantes éxitos.

Jaume Matamala



Jaume Matamala, junto con otros compañeros suyos, difunden en la Red su amor por un barco que marcó su juventud y, sin el cual, probablemente sus vidas serían muy diferentes. Seguramente muchos aún no sabréis de qué estoy hablando, qué buque navega en sus recuerdos. Me estoy refiriendo al *Galatea*, el que fue hermano menor del *Juan Sebastián Elcano*. Buque escuela de maniobra del que nuestros mayores hablan con un brillo especial y que, desde HRM, queremos traer a la vida. ¡No sólo se puede quedar allí, o en una maqueta tras una vitrina de cristal en el Museo Naval!

Por esta razón, y no otra, tomé la decisión de entrevistar a Jaume, y a continuación podréis leerla.

Por Javier Yuste

Por favor, Jaume, preséntate (mejor que lo he hecho yo) con tus propias palabras a nuestros lectores. Bien. Soy un hombre de ir contra la corriente. De muy joven vi que me daba más resultado ir contra corriente, que dejarme llevar por ella. Ya de pequeño no acepté hacer el nudo de los zapatos igual que todos y tengo un sistema distinto, quizá esto lo exprese todo.

Dinos, ¿cuándo y cómo fuiste a parar a la Armada? ¿Y al Galatea, en concreto?

Cuando salí del Noviciado de los Jesuitas, tuve que hacer la “mili” que entonces se hacía con dos años. Yo siempre dije de pequeño que quería ser marino y decidí hacerlo voluntario en la Marina, como especialista, con una duración de 3 años, y en la especialidad más marinera que es la de maniobra. Consecuentemente la Escuela de Maniobra estaba en el barco

Galatea, que para aquella época (1966), ya había dejado de navegar y estaba como pontón en el Ferrol del Caudillo.

Ya cumplí con la marina mi contrato de los primero tres años; uno en el *GALATEA* para Cabo Segunda y dos en El *ALMIRANTE LOBO*, un barco carguero pirata de la *MARINA*, que parecía ir de libre, en que casi nuestra actividad estaba centrada en llevar carbón a los *DRAGAMINAS* para que pudieran navegar. Se ganaba dinero con el carbón, con la pintura, con el tabaco todo era susceptible de ganancia. Cuando terminé seguí e hice 3 años más en los que volví al *GALATEA* para hacer el curso de Cabo Primera y después pase dos años en el *DEDALO* donde ya era la verdadera Marina a diferencia del *Almirante Lobo*. Al terminar el segundo contrato, con seis años a mis espaldas debía de ir a hacer el curso de suboficial y me licencié



Jaime Matamala- 1966

El Galatea fue buque de maniobra. ¿Cómo era un día cualquiera a bordo?

Navegando, según indican los que lo hicieron, se hizo de una manera precaria, con jóvenes de 17 años, descalzos siempre, sin arneses ni guantes para subir a los palos, durmiendo en el duro suelo y medianamente alimentados, pero eso forjó un estilo de contra maestres único, con hombres y marinos excepcionales, tanto los que se quedaron en la Marina, como los que después pasaron a la vida civil. Con el barco amarrado en el muelle, la vida venía siendo más cálida y las subidas a los palos, al no estar navegando, todo era mucho más liviano. La semana la pasábamos de clase en clase en los sollados del barco, aprendiendo nudos, navegación, señales de código de banderas, señales de luz, sonidos del silbato de contra maestres, arriado de botes, haciendo sobre las cartas ejercicios de navegación y mapas del tiempo.

Para ti, ¿qué supuso el Galatea para la Armada española y en tu vida?

En principio, lo viví, como una gran experiencia que con el tiempo se ha sublimado a medida que iba perdiendo mi juventud, y uno empieza a hacer balance, por aquello que dice que “la mitad de la vida es para vivirla, y la otra mitad es para recordarla.” De todas maneras nadie puede olvidar fácilmente haber vivido en un velero.

¿Cuáles son el mejor y peor recuerdo que atesoras de tu paso por el Galatea?

El mejor recuerdo es la primera vez que atravesé unas gabarras que hacían de pasillo para llegar hasta el portalón del Galatea. Aquel enjambre de cabos, aquel olor a brea y zotal mezclados, aquella niebla que lo desdibujaba desde la lejanía, con una lluvia penetrante y constante que hacía que el marinero de guardia estuviera resguardado en el jarito con ropa de agua. El peor recuerdo es cuando desembarqué, siendo ya Cabo Primera, e intuía que no iba a volver para el Curso de Suboficial.

Quizás no suene muy diferente a la anterior pregunta, pero no me resisto. ¿Cuál es la anécdota más extraña que nos puedes contar de cuando formabas parte del rol del Galatea?

Pues yo tenía mucha relación con los Jesuitas. Los había Padres y Hermanos, mi amigo era el Her-



El Galatea en Ferrol, Barallobre tras los palos

“...descalzos siempre, sin arneses ni guantes para subir a los palos, durmiendo en el duro suelo y medianamente alimentados, pero eso forjó un estilo de contra maestres único”

mano Rius, ya muy mayor. Bien. Pues un día me llama el Comandante, me hace sentar y me dice que ha llegado un telegrama y que esté preparado para escucharla que dice: “HERMANO RIUS HA MUERTO.” Se pensaban que era un hermano natural.

Durante tu permanencia en la Armada, ¿hubo alguien que te haya marcado e influenciado para siempre?

No llegué a intimar con mandos. Lo que sí vi es que algunos sí tenían una vocación muy marcada y que otros lo llevaban como un oficio. Más bien quedé marcado por mis propios compañeros, que se esforzaban en aprender; algunos llegaron a Oficiales y, bajo aquellas mentes, algunos tenían una inteligencia por descubrir.

¿A qué te dedicaste tras tu paso por la Armada?

Bueno, se dice que “el casado casa quiere”, y a la hora de obtener más dinero, que es el fin de cualquier padre de familia de aquella época, yo pasé a ganar de 6.500 pesetas en la Marina a ganar 10.000 pesetas en el primer empleo que encontré de peón. Como venía de la cultura del esfuerzo, rápidamente pasé a cambiar la fábrica de una máquina por hombre, pasé a cuatro máquinas por hombre, de 15 metros por minuto la velocidad de la máquina la pasé a 35 y, así, sucesivamente hasta llegar a Jefe de Departamento. Más tarde, cuando nadie sabía nada de la informática, informaticé todos los procesos de fabricación de la laminación





El buque escuela Galatea en plena mar gruesa.

de perfiles en acero inoxidable. Pasando por diferentes empresas, terminé en fabricación de muebles de acero inoxidable para laboratorios, hospitales y centrales nucleares.

El buque fue dado de baja el año 1959 y, tras ser víctima de abandono y canibalización, hasta 1992 no regresa a su hogar primigenio. ¿Cuál fue tu reacción cuando supiste que los ingleses se llevaban lo que quedaba del Galatea a Glasgow y que España se desentendía de él definitivamente?

Se han hecho poesías muy buenas sobre este hecho. Los galateanos han sido poetas, porque el barco era un sentimiento, tenía alma y le latía corazón. Un galateano que entró con 17 años e hizo 5 años de navegación, ha escrito su pasó por él. Le decía yo cómo se podía acordar de todo con detalles de un historiador y la respuesta fue: “es que yo no desembarqué nunca de aquel velero.” Se me humedecieron los ojos de ese comentario. Fue un disgusto ver el barco abandonado en Sevilla con los gorrillas y los okupas en su cubierta, con el expolio de su bronce que le provocaron una vía de agua que llegó a hundirlo en el Guadalquivir... Y una vergüenza el precio de la venta de nuestra historia 9 millones de las antiguas pesetas.

En relación más o menos directa con la anterior pregunta. ¿Eres de los que comparte la idea de que España ha dado la espalda al mar? ¿Qué opinión te merece?

Sí, de hecho España tiene tanta costa, como poco aprecio al mar. Sí, muchos puertos deportivos, pero son para presu-

mir el propietario de turno, para dar un paseillo con sus amigos.

Existen en nuestro país varias propuestas de que se convierta algún buque de la Armada en museo (como sucede con la Extremadura o la Asturias), ambas fragatas F-80. ¿Crees que veremos algún día un buque museo flotante en España como los hay en Estados Unidos, Reino Unido u otros países?

Sí, El que está predestinado es el Juan Sebastián Elcano.

¿Crees que nuestra actual Armada es digna de su pasado? ¿Que está en su mejor momento? ¿Crees que se la recordará?

De los tres ejércitos, el más caballero es el Marino. La mar te hace viajar, ver otras culturas, y no estar tan metido en las armas. La mar es un enemigo a conquistar. El ejército, con los recortes de todo tipo, no vive su mejor momento. En Francia el ejército vive con el pueblo, en España ha estado de espaldas por culpa de los políticos.

Supongo que la generalización de Internet y el auge de las redes sociales ha ayudado mucho a volver a unir a los antiguos camaradas y a que vuestro anhelo por qué no se pierda el recuerdo del Galatea no caiga en saco roto. Así has creado blogs, y estás ahí, en Facebook, subiendo fotos, datos... ¿Cómo ha sido esta experiencia?

El éxito sorprendió a la misma empresa, que se dice. Yo inicié esto para consumo interno, para ordenar mis fotos y, poco a poco, se me añadieron otros. Yo los busqué y aquí estamos todos en esta

aventura común, que será un sueño pasado a una realidad.

Al parecer los del Grupo estáis preparando un viaje a Glasgow para visitar el barco, que ahora se llama Glenlee. Cuéntanos como marcha este asunto.

En este mes de Septiembre ya se desencadenan acontecimientos. Sabemos ya que el día 24, 25 y 26 de Abril del año que viene estaremos en Glasgow, y que el Ayuntamiento nos recibirá; tendremos charlas con ellos, con intercambio de documentación relacionada con el Galatea, entregaremos en CD ya editado del himno del Galatea cantado y tocado del Barril de Cerveza, y múltiples actos más, incluida una visita a Edimburgo.

¿El grupo de veteranos del Galatea, tiene más proyectos en mente?

Construir una gran base de datos de todos los que estuvimos en él y consolidar la memoria del Galatea. Quizá de la reunión de todos en Glasgow nazca alguna idea más.

Tu vida sabe a mar, sin duda alguna. Para terminar, ¿qué pregunta crees que le falta a esta entrevista y qué responderías?

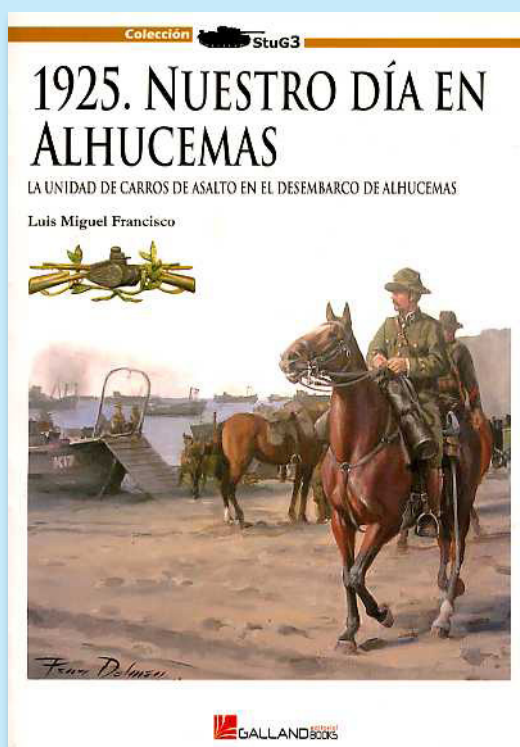
Cómo llamaría al MAR, “la mar” o “el mar”? Yo respondo “LA MAR.” No puedo vivir en ciudades que no tengan mar. Cuando en el interior veo a ríos, siempre pienso que me llevan.

No creo que te sorprenda, pero ha sido un verdadero honor poder entrevistarte y traerte a estas líneas de HRM. Un placer conversar contigo, Jaume.

Bibliografía

1925. NUESTRO DÍA EN ALHUCEMAS. EL DESEMBARCO VISTO DESDE LA UNIDAD DE CARROS DE ASALTO

Pese a lo que en un primer momento pudiera parecer, nos encontramos ante un libro de memorias: Luís Miguel Francisco toma los diarios del Teniente Juan Urzaiz Durán, luego capitán, y las pule y les da forma con objeto de ajustarlas a los requeri-



mientos del títulos, y a fe que lo consigue.

Logra dar al relato una armonía que se traduce una lectura continua y sin saltos.

El texto tiene el valor de unas memorias escritas por un testigo directo de los hechos que acontecen con todo lo que ello conlleva: formamos parte de la acción pero nuestra perspectiva abarca únicamente la del protagonista y con los prejuicios del mismo.

Es importante matizar que no nos vamos a encontrar con el historial operativo de una compañía de tigers en el frente oriental, aunque también hablemos de carros de combate; este hecho hay que recalcarlo puesto que nos encontramos inmersos en una guerra colonial en la que, además, los carros se infrautilizan sobremanera.

En suma, estamos en el ejército español de principios de siglo, en su versión africanista para más datos, acostumbrado al asalto frontal de harkas y legionarios, que no ha participado en

la Primera Guerra Mundial y que no ha necesitado aprender las lecciones que de ella se han derivado, esto es, un ejército colonial.

La unidad de Urzaiz se va a encontrar en un terreno desfavorable (con una orografía más propia de las cabras que de los carros de combate), bajo un mando sin iniciativa (su comandante carecerá de la ambición que podía haber hecho destacar los tanques por sí mismos, tanto en el campo de batalla como en la mesa de mapas ante sus superiores) y, por último, va a usar la versión de un carro, el Renault FT-17, armado con ametralladoras en vez de, tal vez, una combinación de estos y de tanques armados con cañón (char canon) les habría dado más versatilidad.

Volviendo al libro, reiterar que es un libro de memorias enmarcado en un hecho de armas apasionante que debería leerse con esta perspectiva.

El material fotográfico, por otro lado, es interesante y las ilustraciones, al margen del cuadro de Ferrer-Dalmau propiedad del autor, resulta inexistente.

Dos cosas empañan el volumen: la primera es una nimiedad, un error de maquetación que coloca las notas al pie al comienzo del libro.

El segundo sí es importante; el único mapa que debería ilustrar el relato es penoso. Le falta claridad y su leyenda es tan pequeña que se necesita, literalmente, lupa para leer los nombres.

En resumidas cuentas, un libro curioso.

Título: 1925. Nuestro día en Alhucemas

Subtítulo: La unidad de carro de asalto en el desembarco de Alhucemas

Autor: Luís Miguel Francisco

Notas: 56p. R. 4p. perfiles color, 75 f. b/n. 240x170

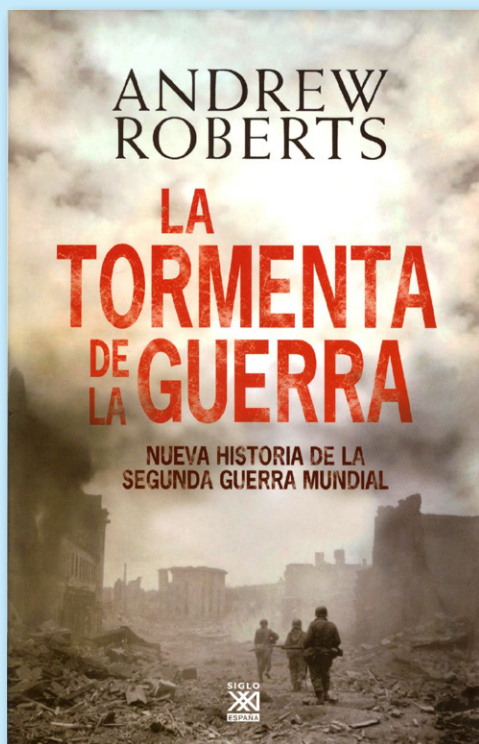
Edición: 2008

LA TORMENTA DE LA GUERRA.

Nada más apropiado para un especial sobre la Segunda Guerra Mundial que presentar las impresiones provocadas por un libro generalista sobre ese conflicto.

Pese a que nos encontramos ante un tocho de 800 páginas, se puede manejar con una sola mano sin herniarnos. Tapa dura, buen papel, correctísima encuadernación: como libro es una buena edición.

La traducción es correcta, con algún error (uno se cansa de que se traduzca Battleship como Barco de Guerra y no Acorazado, o Armored como Acorazado y no como Unidades Acorazadas o Blindadas). En algunas ocasiones, poquitas, se observa que



la corrección de estilo no ha sido todo lo precisa que debería: se nota, sobre todo, en algunos bailes de cifras que llaman poderosamente la atención.

Y ahora... “¡al turrón!”.

Estamos ante un buen libro, de agradable y fácil lectura, y bien estructurado.

La narración se articula cronológicamente, con unos capítulos

atemporales intercalados dedicados a cuestiones específicas; inteligencia y guerra submarina, bombardeo de precisión y alfombra, Holocausto.

Como es lógico, puesto que no es una enciclopedia, no puede profundizar mucho en cada tema pero consigue un equilibrio aceptable.

En cada capítulo, y aquí está el mayor atractivo de Roberts, plantea una cuestión estratégica a la que da respuesta, desde mi personal punto de vista, con mayor o menor acierto: el nombramiento de un único mando para el Ostfront, el desvío de recursos hacia la guerra submarina, la utilidad de los festungs (ciudades fortaleza) y un largo etcétera.

Para alguien que lleva leyendo y aprendiendo décadas sobre la SGM, La Tormenta de la Guerra constituye un soplo de aire fresco a la par que una agradable sorpresa.

Y, “lo mejor para el final”: el autor realiza un profundo análisis estratégico y llega a la terrible, demoledora y acertadísima - es obvio que la comparto - conclusión de por qué Alemania perdió la guerra... pero para conocerla, tendrá que leer su libro.

Bon Appetit.

Título: Tormenta de la guerra, La

Subtítulo: Nueva historia de la Segunda Guerra Mundial

Autor: Andrew Roberts

Notas: 838p. R. 98 f. b/n. 220x140

Edición: 2012

Idioma: Español

Tema: Segunda Guerra Mundial

Subtema: General

Javier Yuste Gonzalez Los Últimos Años de mi Primera Guerra

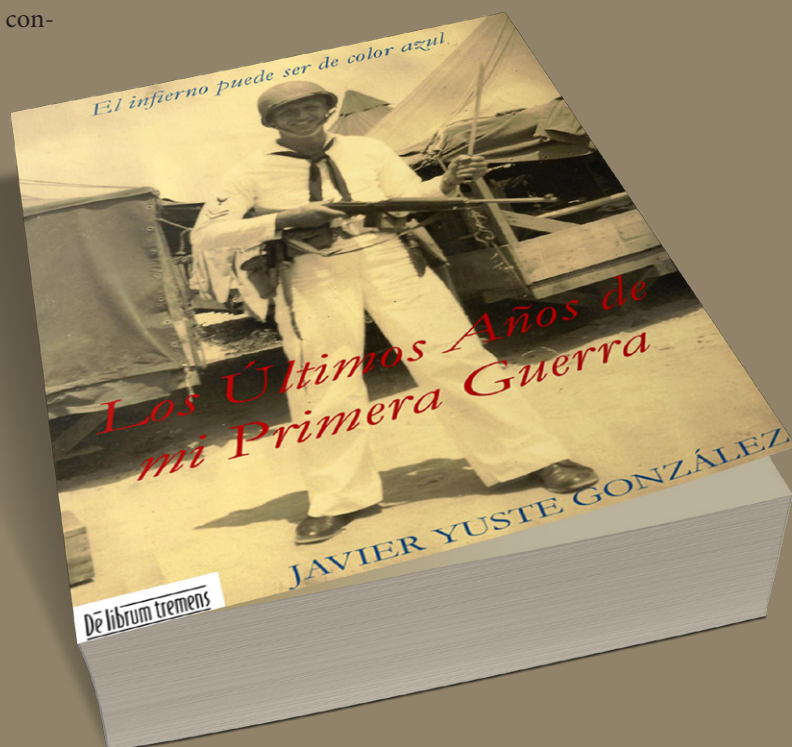
La guerra nunca ha sido cosa fácil. En el otoño de su vida, James E. Larrabeitia decide publicar sus diarios. En concreto el que redactó cuando contaba con 23 años.

Con ascendientes españoles caídos en la Guerra de Cuba, veterano de la II Guerra Mundial, Corea, Vietnam y otras que no puede ni quiere mencionar, tiene un Pasado desbordado de medallas, heridas que cicatrizar, demonios y fantasmas que exorcizar y memorias que honrar.

Esta novela nos traslada al “Infierno Azul”, al Teatro de Operaciones del Pacífico entre 1944 y 1945, donde la guerra se hizo más brutal y el dolor y la miseria constantes.

El lector viajará a esos años para conocer, a través del relato íntimo y personal del protagonista, el sentir del marino, el día a día en un buque de guerra, la amistad y la pérdida, así como la esperanza.

Desde la tranquilidad del “homefront” hasta las titánicas luchas en desembarcos como el de Leyte y el horror en Manila. Viajará al interior de un ser humano, desbordado por la vorágine de la guerra y de un destino incierto, donde el valor y la lealtad se entremezclan con el odio irracional y otros pecados inconfesables.

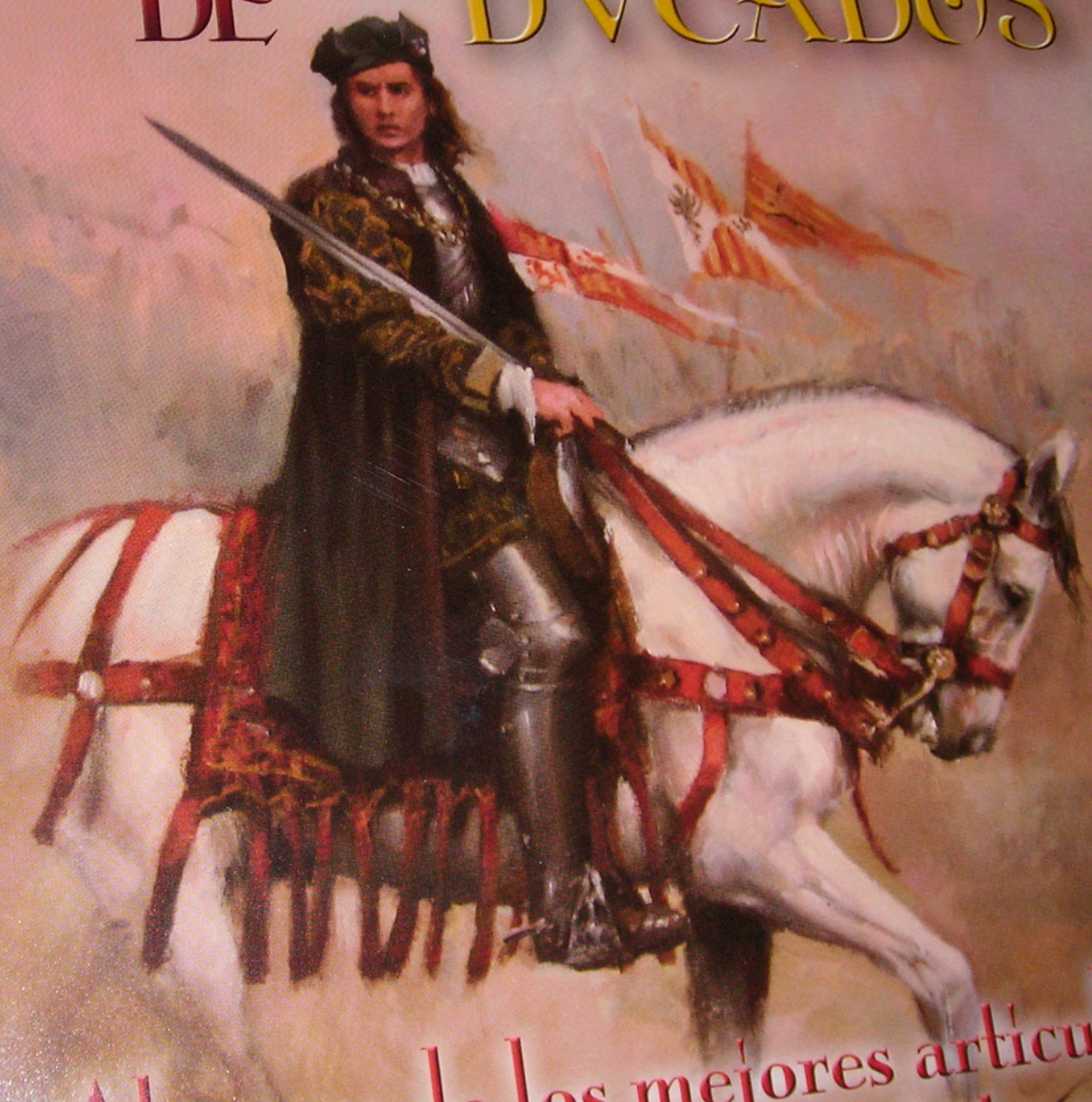


Buscar temas sin respuesta • Ver temas activos

HISTORIA MILITAR: INTERNACIONAL

	TEMAS	MENSAJES	ÚLTIMO MENSAJE
 Historia Militar Antigua y Medieval Toda la Historia Militar desde la Prehistoria hasta 1453. Moderadores: Urogallo , Mod.Aux.1	261	10698	<i>Re: Infantería. Entrenamiento y experiencia.</i> por Longinio Laeto  el Jue 26 Abr 2012 22:23
 Historia Militar Moderna y Contemporánea Toda la Historia Militar desde 1453 hasta 1914 Moderadores: anibalbarca , Mod.Aux.1	316	15516	<i>Re: Pinturas y Grabados de los siglos XVIII y XIX</i> por Antigono Monoftalmos  el Jue 26 Abr 2012 22:31
 Primera Guerra Mundial y Periodo de Entreguerras. Historia Militar 1914-1918, y de 1919 a 1939 Moderadores: frates milites , Mod.Aux.1	339	7735	<i>Re: Pinturas, láminas e imágenes de la Gran Guerra</i> por Gun Truck  el Jue 26 Abr 2012 16:42
 Historia Militar posterior a la Segunda Guerra Mundial Toda la Historia Militar desde la SGM hasta el 2006.	311	7333	<i>Re: Pinturas y dibujos después de 1945</i> por Fernando Cebrián  el Jue 26 Abr 2012 19:47

... Y CIEN MILLONES DE DVCADOS



Algunos de los mejores artículos
están en el portal de historia



ALEJANDRO MAGNO Y LA BIBLIA

Por J.F. Hernando J.

Sobre Alejandro Magno se ha escrito mucho a través de los siglos, se han realizado películas, documentales, estudiosos han hablado y siguen hablando de él, sí, se han escrito ríos de tinta sobre su persona, sus hechos, sus gestas siendo un personaje histórico que cautiva y atrae hasta la mismísima saciedad, pero seguramente de todo lo escrito sobre él, lo menos conocido se encuentra en el relato antiguo que nos muestra la Biblia y ello debido a que muchos antes y ahora rechazan al Libro más amado y odiado del mundo o simplemente lo desconocen.

Alejandro Magno cuando contaba 20 años ascendió al trono después de la muerte de su padre Filipo II (rey que unificó Macedonia y las regiones vecinas, donde imponería su supremacía sobre el resto de estados griegos después de la victoria en la batalla de Queronea), y tan solo dos años después comenzaría su extensa campaña de conquistas hasta morir a la edad de 32 años.

La Biblia también habla de Alejandro incluso antes de ser este... En la Biblia abunda el simbolismo, especialmente en sus porciones proféticas. Un caso a propósito es el libro de Daniel, allí entre otros nos lleva a Alejandro Magno, pero veamos.

La profecía de Daniel dice:

“Y yo, por mi parte, seguí considerando, y, ¡mire!, había un macho de las cabras que venía del poniente sobre la superficie de toda la tierra, y no tocaba la tierra. Y en lo que respecta al macho cabrío, había un cuerno conspicuo entre sus ojos. Y siguió viniendo hasta el carnero que poseía los dos cuernos, el cual yo había visto parado delante de la corriente de agua, y vino corriendo hacia él en su poderosa furia.

Y lo vi entrar en contacto estrecho con el carnero, y empezó a mostrar amargura hacia él, y prometió a derribar al carnero y a quebrar sus dos cuernos, y resultó que no hubo poder en el carnero para mantenerse firme delante de él. De modo que lo arrojó a la tierra y lo holló, y resultó que el carnero no tuvo quien lo librara de su mano.

Y el macho de las cabras, por su parte, se dio grandes ínfulas hasta el extremo; pero en cuanto se hizo poderoso, el gran cuerno fue quebrado, y procedieron a subir conspicuamente cuatro en lugar de él, hacia los cuatro vientos de los cielos [...]

Daniel 8: 5-7 Traducción del Nuevo Mundo de las santas Escrituras

El carnero de dos cuernos que has visto son los reyes de Media y Persia; el macho cabrío es el rey de Grecia, y el gran



cuerno de entre sus ojos es el rey primero; el romperse y salir en su lugar otros cuernos, cuatro reyes que se alzarán en la nación, más no de tanta fuerza como aquel [...]

Daniel 8: 20-22 Sagrada Biblia (Nácar Colunga)

Grecia estaba en Occidente o “Poniente” de donde el macho cabrío “griego” avanzó hacia el Este. El imperio Grecomacedónico se ensanchó de tal modo que Alejandro Magno solo necesitó unos siete años de guerras para extender sus dominios por Asia Menor, Egipto, Siria, el Imperio Medopersa y hasta partes de la India. La descripción que también da la Biblia de Alejandro Magno como “cuerno conspicuo” o “gran cuerno”, parece que es apropiada o encaja, pues Alejandro Magno fue una agresiva punta de lanza de tremendas conquistas territoriales; por otro lado, después de su muerte cuatro “cuernos” o gobernantes obtendrían grandes territorios de sus vastos dominios, y eso es palpable unos veintidós años después de la muerte de Alejandro Magno cuando cuatro de sus generales gobernaban: Seleuco Nicator en Mesopotamia, Siria, Persia y las provincias orientales hasta el río Indo. Casandro, en Macedonia y Grecia. Ptolomeo Lago, en Libia, Egipto y Palestina y Lisímaco, en Tracia europea y Asia Menor.



Sí, Alejandro tuvo varios hijos, con Roxana (hija de un rey bactriano) tuvo a Alejandro (Aigos); con una mujer llamada Barsina tuvo un hijo ilegítimo llamado Heracles (Hércules); con Estatira (hija del rey persa Darío III) tuvo otro hijo... No obstante, la profecía bíblica del libro de Daniel se cumpliría, pues poco después de su muerte fueron eliminados tantos sus herederos como su familia.

En el libro de Daniel 11:3-4 nos dice:

“Pero se alzaré un rey valeroso que dominará con gran poder y hará cuanto quiera. Y cuando esté en la altura, se romperá su reino y será dividido hacia los cuatro vientos; no será de sus descendientes ni ya tan poderoso como fue, pues será dividido y pasará a otros distintos de ellos.”

La profecía de Daniel se escribió unos doscientos años antes de que naciera éste, el historiador Josefo informa que cuando Alejandro fue a Jerusalén se le mostró la profecía:

“cuando se le mostró el libro de Daniel donde Daniel declaró que uno de los griegos destruiría el imperio de los persas, supuso que él mismo era la persona indicada: y puesto que entonces estaba alegre... los llamó a sí, y les dijo que les pidieran a él los favores que quisieran”

Antigüedades judaicas. Libro XI, cap. VIII [Traducción de The Life and Works of Flavius Josephus (Filadelfia), William Whiston]

Los historiadores griegos no mencionan que Alejandro entrara en Jerusalén. La crítica supone una “falsificación” de las palabras y escritos que el historiador Josefo vierte sobre Alejandro Magno procedentes del libro de Daniel; sin embargo el descubrimiento de los Rollos del Mar Muerto ratificó más la autenticidad del libro de Daniel, y se ha determinado que el libro más antiguo data por lo menos del siglo II antes de C. lo que muestra que el libro de Daniel ya era bien conocido y popular.

Los dos primeros biógrafos de Alejandro Magno, por ejemplo: Arriano y Plutarco, escribieron más de cuatrocientos años

después de la muerte de Alejandro, pese a ello los historiadores generalmente los consideran confiables.

Independiente que historiadores o estudiosos crean o no en el relato bíblico (unos si otros no), la Biblia menciona a Alejandro Magno, y eso es un hecho indiscutible y a tener en cuenta.

Las hazañas de Alejandro Magno produjeron tremendo impacto en el mundo de la antigüedad. En unos cuantos años obtuvo el control de una superficie mayor que la de cualquier gobernante de antes de su tiempo.

Algunos hechos de la gesta de Alejandro mostrarían su huella imborrable como:

1. Alejandro entró en Asia por los Dardanelos (el antiguo Helesponto) con unos 35.000 hombres.
2. En el río Gránico, en el extremo noroeste de Asia Menor (Turquía) Alejandro ganaría su primera batalla contra los persas.
3. En Isos, infligió una derrota aplastante a un ejército persa de unos 5000. 000 hombres, Darío III de Persia, huyó, abandonando a su familia en manos de Alejandro.
4. En Egipto sería considerado un libertador, allí fundaría la ciudad de Alejandría.
5. Alejandro tomó las bases de la poderosa flota persa.
6. La ciudad de Tiro sería sitiada, se emplearía los escombros de la antigua ciudad de Tiro para construir un terraplén hasta el islote donde se hallaba la nueva ciudad, y así lograría destruirla.
7. Alejandro perdonaría la ciudad de Jerusalén.
8. Un hecho significativo se produjo en Gaugamela donde con unos 47.000 hombres desbarató a un ejército reorganizado persa de unos 250.000 hombres. Darío III fue asesinado, Babilonia se rindió y Alejandro se apoderaría de Susa y Persépolis, apoderándose de un inmenso tesoro y quemando el palacio de Jerjes.

9. Ecbátana cayó en su poder, después marcharía lejanamente hasta el río Indo (Paquistán.)
10. Alejandro Magno se le reconoce como el más grande general de la antigüedad, pero es que además dejó una huella profunda en el devenir histórico: la lengua y cultura griegas se difundieron por casi todos los rincones del mundo de aquella época. A los que adoptaban la cultura y el pensamiento helenos (griegos) eran helenizados. Bajo el Imperio Romano la cultura y filosofía griega impregnaba la sociedad y de hecho el griego llegaba como lengua internacional hasta incluso en tiempos de Jesucristo, además el Nuevo Testamento o Escrituras Griegas (parte de la Biblia) se escribiría en griego.

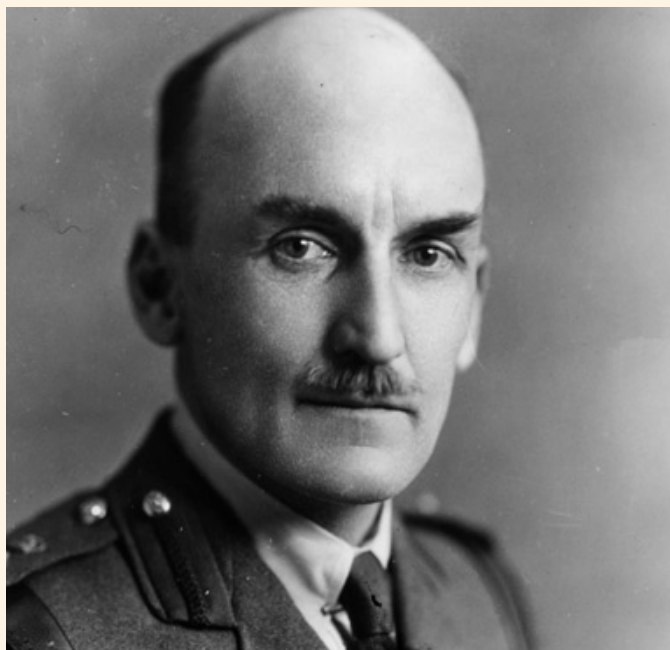
Bibliografía

- Alejandro el Grande. Volumen 4. SARPE, 1988. VV. AA.
Antigüedades Judías.
- Apogeo y caída de los Grandes Imperios. Libsa, 2011. Andrew Taylor
- La Aventura de la Historia. , número 59. "Dossier: Alejandro Magno. Hombre, caudillo y mito" VV. AA. 2003
- Sagrada Biblia, Eino Nacar Fuster, Alberto Colunga Cueto, 1975
- Traducción del Nuevo Mundo de las Santas Escrituras (Con Referencias.) Watch Tower Bible and Tract Society of Pennsylvania, 1967

AUTORES

Por Ricardo Luís Giménez

John Frederick Charles Fuller (1878 – 1966)



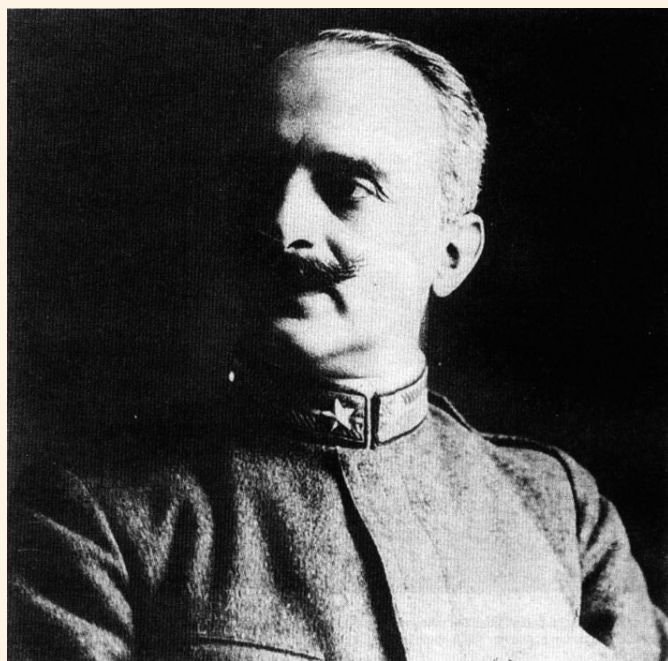
John Frederick Charles Fuller, general británico, participó en la guerra de los Boers. En 1916 fue nombrado "Chief General Staff Officer" del cuerpo de tanques recientemente formado y del cual se ignoraba, entonces, su potencialidad. Organizó el ataque sorpresa en Cambrai (Francia) en 1917 dando lugar a la

primera operación blindada.. Tras la guerra enseñó en el Staff College y, en 1926, fue nombrado adjunto del "Chief Instructor at the Staff College".

Abandonó el ejército en 1930 para dedicarse a la literatura militar. Por invitación de Hitler, asistió a las maniobras alemanas de 1936. Fue uno de los primeros partidarios de las fuerzas mecanizadas que volvían a hacer posible de nuevos la penetración y la guerra móvil.

Sus obras, numerosas, comprenden, "La dirección de la Guerra" (1984) (Ejército de Tierra. Estado Mayor. Servicio de Publicaciones) y "Batallas decisivas del mundo occidental" (Disponible parcialmente en RBA colecciones) cuyo tercer tomo refleja su postura política que le llevó a convertirse en miembro del Partido Fascista Británico.

Giulio Douhet (1869 – 1930)



Oficial de artillería en origen, Giulio Douhet sirvió, de 1912 a 1915, como comandante de la primera unidad aérea italiana. Habiendo criticado abiertamente la conducción de la guerra por el estado italiano, fue llevado ante una corte marcial. Tras el desastre italiano en Caporetto (1917), fue rehabilitado, puesto al mando de la aviación italiana y promovido posteriormente a general. Publicó en 1921 "El dominio del aire" (2007) (Ministerio de Defensa. Centro de Publicaciones) donde nos presenta en visionario -a veces hasta el paroxismo- la importancia que puede llegar a tener la dimensión aérea de la guerra.

William Mitchell (1879 – 1936)



William Mitchell sirvió en Cuba durante la guerra hispano-americana (1898) y en Filipinas al comienzo de la insurrección contra la ocupación americana (1899). Obtuvo el diploma del "Army Staff College". Mayor, se encontraba en España cuando entraron en guerra los Estados Unidos, en 1917. Se presentó rápida-

mente en París y se puso a disposición del general Petain, siendo destinado a la aviación. Llegó a convertirse en el comandante de la aviación americana en Europa. Tras la guerra, Mitchell fue "Assistant-chief of the Air Service". En 1925 fue suspendido por insubordinación tras haber criticado las concepciones oficiales en materia de desarrollo de la aviación. Mitchell fue uno de los visionarios del papel de la aviación.

Charles De Gaulle (1890 – 1970)



De Gaulle licenciado en Saint Cyr en 1913, fue ascendido a capitán en 1915 y hecho prisionero en Verdún en 1916. Profesor en la Escuela de Guerra (1924 – 1925) Sus puntos de vista no oficiales le supusieron serias dificultades. No obstante el mariscal Petain le puso al frente de varios cursos en la escuela. Tras varias misiones en el extranjero (Irak, Irán, Egipto) publicó "Le fil de l'épée (El filo de la espada)" (1932), "Vers l'armée de métier (Hacia el ejército profesional)" (1934) interesante análisis de las nuevas condiciones de la guerra, teniendo en cuenta el desarrollo de la aviación y de la fuerza mecanizada. Preconizó, en vano, la creación de seis divisiones acorazadas, mientras que en Alemania los vencidos repensaban la guerra. El informe de noviembre de 1939 sobre "la llegada de la fuerza mecánica" que sacaba las conclusiones evidentes de la campaña de Polonia, fue rechazado. No obstante fue enviado a los altos responsables políticos y militares franceses (26 de enero de 1940).

Tras el proceso de descolonización francés y con el fin de no ser absolutamente dependiente en un mundo militar bipolar, De Gaulle optó por la creación de una "Force de frappe" nuclear francesa (1963).

Federico II (1712 – 1786)

Federico II dirigió su primera campaña a los veintiocho años habiendo heredado el ejército forjado por su padre. Sus tropas eran altamente disciplinadas y móviles; con unos efectivos menos numerosos, Federico II consiguió a menudo obtener la victoria por ataques de flanco (orden oblicuo) apoyados por la caballería. En el curso de su carrera, Federico II fue primero partidario del choque (por influencia de Folard), evolucionando y optando por el fuego sobre el choque, lo que era novedoso para la época. El orden oblicuo le permitía colocar sus tropas en fuerza sobre un ala del enemigo y desequilibrar su dispositivo mediante la combinación de fuego y choque. Su victoria en Leuthen (1757) sobre Austria durante la guerra de los Siete Años o poco después



contra los coaligados (Austria, Rusia, Francia) en Rossbach son clásicos ejemplos de esta forma de combatir. Redactó "Instrucción para generales" en 1750.

Forma con Marlborough (1650-1722) y el príncipe Eugenio de Saboya el trío de grandes figuras militares del siglo XVIII occidental. Su doctrina se convertirá en un dogma que desaparecerá en Jena (1806).

Uno de los ejemplos más claros de la influencia de Federico el Grande o "el viejo Fritz" lo encontramos en la admiración que por le sentía Napoleón Bonaparte que lo consideraba el más grande genio táctico de todos los tiempos. Tras su victoria sobre la Cuarta Coalición en 1806 Napoleón visitó la tumba de Federico en Potsdam y señaló a sus generales : "Señores, si este hombre continuara vivo yo no estaría aquí".

Winston Churchill (1ª parte) (1874 – 1965)

Winston Leonard Spencer-Churchill estudió en el colegio militar real, tras ello fue destinado a un regimiento de caballería (1895). Tomó parte en la batalla de Omdurman (Sudán) contra las fuerzas del Mahdi (1898), posteriormente participaría en la guerra contra los Boers (1899 – 1902). Primer Lord del Almirantazgo durante la 1ª Guerra Mundial.

Nombrado Primer Ministro el 13 de mayo de 1940 su discurso de esta ocasión forma parte de la historia y leyenda británicas, "I havenothingtoofferbutblood, toil, tears, and sweat" ("No puedo ofrecer nada más que sangre, esfuerzo, lágrimas y sudor")





Por Alberto Boo

Desde Historiareimilitaris se me ha pedido que inicie una pequeña sección enfocada a la recreación histórica en España, dado que mi pretensión es hacerla llegar al mayor espectro posible de lectores empezaré como se suele decir por el principio.

¿Qué es la recreación histórica?

Una definición técnica podría definirla como una actividad en la cual los participantes recrean algunos aspectos de un evento o periodo histórico y si cerramos aun más el concepto tenemos el término historia viviente (living history, en inglés), que describe los intentos de traer la historia a la vida, ya sea para una audiencia o para los participantes mismos.

Hasta aquí una explicación de manual, en este caso de la wikipedia, pero siendo recreador en activo me gustaría ir un paso más adelante e intentar transmitir las sensaciones de lo que significa para mí ponerme el uniforme de un antiguo combatiente.

Todos hemos leído infinidad de libros, novelas, visto películas e incluso algunos coleccionan antigüedades de ese período histórico preferido que todo amante de la historia tiene, pero vivir una recreación te permite algo más, percibir un poco más de cerca cómo se sentían esos combatientes de los que tanto has leído. Sudar por el peso del equipo que transportaban, heridas en los pies por los botas de campaña, frío, calor, golpes e incluso por qué no, algo de pánico por el sonido de las explosiones.

Por otro lado toda recreación con público conlleva otros aspectos que ayudan al apasionado por la historia a terminar enganchado a esta afición; el didáctico, mostrar a la gente y explicar la historia de la unidad o período histórico que representas, el de investigador intentando mejorar tu equipo, manera de expresarte o combatir y claro está el lúdico, intercambiar impresiones y conocimientos en encuentros con otros recreadores.

Establecida ya la base y aclarado lo que es una recreación histórica comenzaré una serie de artículos donde poco a poco y a modo de reportero narraré aquellos eventos a los que acuda. Siendo por calendario Ariete 2012 el más reciente: esta es su crónica.

ARIETE 2012

Organizado cada año por la asociación coruñesa **Royal Green Jackets** en colaboración con el Museo Militar de Coruña atrae durante el primer fin de semana de agosto a un importante número de recreadores y vehículos del noroeste peninsular. Enfocado principalmente a la Segunda Guerra Mundial este año ha contado con la participación de quizás un menor número de uniformados, cómo no la crisis también ha llegado al *reenactment*, y de *displays* donde el público puede pasear y conversar con los recreadores.

Como siempre los aspectos positivos son el entorno, un desconocido pero muy bien dotado museo militar, y la propia ciudad de la Coruña. A la hora de recrear el asalto a un hotel francés de 1944 no se me ocurre mejor lugar que la céntrica plaza de





María Pita. Mucha camaradería entre los participantes y los esfuerzos de la organización para lograr que cada año podamos repetir en esta cita.

Lo peor este año ha sido la mala suerte con el clima que no acompañó mucho y la ausencia de *displays*, creo que siempre ayudan a hacer más atractiva una cita de este tipo y aumentan la interacción del público con los recreadores.

Este año se realizaron menos conferencias por parte de grupos pero entre ellas me gustaría destacar las dos del grupo **Poland First to Fighth** con una emotiva explicación de la historia, armamento y uniformes del ejército polaco durante la Segunda Guerra Mundial. Otra aportación para destacar ha sido sobre la uniformidad de las tripulaciones de los Uboot alemanes durante la batalla del Atlántico. Protagonizada por un solo recreador ataviado para la ocasión como capitán de submarino arrancó grandes aplausos entre el público asistente por su gran conocimiento del tema y su simpatía a la hora de transmitirlo.

En el aspecto más espectacular, sin duda, el desfile por el centro de la ciudad de **vehículos, recreadores y húsares a caballo** ha sido de las iniciativas más aplaudidas junto con las multitudinarias recreaciones de combates. En ellas se simularon tres combates: el asalto a un bunker alemán en los jardines del museo, el asalto a un hotel francés en 1944 y la toma de un cañón del 88 en las puertas del museo. Explosiones, gritos y vehículos de época en movimiento, espectacular el M8, redundaron en un gran éxito de público para unas jornadas que esperemos la crisis pueda respetar y continúen celebrándose por mucho tiempo.



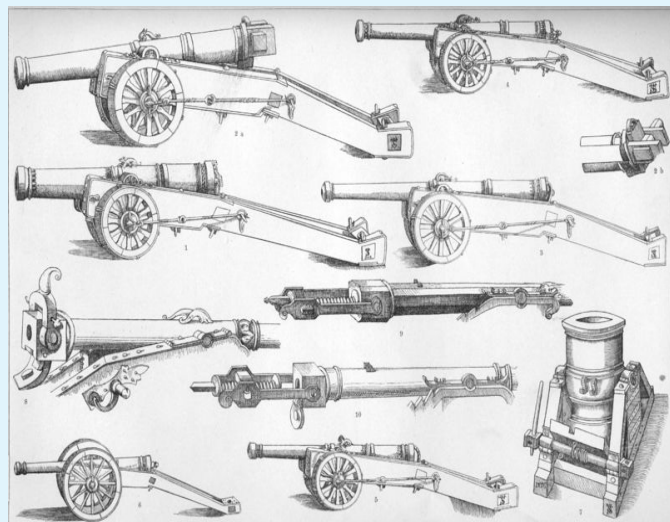


Tecnología Militar

MANSFELTES

por Alex Claramunt

Hasta no hace mucho era un tópico afirmar que en el siglo XVII los ejércitos españoles quedaron rezagados respecto a sus homólogos holandeses, franceses y suecos en lo que respecta a la tecnología militar. Así lo ha hecho durante años la mayor parte de la historiografía anglosajona, obnubilada por las innovaciones tácticas y armamentísticas de Mauricio de Nassau y Gustavo Adolfo de Suecia. Si bien no puede afirmarse que España, en su época de decadencia barroca, fuera capaz de igualar a sus rivales norteenos en dichos aspectos, sí es cierto que permaneció atenta a las últimas innovaciones y las fue introduciendo con reformas graduales en la medida de sus posibilidades. Del mismo modo que los sólidos tercios dieron paso a formaciones más pequeñas y lineales, las baterías de artillería inamovibles fueron complementadas por cañones más pequeños y móviles, al estilo sueco u holandés. Estos son los llamados “mansfeltos”, cuya historia es representativa de hasta qué punto España era capaz de seguir a sus rivales en la lucha por la hegemonía tecnológica y táctica sobre los campos de batalla europeos.



Artillería alemana de mediados del siglo XVI según un grabado del *Kriegsbuch* de Reinhard von Solms. Puede apreciarse la enorme diversidad de piezas, cada una de las cuales presenta calibres y medidas diferentes.

La artillería en el siglo XVII

A finales del siglo XVI la artillería era un arma secundaria en el campo de batalla. Su principal aplicación residía en su enorme utilidad en los asedios de ciudades y plazas fuertes. Los cañones de aquella época, aunque diferían poco en alcance y potencia a la artillería de las guerras Napoleónicas, eran mucho más lentos

de cargar, más costosos de fabricar, y difíciles de transportar.¹ El mayor inconveniente, con todo, era su enorme diversidad de calibres. En 1647 el militar español Guillén Ramón de Moncada, testigo directo del declive militar hispánico, escribió un profuso tratado, por título *Discurso militar*: proponense algunos inconvenientes de la milicia destos tiempos, y su reparo; obra en la cual desgaja las causas de la decadencia militar española. La artillería posee su propio capítulo.

Dice Moncada que “Ay tanta diversidad de piezas en algunas plaças, y almacenes, que apenas se distinguen las balas por ser de tan diferentes calibos, y ay alguna que tiene piezas desde una libra hasta cincuenta consecutivas, de que se siguen infinitos inconvenientes”.² Basta con acudir a un inventario coetáneo de artillería para corroborar las aserciones del noble catalán. Algunas de estas listas se conservan aún. Por ejemplo, una relativa a la población flamenca de Termonde, o Dendermonde, elaborada en 1686 por el proveedor de dicha villa, J. de Menart.³ Esta lista incluye prácticamente todas las piezas de artillería típicas del siglo XVII: medios cañones, cuartos de cañón, medios cuartos de cañón, culebrinas, etc. Los calibres de estas piezas distan de ser homogéneos, incluso los de aquellas clasificadas dentro de una misma categoría.

La homogeneización de los calibres fue una ardua tarea. Los holandeses se aplicaron a ello ya en tiempos de Mauricio de Nassau, y los suecos lo hicieron durante la Guerra de los 30 Años. Guillén Ramón de Moncada recomienda encarecidamente en su obra que en el seno del ejército español se adopten las medidas necesarias para hacer lo propio. Según Moncada, “Las piezas que se deviera ordenar que se hiziessen son estas: Para campaña, cañones de a 48. libras, medios de a 24. cuartos de a 12. y medios cuartos, y mansfeltos de a 5. Y para las plaças estas mismas, y algunas culebrinas legitimas de a 24. y algunas narangeras de a una, ò dos libras no mas, por la mucha facilidad de su manejo, y ser muy convenientes en ellas”.⁴

En la clasificación que hace Moncada hay dos nombres que por su rareza destacan por encima de los demás: mansfeltos y naranjeras. En cuanto a estas últimas, no hay mucho que decir. Se trata simplemente de piezas ligeras cuyas balas son del tamaño aproximado de una naranja.⁵ Los mansfeltos, también llamados mansfeltos o mansfeltinas, resultan más interesantes, pues como

1 Guthrie, William P.: *Battles of the Thirty Years War: From White Mountain to Nordlingen, 1618-1635*. Greenwood Publishing Group, 2002, pág. 8.

2 De Moncada, Guillén Ramón: *Discurso militar: proponense algunos inconvenientes de la milicia destos tiempos, y su reparo*. Valencia: Bernardo Nogués, 1653, pág. 134.

3 Van Lokeren, MM. A.; De Saint Genois, B.; Van der Meersch, P. C.; Volkaersbeke, Kervyn; Lecouvet, F. F. J.: *Messenger des sciences historiques, ou Archives des arts et de la bibliographie de Belgique*. Gante: Léonard Hebbelynck.

4 De Moncada, pág. 136.

5 *Diccionario de la lengua castellana*, por la Real academia española. Madrid: Ediciones de la Imprenta Real, 1817, pág. 594.



Guillén Ramón de Moncada según un grabado flamenco anónimo.

se ha dicho anteriormente suponen un nuevo rebato a la ya en buena medida desacreditada teoría de que las artes militares españolas cayeron sin remedio en el declive y la obsolescencia una vez estrenado el siglo XVII. El mansfelte fue un invento español similar a las piezas de batallón suecas de las que Gustavo Adolfo dotó a sus brigadas de infantería a modo apoyo en el campo de batalla.

Al margen de los panegíricos de los innovadores Mauricio de Nassau y Gustavo Adolfo, resulta irrefutable que el arma de la artillería experimentó una rápida evolución durante las primeras décadas del siglo XVII. Si en 1620 el ejército de la Liga Protestante en la batalla de la Montaña Blanca contaba con 10 piezas de artillería, el rey Gustavo Adolfo de Suecia acudió al campo de batalla de Breitenfeld, once años más tarde, con nada menos que 71. A medida que los sólidos tercios dieron paso a formaciones más pequeñas, flexibles y lineales, los cañones acrecentaron su importancia en el campo de batalla al superponerse entre los bloques de picas y las líneas de mosqueteros. Los ejércitos españoles no se quedaron rezagados en este ámbito, y la prueba de ello son los mansfeltes.

Origen de los mansfeltes

Muy pocos son los autores que han estudiado el origen y las características de los mansfeltes. Puede hallarse una breve descripción de los mismos en el Memorial histórico de la artillería española de Ramón de Salas y Cortés, publicado en 1831, que establece el origen de estos cañones en Barcelona, donde en 1638 fueron forjados los primeros ejemplares, que se utilizarían en las campañas de Leucata y Salses durante la guerra contra Francia.⁶ Dado que la infructuosa jornada de Leucata tuvo lugar en 1637, o bien el autor yerra el año de fundición, o bien los mansfeltes no fueron empleados en Leucata. Salas y Cortés, cabe mencionar, emplea como única fuente un tratado en catalán publicado en Barcelona en 1642, el *Breu tractat de artillería* del maestro Francesc Barra.⁷ Barcelona contaba en aquella época con una de las pocas escuelas de artillería existentes en los territorios de la Monarquía Hispánica, y sus artilleros eran célebres. En 1641 su actuación resultó decisiva para rechazar el asalto realista sobre el fuerte de Montjuïc durante la batalla homónima.

Acudamos al *Breu tractat de artillería*, del que se conservan diversos ejemplares intactos. Así reza el subtítulo de su onceavo

capítulo: “*que tracta de una fundicio moderna, ques de unas peças anomenadas mansfelts.*” La palabra moderna no es baladí, pues el propio autor escribe que nunca antes se ha hecho mención de ellas en la tratadística militar. Asimismo, Barra establece el origen de los mansfeltes en los Países Bajos: “*dellas fou lo inventor en Flandes lo princep Mansfelt*”, escribe. Parece natural que los cañones tomaran el nombre de su creador, ¿pero quién fue este príncipe de Mansfelt? La respuesta se encuentra en la célebre obra del jesuita belga Herman Hugo, *Sitio de Breda* rendida a las armas del rey don Felipe IV.⁸ En este relato del famoso asedio de la ciudad de Breda por el ejército de Ambrosio Spínola hay una glosa que dice así: “Propone el Conde Mansfelt un nuevo genero de artillería”. Hugo no únicamente desvela la identidad del personaje, sino que también narra los avatares que rodearon el nacimiento de los mansfeltes.

Philip von Mansfeld es el nombre completo de nuestro maestro artillero. Pertenecía, como es lógico, a la importante familia Mansfeld de la nobleza alemana. Concretamente, descendía de una rama secundaria y protestante de la familia –la principal había permanecido católica–. Era primo segundo el famoso conde Ernst von Mansfeld, llamado Bastardo de Mansfeld en la propaganda católica de la época; así como del conde Carlos de Mansfeld, que fue general de artillería en el ejército español de Flandes y luego comandante de las fuerzas imperiales en Transilvania y Hungría. Philip, como protestante e inclinado a las armas, inició su carrera militar en el ejército sueco durante las guerras polacas de Gustavo Adolfo en Livonia. Fue en esos años cuando adquirió amplios conocimientos en el campo de la artillería.

Philip von Mansfeld comandó en 1621 una división sueca en el exitoso asedio de la ciudad de Riga. Un año más tarde, sin embargo, fue capturado por las tropas de la Liga Católica al mando de Tilly cuando combatía junto a su primo Ernst en la Guerra de los Treinta Años. Parece que pronto comenzó a distanciarse de la causa protestante, pues al ser preguntado por sus captores si él era el conde de Mansfeld, les respondió que sí, que era “el auténtico”, aduciendo, sin duda, a que Ernst von Mansfeld era hijo bastardo y se intitulaba conde sin serlo realmente.⁹ Al cabo de dos años de cautiverio Philip abrazó la fe católica y se pasó al bando imperial. En 1624 se reunió con su esposa en Bruselas. Allí se dedicó a fundir piezas de artillería para los españoles durante varios años, y en 1625 diseñó y fabricó los primeros mansfeltes.

Descripción y características

Según relata Herman Hugo, el conde Philip “*habia hallado ser de grande efeto en la guerra un nuevo genero de artillería, que se moviesse mas, y aun con menos pólvora alcançasse mas*”. Entre las piezas que Mansfeld fundió en Bruselas, “*las treynta eran pequeñas, de solo ciento y ochenta libras, y eran de otras seys libras las balas que tiraban*”. Estas piezas, a las que ya podemos llamar mansfeltes, y cuyo material de fundición era el bronce, “se llevaban facilmente con dos cavallos”, y tal y como deseaba Mansfeld, tenían un alcance superior al de las piezas antiguas a costa de un menor gasto de pólvora. Ello se debía a que la cámara del cañón se estrechaba hacia la culata en el remate, de modo que, cuando el fogonazo prendía la rtilra, la fuerza encauzada de

6 De Salas y Cortés, Ramón: *Memorial histórico de la artillería española*. Madrid: Impr. que fué de García, 1831, pág. 106.

7 Barra, Francesc: *Breu tractat de artillería*. Barcelona: en casa de laume Mathevat, 1642.

8 Hugo, Herman; Sueyro, Emanuel: *Sitio de Breda rendida a las armas del rey don Felipe IV*. Amberes: ex officina Plantiniana, 1627.

9 Warlich, Bernd: *Mansfeld-Vorderort zu Bornstedt, Philipp (V.) Graf von. Der Dreißigjährige Krieg in Selbstzeugnissen, Chroniken und Berichten* [<http://www.30jaehrigerkrieg.de/>]



El conde Philip von Mansfeld. Grabado de Franz Christoph Khevenhiller (1721).

la explosión disparaba la bala a mayor velocidad.¹⁰

La descripción que Hugo hace de los mansfeltos trae a la memoria inevitablemente los cañones suecos de batallón, de quienes son, sin duda, parientes cercanos. No solamente en lo tocante a las dimensiones y a otras características técnicas, sino también en lo relativo a su función en el campo de batalla. El militar y diplomático valón Charles de Bonnières, señor de Auchy, combatiente en la conquista española del Palatinado, describió de forma sucinta y comprensible el rol de los mansfeltos en su tratado *Arte militar deducida de sus principios fundamentales* (publicado en 1644). Así dice: *“Algunas piezas menores, de cuatro a cinco libras, que del nombre del inventor se llaman Mansfeltos, que tiran dos o tres caballos, por esta facilidad son útiles para varias ocasiones, i por entre Esquadrões i donde la priessa no da lugar a traxinar pesos mayores”*.¹¹ Y este fue exactamente el uso que se les dio.

Uso operacional

Los mansfeltos fueron utilizados indistintamente en todos los escenarios bélicos europeos de la Monarquía Hispánica: los Países Bajos, Cataluña, Portugal, Italia y Alemania. En Flandes fueron de gran utilidad en la defensa de posiciones estratégicas, como fuertes, canales y ríos; así como también en ofensivas donde la velocidad de la fuerza atacante resultaba crucial. Un caso bien documentado lo encontramos en agosto de 1639, en un combate cerca de Saint Nicholas entre una fuerza española al mando del marqués de Fuentes y otra francesa al mando del mariscal La Meilleraye. Los españoles iniciaron la batalla adelantando varias mangas de mosqueteros y 4 mansfeltos a través de un puente sobre el río Aa, con tanta mala suerte que de pronto sufrieron el envite de 5 escuadrones de caballería y 4 batallones de infantería francesa. Tres de los cuatro mansfeltos cayeron en poder de los galos.¹²

10 Hugo, Herman, pp. 62–63.

11 Bonnières, Charles de (Barón de Auchy): *Arte militar deducida de sus principios fundamentales*. Zaragoza: en el Hospital Real, i General de Nuestra Señora de Gracia, 1644, pág. 133.

12 Varias relaciones de los Estados de Flandes de 1631 a 1656, en Colección de libros españoles raros ó curiosos. Tomo 14. Madrid: Imprenta de Miguel

En la Guerra de Cataluña los mansfeltos formaban parte de la artillería de campaña del ejército español desde los inicios de la contienda. En *Historia de los movimientos, separación y guerra de Cataluña en tiempo de Felipe IV*, el portugués Francisco Manuel de Melo, testigo presencial de los hechos, menciona estos cañones entre el tren de artillería del ejército que, al mando del marqués de Los Vélez, invadió el principado por Tortosa el otoño de 1640: *“luego empezaba la artillería en este orden: de vanguardia los mansfeltos y algunas otras piezas pequeñas de campaña: á estos seguían los cuartos, á los cuartos los medios cañones, en medio los morteros: de esta suerte se hacía la retaguardia, acabándose otra vez en los mansfeltos”*.¹³

Los ejércitos españoles también emplearon mansfeltos en Portugal. En 1662 don Juan José de Austria contaba con 8 entre su numeroso tren de artillería, tal y como consigna el cortesano y eclesiástico Jerónimo Mascareñas: *“prevenidos ambos trenes igualmente abundantes, se empezó la marcha. El de la Artillería llevaba lo siguiente: Mulas de tiro, quinientas, medios cañones de á veinte y cinco libras, quatro, quartos de cañon de á diez libras, quatro, sacres de á feis libras, ocho, petardos, ocho, trabucos, tres, mansfeltos de á seis libras, ocho, carros, y galeras. Ciento y diez, carretas de bueyes, quatrocientas, bagages de arrieros, quinientas”*.¹⁴

El último uso documentado de los mansfeltos se encuentra en una fecha tan tardía como 1697, a finales de la Guerra de la Gran Alianza. La guarnición de la ciudad de Barcelona empleó varios mansfeltos en su lucha desesperada contra los sitiadores franceses. Pero la plaza cayó, y entre los puntos de la capitulación aparece el siguiente: *“3. Que los cabos mayores, gobernador general, etc. [y el resto de la guarnición] puedan salir el dicho dia por la brecha con treinta cañones de artillería de bronce de diferentes calibres: seis cañones enteros, seis medios, seis tercios, seis quartos, seis mansfeltos, y seis morteros de bronce con bombas”*.¹⁵ El potencial militar español ya era mínimo para entonces, y los mansfeltos simples reliquias; en realidad poco más que viejos cañones oxidados pertenecientes a una época en que España todavía se imponía en los campos de batalla.



Artillería de campaña dispara entre escuadrones en la batalla de Fleurus de 1622. Fragmento de un lienzo anónimo.

Ginesta, 1880, pp. 229–245.

13 Melo, Francisco Manuel de: *Historia de los movimientos, separación y guerra de Cataluña en tiempo de Felipe IV*. Madrid: Real Academia Española, 1912, pp. 200–201.

14 Mascareñas, Jerónimo: *Campaña de Portugal por la parte de Estremadura el año de 1662*. Madrid: Francisco Xavier García, 1762, pág. 30.

15 Rodríguez Villa, Antonio: *Don Diego Hurtado de Mendoza y Sandoval, conde de la Corzana, 1650–1720*. Madrid: Imprenta de Fortanet, 1907, pág. 52.



Por Ángel J. Martínez Val.

El teniente coronel John Frost del Ejército Británico contemplaba con preocupación el puente de Arnhem. Parecía desocupado, aunque sabía que no era así. Lo que debía ser una operación sin complicaciones se había convertido en una caja de sorpresas y a un oficial británico no le gustan las sorpresas.

-¿Hacemos una intentona con el otro extremo ahora, Señor?- La voz de su segundo detrás suyo no le quitó un ápice de concentración. Sus prismáticos estaban clavados en el puente, intentando avistar alguna señal que indicase la presencia de los alemanes.

-La palabra intentona no existe en la terminología militar.- Comentó sin pestañear con toda la flemma británica que fue capaz de reunir. Su segundo dudó un momento y le respondió

-¿Pero nos dejará intentarlo?-

Esta escena pertenece a la película “Un puente lejano”, que narra la preparación e inicio de la operación Market Garden en la IIGM. Un film que se ha convertido en referente para los amantes del

cine bélico y la historia militar por la precisión de los hechos, personajes, armas, uniformes, etc. La he elegido para ilustrar el juego del que voy a hablar en este artículo: **Advanced Squad Leader**, (en adelante ASL), el cual es también un referente para los amantes de los Wargames por las mismas razones que la película. Además me vale para revisar otro tipo de juego: los denominados **tácticos**; es decir los que

manejan situaciones a corto plazo. ASL es un claro ejemplo de este tipo de juegos, normalmente con fichas que representan pocos hombres y mapas que simulan terrenos de menores dimensiones que los estratégicos.

¿Qué pretende ASL como juego? Pues ni más ni menos que desarrollar fielmente todos los escenarios posibles a nivel batallón o compañía de la IIGM, en todos sus frentes y con todas sus características; y se puede decir sin lugar a dudas que está muy

cerca de conseguirlo. Sin duda una meta atrayente para cualquier amante de los wargames, sin embargo el coste para lograrlo es tremendo, pues ASL no es simplemente un juego de mesa. Es mucho más, como vamos a ver a continuación.

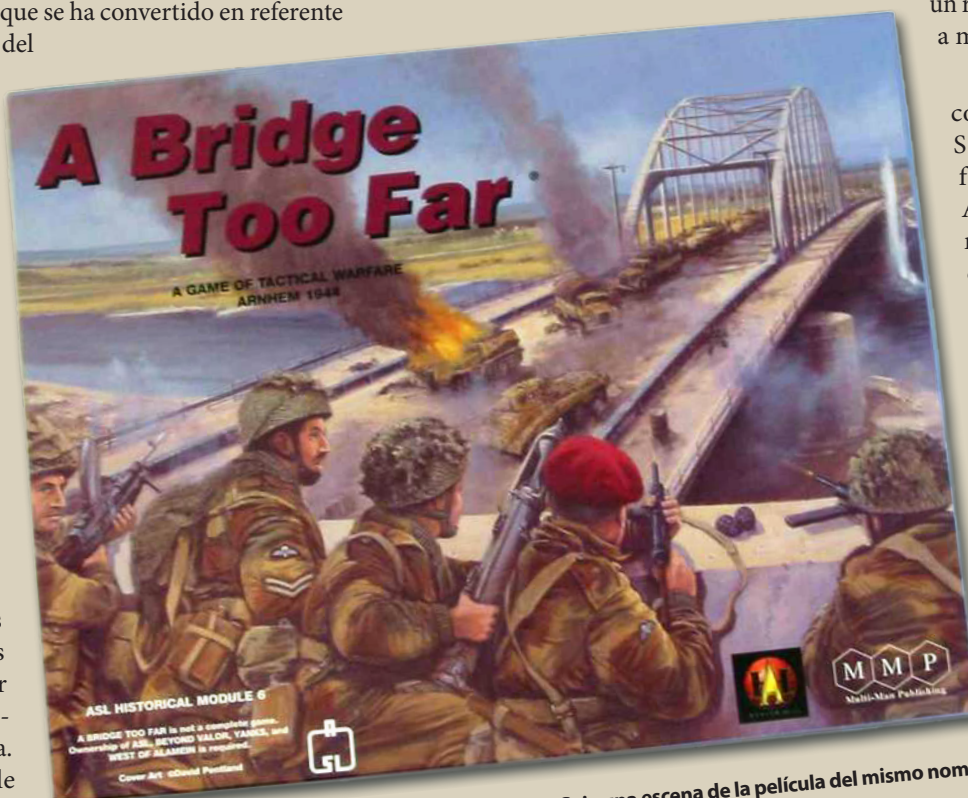
ASL: UNA VOCACIÓN

Sin duda, “un puente lejano” es una gran película, pero también es el nombre de un escenario histórico de ASL que desarrolla las batallas de la mencionada operación Market Garden en la ciudad de Arnhem. Este módulo histórico está descatalogado, y si quieres jugarlo más te vale que tengas la cartera llena de billetes ya que comprarlo en e-bay te costaría alrededor de **350€**. Lo más irónico es que si lo consigues comprar... ¡tampoco podrás jugarlo!, ya que, y aquí empezamos a darnos cuenta de la magnitud del juego que estamos tratando, para jugar a ASL vas a necesitar gastar mucho dinero. La mayoría de jugadores apasionados por el ASL se dedican a él con una vocación en la que el jugar, casi tiene tanta importancia como el colec-

cionismo y el estudio de un reglamento profundo a más no poder.

Este juego nace como desarrollo del Squad Leader, que fuera diseñado por Avalon Hill nada más y nada menos que en 1977 y que simulaba combates a nivel compañía o batallón en los distintos escenarios de la IIGM. Durante 8 años el juego funcionó estupendamente, pero en 1987 el editor Don Greenwood, corazón de la compañía en esos momentos, decidió romper con todos los moldes habidos y por haber en

lo referente a los juegos de mesa. Su idea era convertir el viejo SL en un juego que abarcara cualquier contingencia producida en las batallas terrestres de la IIGM. Para ello la estrategia sería elaborar un reglamento excepcional que sirviera como anclaje de todo y posteriormente ir sacando expansión tras expansión para ir cubriendo los distintos frentes de la guerra. Con esto lograba un doble efecto: por un lado conseguía crear un público fiel (ya que una vez comprada la primera expansión ya no tenía mucho sentido dejarlo), y por otro no cargar de golpe la economía de los jugadores (cosa que en mi opinión no logró



Portada del módulo histórico “Un puente lejano” que refleja una escena de la película del mismo nombre.



del todo). Luego hablaremos de su perfección en las reglas, pero cuando nació ASL, los Grogards del mundo contemplaron con una mezcla de pasión y horror que dichas reglas eran tan extensas que necesitaban venderse por separado como si de un juego independiente se tratara y no eran baratas precisamente. Con las reglas se presentó la primera expansión del juego: Beyond Valor que incluía montones de soldados alemanes y rusos, con escenarios y mapas para jugar en ese frente.

Durante los siguientes 7 años, ASL se fue completando con diferentes cajas de juego donde se añadían otras nacionalidades hasta llegar a publicar casi una docena de ellas, a lo que habría que añadir muchos módulos históricos que representan campañas destacadas en la contienda, los artículos de muchas revistas especializadas, etc. Con el tiempo otras compañías como Heat of Battle o Critical Hit sacaron sus propios escenarios. Tras la llorada desaparición de Avalon Hill, MMP se quedó con los derechos y reeditó bastante material, lo que permite a los que no pudieron iniciarse en ASL en su momento poder hacerlo ahora. Pero como decimos, es tanto el volumen editado que ponerse al día es labor titánica y costosa; toda una vocación.

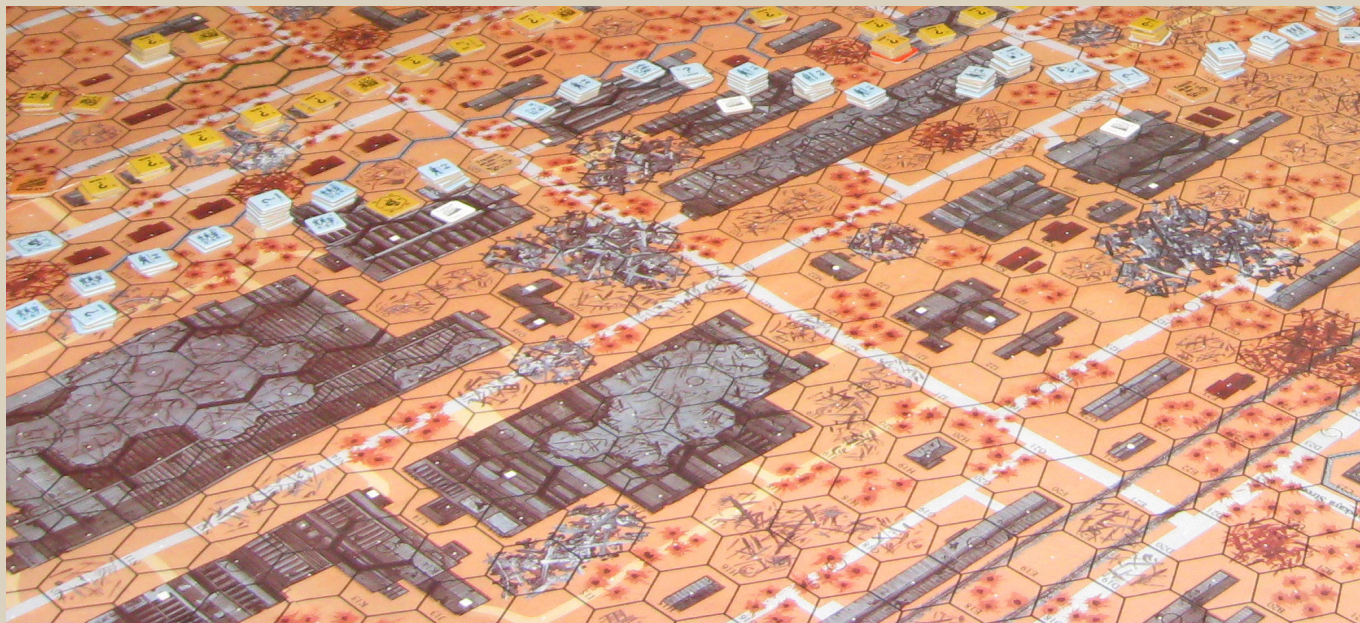
ASL ES COMO ESTUDIAR DERECHO.

Esta frase lapidaria me la dijo hace años un gran jugador de ASL y es verdad. Aprender a jugar a este juego no es sentarse en una mesa y ya está. La complejidad es abrumadora y para enfrentarnos a ella hay que avanzar poco a poco, como si de un

campo de minas se tratara. Lo ideal es tener un mentor que conozca el juego en profundidad y te enseñe los primeros pasos, porque leer el temido libro de reglas sin más puede ser desalentador para el que no conozca el juego. Tanto es así que MMP ha decidido sacar una línea que no existía en la difunta AH llamada: "ASL Starter Kit". En ella van desarrollando paulatinamente 3 grandes campos de juego: **Infantería, artillería y vehículos**. Es una buena idea ya que antes de poder abarcar toda la gama de posibilidades que ofrece el juego, hay que entender un poco la filosofía del mismo.

Las reglas están ordenadas en capítulos. El primero de ellos versa sobre la infantería, pilar del juego y las cuestiones básicas de su movimiento, disparo, etc. Dominar este capítulo es esencial para jugar a ASL. El segundo capítulo habla sobre terrenos, y si bien hay muchas cuestiones importantísimas otras ya son más específicas. A partir de ahí, las reglas se convierten en un libro de consulta prácticamente y desde luego no aconsejo meterse a manejar carros de combate hasta no haber dominado las reglas de infantería.

Por eso el ASL es como estudiar derecho. Un abogado debe tener conocimientos básicos del derecho y cuantos más mejor, pero muchas cuestiones las consultará solamente en los momentos necesarios. En ASL es igual, será el escenario el que nos obligará a consultar normas específicas. El gran problema y a la vez la gran aportación de este juego es que realmente cubre cualquier situación imaginable que se pueda dar en escenarios



La famosa lucha por la fábrica de tractores en la batalla de Stalingrado. Los alemanes rodean la fábrica pero los fanáticos rusos, escondidos en su interior no serán una presa fácil

de la IIGM. Desde que juego a ASL cuando veo alguna película bélica comparo sus escenas a situaciones que se pueden dar en la partida. Ese alemán oculto en el sótano que espera a que el americano baje las escaleras; tirar bengalas para ver si los japoneses avanzan hacia el bunker de noche; un francotirador ruso que aguarda pacientemente para acabar con un capitán enemigo. Todo se puede dar en un escenario de ASL. Es la gran magia que tiene.

VASL: O EL ASL VIRTUAL



Como se puede ver jugar a ASL requiere de mucho esfuerzo económico e intelectual, pero también social ya que los jugadores de ASL son tan escasos como el lince ibérico y encontrar gente con la que jugar asiduamente puede ser un buen reto, tan complicado como aprender el reglamento. Hoy en día y gracias a internet es mucho más fácil mantener contacto con jugadores de todo el mundo y aprovechando las ventajas de las nuevas tecnologías se desarrolló VASL: una herramienta increíble que permite jugar partidas de ASL en tu ordenador. Más tarde este programa evolucionó para poder jugar “on-line” a cualquier juego de mesa, pero eso es otra historia.

VASL convierte tu ordenador en una mesa de juego. No tiene Inteligencia Artificial, no te ayudará con las reglas, pero te dará todos los elementos que el juego necesita (fichas, mapas, escena-

rios, dados, etc.). De esta manera VASL se ha convertido en un programa indispensable para los grandes fanáticos de ASL que tengan problemas para encontrar colegas cercanos.

Todo el mundo está de acuerdo en que no es lo mismo que sentir el clin clin de los dados al chocar y el temblor de los pilotos de fichas cuando alcanzan cierta altura amenazante, pero VASL es una herramienta estupenda no sólo para encontrar jugadores fuera de tu ciudad, sino para poder consultar reglas a esos “mentores” que intentan guiar a otros en esta difícil vocación y como he dicho, si tienes la suerte de conocer a alguien que maneje las reglas con soltura, habrás dado un paso de gigante para dominar este juego.

Aunque no suelo hacerlo, ya que estos artículos no están pensados para jugones sino para que los amantes de la historia militar conozcan el mundillo de los wargames, voy a dar un par de sitios de internet para aquellos que se aventuren en el mundo del ASL. El primero es <http://www.asl-spain.net/index.php>, el foro español de jugadores ASL donde podrás consultar cualquier duda de reglas, enterarte de las novedades y mantener en definitiva el contacto con el mundillo. El segundo es <http://ramonrealbernal.blogspot.com.es/> un blog maravilloso de una de esas personas que ha hecho de este juego su vocación. Allí podéis encontrar de todo; desde sus partidas descritas con todo detalle, como ayudas de juego para comprender mejor las reglas, hasta reportajes sobre los vehículos y tropas de la IIGM.

Finalizo este artículo de la misma manera que lo he empezado. ASL tiene la magia de películas como “un puente lejano”. Cuando juegas, en un lado de la balanza tendrás las complicadas reglas, pero en el otro disfrutarás de sensaciones que no te dan otros juegos: ese soldado que defiende con su MMG un camino disparando sin cesar; el ruido de la torreta de un Tiger girando para encarar tu posición, ese comisario ruso amenazando con su arma a los soldados cobardes.

ASL quizás sea el juego con el que más he disfrutado en mi vida, y aún así no he recorrido apenas una minúscula parte del camino que ofrece. Si te apasiona la IIGM y la acción, es sin duda tu juego. Lo primero que tienes que hacer es encontrar a alguien que sepa jugar y que tenga material. Es el primer paso. Después, el puente ya no te parecerá tan lejano.



Por Tomás San Clemente De Mingo¹

Introducción.

El 4 de Enero de 1921, en un discurso leído ante el parlamento, Alfonso XIII hacía referencia al problema de Marruecos. En su disertación, España se había comprometido en una misión civilizadora en este país norteafricano, valiéndose de un ejército “*abnegado y heroico*” dirigido por un mando cualificado combinado con “*la más eficaz acción política*”. Observaba que el conflicto estaba en vías de resolución; trayendo como resultado, la finalización de pérdidas humanas y económicas. En el mismo discurso abordaba la reforma del ejército: en términos de aminorar su presupuesto, reducción a dos años el periodo de servicio en filas, y conseguir mejorar la instrucción militar de sus miembros². A tenor de lo expresado por la Corona, nada hacía presagiar el descalabro que se iba a producir en el verano del mismo año, en la zona del Rif. Es más, se puede interpretar que el desenlace estaba próximo y favorable a los intereses españoles. Lo cierto era que, las expectativas estaban muy alejadas de lo que iba a ser la realidad.

El protectorado.

La pérdida de las colonias vino a ser un acicate para la cuestión marroquí tanto desde el punto de vista económico como militar. Desde este segundo aspecto, Marruecos abría a sectores del ejército y a la clase política, una vía para recuperar un prestigio internacional. También esta aventura permitía dar salida a una oficialidad que, con la pérdida de los territorios en ultramar, se había visto desprovista de 8000 posibles destinos. La maquinaria diplomática empezó a funcionar; Francia en 1902 propuso un plan de reparto de Marruecos, correspondiéndole a España la parte septentrional, España no se decidió a aceptarlo. En

1904, Francia tras haber llegado a un acuerdo con Inglaterra en el que a cambio de la renuncia francesa a toda pretensión de Egipto, dejaba a Francia libertad de acción en Marruecos, con tal de que Tánger se mantuviera como enclave internacional y de que se reconocieran a España derechos preferentes en la costa vecina del Estrecho. Por su parte, Alemania no aceptó el reparto y exigió una reunión; el resultado fue la Conferencia de Algeciras de 1906, en la que se impone la postura francesa, apoyada por Gran Bretaña y España, de reparto del territorio en dos zonas de influencia (una francesa y otra española). Esto condujo finalmente al establecimiento en 1912 de un protectorado franco-español en Marruecos. A España le correspondieron 21000 kilómetros cuadrados³.

El protectorado, establecido en 1912, había permanecido tranquilo durante la Gran Guerra. De hecho la ocupación efectiva del mismo (campana del Kert, toma del Monte Arruit, ocupación de Tetuán, etc.) se realizó sin grandes sobresaltos. No obstante, no dejó de haber dificultades principalmente en la zona oriental, donde El Raisuni, caudillo tribal, desempeñaba una autoridad efectiva que estaba muy por encima de la del Sultán; la guerra mundial obligó a contemporizar con él.

España en los años veinte era una potencia de segundo orden que se sentía obligada por razones de prestigio internacional a mantener su presencia en el Norte de África, a pesar de no obtener de ella una rentabilidad económica significativa. Ni siquiera los beneficios derivados de la extracción del mineral del hierro justificaban el esfuerzo, ya que había comenzado a bajar su rentabilidad, debido en gran parte al temor a invertir en plenas hostilidades.

Desde el punto de vista social, las clases dirigentes perdieron

1 Licenciado en Historia por la Universidad de Granada.

2 SOLDEVILLA, Fernando: *El año Político*, Madrid, 1922, pp. 9-10. Biblioteca Nacional de Madrid

3 CABALLERO DOMÍNGUEZ, Margarita: *La Cuestión marroquí y su corolario de Annual como causa y consecuencia de la crisis del sistema restauracionista*, Valladolid, 1991, pp. 222-224

interés en cuanto comprobaron que las esperanzas puestas en la explotación económica del protectorado habían sido excesivas. En cuanto a las clases populares, estuvieron en contra de la guerra, cuyo coste en vidas humanas pagaban íntegramente. Y, desde el ámbito político, los conflictos nunca respondieron a proyectos anteriores del gobierno o del Parlamento, casi siempre se desarrollaron al ritmo de la resistencia de los habitantes de la zona o de sus ataques, sin dirección previa y sin propósito estable. Pero lo más grave, fue el alejamiento entre la clase política y los militares. La primera hacía constantes apelaciones a los segundos para que evitaran los enfrentamientos, pero, cuando se producían, no ahorraban sus críticas ante los eventuales fracasos, aunque éstos vinieran determinados, en gran medida, por culpa de ellos⁴.

Un Mundo bipolar: Peninsulares y Africanistas

La Ocupación del protectorado condujo al enfrentamiento con los caudillos que mantenían a las tribus bajo su dominio. Las campañas de Yebala (1913-1922) tuvieron por objeto enfrentarse al Raisuni, jefe indígena cuyo poder se extendía por las cabilas cercanas a Larache, Tánger, Tetuán y Xauen. La oficialidad se dividió en dos tendencias, una la de llevar a cabo una guerra sin cuartel, y otra que deseaba combinar la guerra con la diplomacia, en la que tomaron parte oficiales experimentados en el trato con los naturales. Las tropas de Marruecos, se convirtieron en las únicas con cierta actividad, donde los oficiales podían ascender por méritos de guerra y librarse de la pésima carrera de sus compañeros peninsulares. No todo eran ventajas en África; la carencia de recursos y la falta de voluntad gubernamental imponía una tediosa guerra de pequeños combates, con escasa artillería, llevadas a cabo por unidades impulsadas más por la actitud de los oficiales, cuando era reconocible su presencia y no estaban ausentes, que por la presión organizativa del ejército⁵.

Es cierto que todos los tenientes pasaban una temporada en Marruecos, pero sólo algunos lograban permanecer allí largo tiempo; mayor sueldo y promoción era un acicate muy reconfortante. Así, en el grupo de los llamados africanistas, únicamente lograban integrarse los designados por los altos mandos del territorio, que tenían facultad para elegir libremente a sus subordinados. De esta manera, se estructuró una oficialidad adscrita a la vida colonial, soportando sus dificultades y peligros, pero beneficiándose de sus prebendas y ascensos por méritos de guerra, mientras sus compañeros en la Península intrigaban en la burocracia de Madrid o vegetaban en su guarnición⁶.

Los destinos en Marruecos, como ya se ha observado, presentaban alicientes para los oficiales del ejército, a los ya nombrados ascensos por méritos de guerra⁷, había que sumarle el sueldo que venía a ser superior en un 50% al que se cobraba en la península. No es de extrañar que estas prebendas se tradujesen en una tensión *in crescendo* entre *africanistas* y *peninsulares* configurando una dicotomía en el seno del ejército. En efecto, sueldos y ascensos, fueron factores determinantes en la formación de la Juntas Militares de Defensa. Movimiento que recogió el descontento de los oficiales peninsulares y que configuró, junto con la iniciativa catalanista de la asamblea de parlamentarios y la agitación obrera que culmina en la huelga de agosto, la crisis que vivió España en 1917. La iniciativa de la creación de estas juntas partió de Barcelona; extendiéndose el fenómeno a otras guarniciones. La denominación de estos militares fue la de *juntero*. Con la Ley de Reforma Militar de 1918, consiguieron buena parte de sus aspiraciones, por su colaboración en la represión del movimiento social del verano anterior y por su alineamiento en favor del orden establecido. Es difícil no ver esta ley como pago a unos servicios realizados anteriormente, sobre todo, cuando en ella se refleja el aumento de los emolumentos y se consolida



4 PÉREZ PICAZO M^a Teresa: *Historia de España del Siglo XX*, Barcelona, 1996, pp. 65-66

5 CARDONA ESCANERO Gabriel: *El problema militar en España*, Madrid, 2005, pp. 127-128

6 IBIDEM, p. 129

7 Además de los ascensos habría que citar las condecoraciones que se otorgaron. En el periodo 1909-1913, se produjeron más de 1580 ascensos por méritos de guerra y 132.925 condecoraciones. En PANDO DESPIERTO Juan: *Historia Secreta de Annual*, Madrid, 1999, p. 23

el sistema de ascenso por antigüedad (en paz y en guerra). A partir de entonces, la presión ejercida por las Juntas sobre los distintos gobiernos, que temían perder el apoyo de quienes se erigían ahora en garante de la paz social, se mantendría en los años venideros⁸. Tanto es así, que la presencia del ejército en las calles como salvaguarda de la seguridad y el orden, y el pase a la jurisdicción militar de los conflictos sociales, militarizaron peligrosamente el funcionamiento del estado⁹. Con el paso del tiempo las aguas volvieron a su cauce y el ascenso por méritos volvió a restablecerse en Mayo de 1922, lo cual nos habla del mayor peso adquirido por los *africanistas* en detrimento de los *junteros* que, pocos meses antes, habían visto como las Juntas se habían integrado en el Ministerio de la Guerra.¹⁰

Rifeños y Ejército.

La zona ocupada era una zona de orografía abrupta y clima árido, cuya población ascendía a unos 600000 habitantes. El aislamiento geográfico había favorecido la conservación de la pureza de la raza del grupo bereber y la organización tribal, en cuyo seno las rivalidades internas y los choques sangrientos resultaban habituales. Sus habitantes conocían su hábitat, lo que les permitía hostigar a sus enemigos y dispersarse después de cada ataque. Enfrente se encontrarán unos soldados con poca ó ninguna experiencia en el combate, escasa instrucción, que no conocían casi el fusil y no sabían por que luchaban; eran los españoles¹¹. No hay que olvidar la impopularidad de las campañas de Marruecos en toda la península; producto de esto se crearon las fuerzas regulares indígenas por el entonces Coronel Dámaso Berenguer. Unidades utilizadas en primera línea, condenadas a combates mucho más frecuentes que las europeas, a las que se intentaba proteger, con el objeto de amainar bajas y no dar demasiado qué hablar en una España cansada de ver cómo día a día morían los hijos del pueblo llano, ya que los más ricos conseguían librarse pagando una suma de dinero (soldados de cuota). En Annual, estas fuerzas de regulares indígenas, desertaron en masa, pasándose incluso al enemigo¹².

La oficialidad tampoco escapa a la crítica. No era raro el que algunos jefes y oficiales no pasaran muchos días en la zona de operaciones, y el mando de las unidades recayera, con mucha frecuencia, en hombres de inferior rango, afectando esto a la moral de los subordinados. Actitudes que en nada fueron ejemplarizantes sobre oficiales subalternos ni, por supuesto, en la tropa. De hecho, algún autor ha hablado de *turnismo en la milicia*, consistente en el relevo entre los mandos que estaban a la cabeza de las operaciones, ocupando sus puestos horas antes de salir con sus unidades¹³.

Más grave eran las acusaciones vertidas hacia el personal de Intendencia; se les llegó a acusar de traficar y vender al enemigo armas mejores que las que poseía España. A algunos de ellos, y a otros mandos de unidades, también se les culpó de darse al vicio en los cafés-teatros, prostíbulos, y derroches en los casinos militares¹⁴.

Respecto a las tropas situadas en Annual en 1921, las peticiones



Abd- el Krim

de nuevas armas y partidas a bajo coste, realizadas por parte de la milicia, fueron desatendidas por el gobierno. Parece ser que se había desechado, por parte de Eza, a la sazón Ministro de la guerra, la adquisición de una partida de material de guerra británico, consistente en: morteros (72 para infantería y 318 para las posiciones), 3125 granadas, 150 estaciones de radiotelegrafía, 100.000 paquetes de cura, 500 tiendas cónicas, 70 tiendas hospital, 46 equipos de desinfección de ropa, y 12 para esterilización de agua, 17 ambulancias y 4 laboratorios automóviles de radiografía¹⁵. Si los soldados españoles no podían ser utilizados en primera línea, el material era desastroso y el abastecimiento y los recursos dejaban mucho que desear; el resultado no podía ser otro que el que fue.

Protagonistas: Abd- el Krim, Dámaso Berenguer y Silvestre.

Mohamed Abd-el-Krim nació en 1882. Su padre, era el cadí de los Beni Urriaguel, la cabila más populosa y guerrera de todas. El cadí, convencido de que sólo la influencia europea podía llevar la modernidad al Rif, optó por apoyar a España, a la vez más próxima y más débil que Francia, cuyo imperialismo temía por más potente. Fue, en esencia, colaboracionista. Pero no a cambio de nada; percibía una pensión de Madrid, recibió una condecoración y era de los considerados amigos de España. Llegó a solicitar, igual que su hijo, la nacionalidad española, sin éxito. Sus dos hijos, Mohamed y M'Hamed continuaron durante años con la misma política colaboracionista. Mohammed, nuestro protagonista, fue profesor en la escuela Árabe de Melilla, redactor de la sección en esa lengua del periódico *El telegrama del Rif*, intérprete y profesor de bereber en la oficina de asuntos

8 CABALLERO DOMÍNGUEZ, Margarita Op. Cit., pp.234-236

9 CARDONA ESCANERO Gabriel Op. Cit., pp. 135-136

10 CABALLERO DOMÍNGUEZ, Margarita Op. Cit., p. 236

11 RUIZ VIDONDO, Jesús María: *El "desastre de Annual". Cambio de política en el norte de África*, Madrid, 2011, p.1

12 MIGUEL FRANCISCO, Luis: *Fernando Primo de Rivera y Orbaneja. Morir en Monte Arruit*, Madrid, 2004, p. 238

13 PANDO DESPIERTO, Juan Op. Cit., p.25

14 MIGUEL FRANCISCO, Luis Op. Cit., pp.244-245

15 PANDO DESPIERTO Juan Op. Cit., pp. 159-160



Oficiales de policía Indígena

indígenas y llegó a ser nombrado “juez de jueces”. Poseía varias condecoraciones militares. Con motivo de la primera Guerra Mundial, se adhiere a turcos y alemanes, siendo detenido por dicho activismo y encarcelado en 1915. Posiblemente la detención fue por presiones de Francia, pero él lo interpretó como una traición a su amistad con España. En Enero de 1919 deja Melilla para no volver más. Su entusiasmo hacia España se fue desvaneciendo hasta que se alzó en armas¹⁶.

Manuel Fernández Silvestre, general en jefe del ejército que había ocupado Annual, era hombre atrevido y directo en el trato. Sus amigos eran sus subordinados nunca sus iguales. Abroncaba a sus jefes sin vacilar cuando llegaba el caso y mantenía un trato campechano. Natural de Caney (Cuba) había nacido el 16 de Diciembre de 1871. Su padre fue el Teniente Coronel Víctor Fernández y Pantiga, natural de Olloniego (Asturias). Su madre Eleuteria Silvestre y Quesada, se había casado, en segundas nupcias el 16 de Enero de 1871 con el que sería el padre del General, entonces Teniente de Artillería y de 33 años de edad. El 30 de Agosto de 1889 ingresaba en la Academia Militar de Toledo. Alumno ejemplar con excelentes calificaciones. Pasó luego a la Academia de caballería adquiriendo el grado de segundo teniente. Desembarcó al norte de Cuba el 15 de Junio de 1895 procedente de Cádiz. El 8 de mayo de 1896 realizó su primera carga en la acción de Arango. El 10 de Julio de 1897 ingresó en el hospital debido a un brote de paludismo, saliendo al poco sin ningún problema. Con cicatrices por todo el cuerpo (22 en total y algunas causadas por arma de fuego), adquirió el grado de Capitán: Y es que el 11 de enero de 1898, el capitán Silvestre recibió dos balazos en la primera carga, encajando tres tiros en la siguiente embestida, antes de pasar por una selva de machetes, de los que trece le hirieron en cabeza, tronco y extremidades. De hecho, su brazo izquierdo sufrió las secuelas del combate,

quedando inútil. En Septiembre de 1898 obtuvo el grado de Comandante. Silvestre recaló en Melilla en enero de 1904 después de un periplo por diversos destinos y regimientos peninsulares: Alcalá de Henares, Guadalajara, Madrid y Zaragoza. Será en Melilla donde consiga el mando del escuadrón de cazadores. A la misma vez, consigue una titulación que, con la perspectiva del tiempo pasado, llama la atención; en efecto, el general Silvestre obtiene un diploma de árabe y su profesor no es otro que Abd El Krim, su futuro enemigo¹⁷.

Silvestre acabó en Casablanca mandando el 4º tabor de la Policía Extraurbana de esta población. En Enero de 1913 asciende a Coronel y, seis meses después a Brigadier, además de ayudante de Campo de Alfonso XIII. El 17 de Junio de 1917 es nombrado General de Brigada a la edad de 46 años, un año más tarde a General de División. Ante el conflicto del Rif, protagonizado por las cabilas, el 23 de Julio de 1919 es nombrado Comandante General¹⁸.

Dámaso Berenguer y Fusté era hijo del Teniente Coronel de Infantería Dámaso Berenguer y Benimeli, y de Dolores Fusté y Ballesteros. Nació en Remedio, municipio cercano a la Habana, el 4 de octubre de 1873. Ingresó en la Academia Militar de Toledo en Septiembre de 1889. En este periodo de formación militar, las buenas calificaciones brillan por su ausencia; suspende nueve materias recuperándolas en 1892. Pasó, al igual que Silvestre, por la Academia de Caballería de Valladolid y en 1893 obtuvo el empleo de segundo Teniente. Regresó a Cuba donde obtuvo cuatro cruces rojas al mérito militar y la cruz de María Cristina y el ascenso a Comandante, tras una acción en Auras, en Agosto de 1898. Regresó a la península en el mes de Octubre. Fue Ayudante de Campo del Capitán General de Andalucía (1899-1902); recibió mandos sucesivos en los Regimientos de

16 ALBÍ Julio: *El “Alcántara” 1921. La caballería del desastre de Annual*, Madrid, 2011, pp.15-16

17 PANDO DESPIERTO Juan Op. Cit., pp. 27-29

18 IBIDEM, pp. 31, 35-36



Almansa y de Húsaes de la Reina (hasta 1905); fue profesor de equitación Militar, redactor de reglamentos (1907-1908). En Julio de 1909 conseguía el ascenso a teniente Coronel para ser, poco después, designado ayudante de Campo del Ministro de la Guerra. Consiguí el puesto como jefe de la Comandancia del Real Sitio de Aranjuez, entablando buenas relaciones con la familia real. Sus siguientes destinos están enmarcados en el espacio norteafricano; se le confirió el mando del Escuadrón de Cazadores y luego el del Grupo de Escuadrones (1910). En julio de 1911, organizaba en Melilla las fuerzas regulares indígenas, conquistando con ellas, la posición de Monte Arruit. Un mes más tarde vencía a los Beni Bu Yahí, ascendiendo a coronel por estos méritos. Pero aún le faltaba la operación que le daría, a la postre, mayor prestigio: un escuadrón de regulares que, estaba a su mando, dio muerte a Sidi Mohammed El Mizzian, jefe de la harka rifeña, en los barrancos de Beni Sidel el 12 de Mayo de 1912. Por esta acción, Berenguer recibió la cruz de María Cristina, la tercera en su haber. Un año después ascendería a Brigadier. En seis años sería Ministro y, en ocho, alto Comisario General en Jefe en África¹⁹.

Prolegómenos antes de la tempestad.

El General Silvestre se hace cargo en 1920 de la Comandancia General de Melilla. Su idea era extender los dominios españoles sobre territorio marroquí; se proponía avanzar la línea de ocupación hacia el oeste, con el fin de poder enlazar con Ceuta. Su primer objetivo es la bahía de Alhucemas. Algún autor, ha vinculado esta acción militar a un telegrama que le había enviado Alfonso XIII, en el que le animaba en sus propósitos y Silvestre complaciente, estaba dispuesto a brindarle un triunfo sobre dicho territorio²⁰. Pudiera ser que recibiera un telegrama de Alfonso XIII, desconociéndose el contenido; no sería de extrañar pues Silvestre, entre su *Cursus Honorum*, contaba con el empleo Ayudante de Campo del propio Alfonso XIII, conferido en 1915²¹.

Los avances fueron incesantes, duplicando en un año y medio el territorio ganado desde 1909. Llegar hasta Alhucemas implicaba ocupar los dominios de numerosas cabilas: Beni Said, Beni Ulixek, Tensaman y Beni Tuzin, Beni Urriaguel y los Bocoya. En el verano de 1921, Silvestre había llegado a la orilla del río Amekran, límite oriental de Tensamen, sin ningún contratiempo. Se habían entablado fructíferas negociaciones con los jefes de las cabilas, comprando en la mayoría de los casos sus voluntades

y, en los menos, se había llegado al sometimiento mediante la fuerza. Estas cabilas, sometidas y no conquistadas, generaban desconfianza, con razón, pues quedaban con sus armas y, para su control, era preciso establecer guarniciones en sus proximidades. Esta realidad castrense configuraba una red de guarniciones, diseminadas por todo el territorio rifeño, creadas por criterios políticos y no tácticos. Tanto es así, que no se tuvo en cuenta para su ubicación la accesibilidad a un recurso tan vital como el agua. Con el desplome, miles de soldados se encontrarán sitiados en más de 144 guarniciones, algunas de escasa entidad (son los conocidos blocaos, la mayoría de 12 a 20 hombres). Sin agua, sin víveres y sin esperanza de socorro, pues estos puestos habían consumido tantos efectivos que no se podría contar con fuerzas suficientes como para socorrerlas.²²

Pero antes, el 8 de Abril, tiene lugar un hecho que repercutirá en el desarrollo de los acontecimientos posteriores. La cabila de los Bocoya, aliada de los españoles, había sido amenazada con quemar sus casas por el caudillo Abd el Krim: los Bocoya se resisten. El 13 de Abril Berenguer ordena bombardear Axdir como operación de castigo contra los rebeldes, en miércoles día de zoco en Axdir. La pretensión intimidatoria dio paso a los muertos y heridos. A partir de entonces, los Bocoya y Beni Urriaguel hacen causa contra un enemigo común: España. Silvestre había conseguido lo imposible: unir a todas las tribus del Rif²³, bajo una consigna clara y directa: *muerte al invasor español*.

Si todo esto fuera poco, como ya veremos más adelante, Silvestre tomará un decisión, otra más, sorprendente e irresponsable: la concesión de licencia a 3000 veteranos, reemplazados por otros tantos *bisoños*²⁴.

El panorama no era nada alentador excepto para Silvestre; Cabilas unidas bajo un lema y, las que se creía *amigas*, en la retaguardia armadas bajo un débil control por medio de pequeñas guarniciones (blocaos) inconexas que llegaban al número de 144, sin agua y sin víveres, en un frente enorme y contando silvestre con no más de 12000 hombres (una parte importante de ellos con poca experiencia). La suerte estaba echada.

A finales de Mayo de 1921, la fuerzas principales estaban en la localidad de Annual (entre Sidi Dris y Annual son 6000 almas, otras 7000 desperdigadas por las diversas posiciones, frente a no menos de 14000 rifeños sin contar con que la retaguardia no se subleve). Entre Melilla y este campamento se encontraban tres plazas fuertes separadas por unos 30 Kilómetros entre sí, y en torno a él un anillo formado por otros pequeños fortines.²⁵ En la costa se habían ocupado Sidi Dris y Afrau. Sobre el plano, trazando una línea desde la posición costera de Sidi Dris a Melilla, aparecía una macabra imagen; era una media luna que presagiaba el resultado de la contienda.

Abarrán. Inicio de las hostilidades.

En la Madrugada del 1 de Junio se ocupa la posición de Dar Uberrán o Abarrán. Para ello el Comandante Villar y sus hombres, han recorrido más de 15 kilómetros y han debido de ascender hasta 525 metros de altura. Se medio fortifica la posición, pues los muretes no llegan a 1,30 m debido a que están podridos los sacos terreros, con lo que los defensores quedan semi-descubiertos al igual que las piezas de artillería²⁶. Una vez acabadas las

19 IBIDEM, pp.36-37

20 ALMAINA FERNÁNDEZ, Celso: *El Desastre de Annual (1921) y su proyección sobre la opinión pública española*, Valladolid, 1988, p. 194

21 Véase para este extremo p.8

22 ALBÍ Julio *Op. Cit.*, pp.17-18

23 PANDO DESPIERTO, JUAN *Op. Cit.*, p. 67

24 IBIDEM, p.82

25 RUÍZ VIDONDO Jesús María *Op. Cit.*, p. 5

26 PANDO DESPIERTO, JUAN *Op. Cit.*, p. 75



Rifeños en una carga

tareas de fortificación, a las 11 de la mañana, Villar junto con la nada despreciable cifra de 1000 hombres deciden emprender la marcha; en la posición ha dejado a la 2ª Compañía del I Tabor de regulares, la 1ª Batería de Montaña, la 8ª Mía de Policía y una harka Tensaman amiga. Cuando aún no han llegado a su destino, la posición es atacada y Villar, pese a los 1000 hombres y ametralladoras que lleva consigo, inexplicablemente decide no retroceder²⁷. Abarrán resistirá cuatro horas. La policía indígena y los Tensaman se pasan al enemigo (los Beni Urriaguel), abriendo fuego sobre los españoles. En la defensa de la misma destacan, los que serán condecorados con la Laureada de San Fernando el Teniente Diego Flomesta y el Capitán de Regulares Salafranca. Flomesta inutiliza tres piezas de artillería, quedando cautivo y pereciendo el 30 Junio, al no querer desvelar como se usaban los cañones.

Esa misma noche Sidi Dris es atacada. Se dan tres asaltos que son rechazados por la guarnición, al frente de ellos está el Comandante Benítez del Ceriñola.

Por su parte, Silvestre ante los últimos acontecimientos decide entrevistarse con Berenguer y le pide más refuerzos. La respuesta es afirmativa pero dentro de tres meses y sólo 1000 hombres.

Silvestre, pasadas 48 horas desde la pérdida de Abarrán, ordena montar una posición en Talilit, situada entre Sidi Dris y Afrau; asegurar Buymeyan, cerro que hace de avanzada de Annual, y repite similar acción en tres puntos en retaguardia. Además, tiene la ocurrencia trascendental y fuera de lugar, de licenciar a 3000 soldados veteranos, eso sí, reemplazados por quintos²⁸. A estas alturas, ni Berenguer ni Silvestre, sabían lo que se les venía encima.

Igueriben.

El 7 de Junio se había establecido una posición en Igueriben,

a 6 Kilómetros de Annual. Para el abastecimiento de agua hay que trasladarse a 4 Kilómetros. Problema este último de gran dimensión; los rifeños el día 14 de Junio comenzaron el hostigamiento durante 10 horas sobre Igueriben impidiendo la aguada. Dos días más tarde, la mías salen de Buymeyan a las órdenes del Comandante Villar para montar el servicio de seguridad en las lomas de los árboles. La harka la ha ocupado. Se produce el asalto sufriendose 62 bajas. En esta tesitura, una sólida columna de Annual mandada por el Teniente Coronel Núñez de Prado tiene que emplearse a fondo para evitar lo peor: a partir de entonces Igueriben dependerá de Annual para el agua. Se produce un ínterin para, el 27 de Junio, volver a sufrir el hostigamiento, tanto en Igueriben como en Annual y Buymeyan.

En la loma vecina de Igueriben, desde el 1 de Julio, los rifeños han apostado dos piezas de artillería (conseguidas en Abarrán); a partir de entonces el bombardeo sobre la posición será una realidad diaria²⁹.

El 13 de Julio Comandante Mingo, jefe de Igueriben, es sustituido por Benítez, el defensor de Sidi Dris³⁰. El 17 de Julio se da el primer asalto a Igueriben, el resultado: 17 muertos y 53 heridos. Hay que ayudar como sea a Igueriben que no tiene agua, para ello se envía un convoy, escoltado por el capitán Cebollino Von Lindeman (laureado) y sus regulares. Se consigue entrar el abastecimiento (pese a las 74 bajas) gracias al teniente Nougués Barrera y sus artilleros que dan también escolta. A pesar de esta brillante acción, el convoy ha introducido leña en vez de repuestos para las ametralladoras y lo más importante, las cubas de agua están agujereadas: sólo toca a un vaso de agua por cabeza. Ni que decir que las ametralladoras, refrigeradas por agua, dejaron de funcionar. Sin agua la desesperación hace mella en los hombres de

27 ALBÍ Julio Op. Cit., p. 24-25

28 PANDO DESPIERTO, JUAN Op. Cit., pp. 77-78 y 82

29 Algún autor advierte que la utilización de los cañones, era impensable sin la ayuda de un desertor ó algún extranjero experimentado. En LA PORTE, Pablo: *El desastre de Annual y la crisis de la Restauración e España (1921-1923)*, tesis doctoral, Madrid, 1997, p. 184

30 ALBÍ Julio Op. Cit., pp. 28-32



Iguiriben, cualquier líquido es válido para calmar la sed, hasta el más infame. Las bajas son tremendas, llegándose a amontonar los cuerpos sin poder darles sepultura³¹. El panorama es desolador.

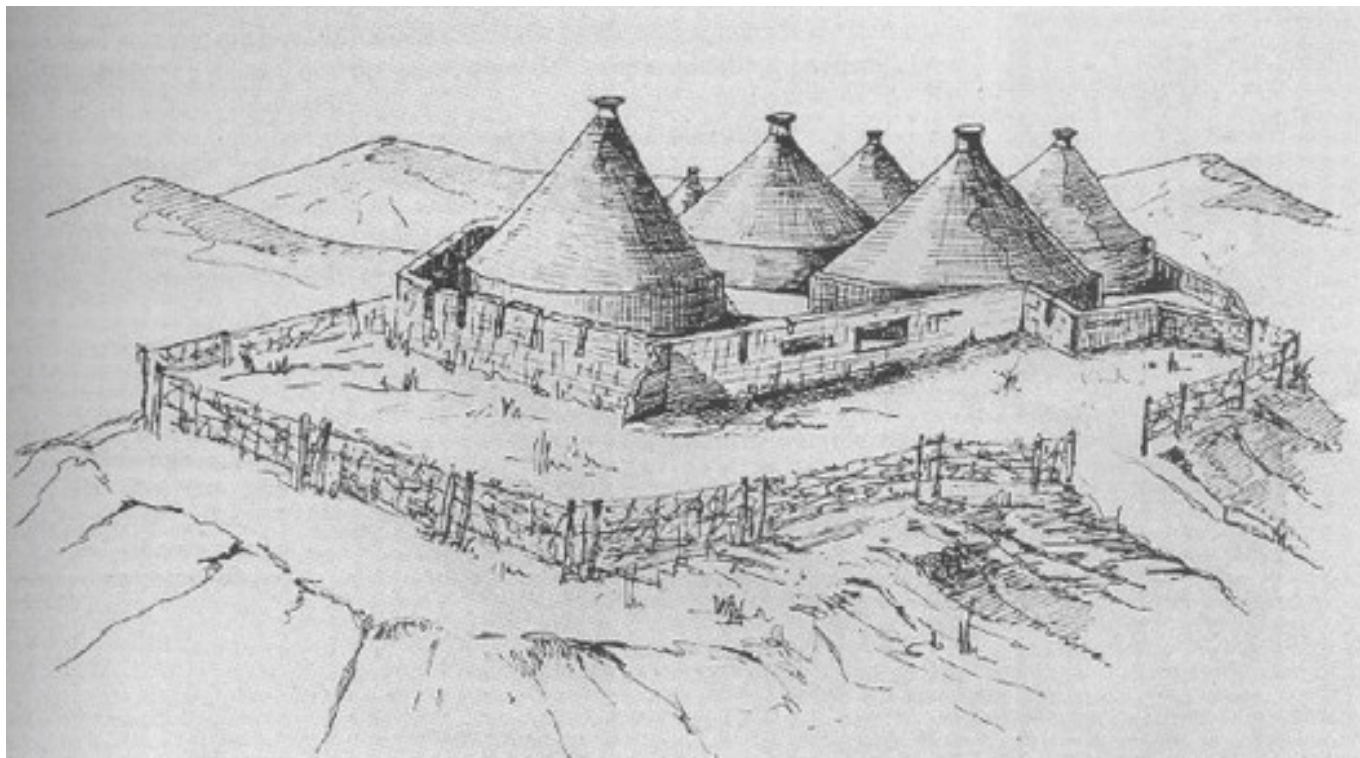
En Annual socorrer a Iguiriben era lo más importante. En efecto, el día 19 se prepara un nuevo convoy de abastecimiento. 6 compañías de Infantería, dos escuadrones de regulares, y una batería de montaña, unos 1000 hombres y 4 cañones, víveres, agua, y munición. El jefe de la columna era el teniente coronel

Primo de Rivera con su montura Vendimiar (ilustración de Luis Naranjo)

Núñez de Prado. No logran su propósito; el teniente coronel cae herido, y las tropas tienen que parapetarse ante el fuego rifeño³² (serán 77 las bajas en la acción). Acude un refuerzo de cuatro compañías de fusiles y de ametralladoras, recién llegadas de Dar Drius, evitando que la retirada sea una masacre. Ahora, por si fuera poco, los rifeños se centran en Annual para que desde esta zona no se envíe ningún refuerzo. Todo intento de abastecimiento sobre Iguiriben resulta infructuoso y, según pasa el tiempo, ante tanto fracaso, la moral de los rifeños sube como la espuma

31 IBIDEM, pp. 32-42

32 PANDO DESPIERTO, JUAN *Op. Cit.*, p.85



Posición de Igueriben

y la de los españoles se hunde en el fango. Huelga decir que, a estas alturas, las tropas de Igueriben sufren la escasez de agua, la insuficiencia de víveres y munición, el hedor de los mulos muertos... y todo esto les pasa factura.

El día 20 no hay ningún convoy y el general Navarro, segundo al mando de la Comandancia, se incorpora a la unidad tras un permiso en la península. Un día más tarde lo hará Silvestre (llegará a Annual a las 12:30 horas), procedente de Melilla, con unos 880 hombres. Pero antes, Igueriben no se olvida y, en el amanecer del 21 de Julio van a intervenir 3000 hombres con apoyo de la artillería y al mando del coronel Manella (jefe del 14 de caballería Alcántara) para socorrerlos. La acumulación de tantos hombres y medios no hacen mella en el muro infranqueable rifeño: es otro fracaso más. Silvestre, ya en Annual, piensa incluso en realizar una carga sobre las fuerzas rifeñas; la cordura prevaleció y no se hizo. Silvestre ordena evacuar la posición al comandante Benítez quién, por su parte, se está cubriendo de gloria en la defensa de la posición; éste, mediante señales heliográficas, ha comunicado que le quedan 12 cargas de cañón, que cuando estalle la última, exhorta a que bombardeen su posición. La retirada se cubre por medio de los oficiales, en palabras de Benítez: *“La tropa nada tiene que ver con los errores cometidos por el mando”*. La muerte les alcanza a casi todos ellos, no sin antes haber inutilizado los cierres de los cañones. Apenas llegan 20 hombres a la posición de Annual³³. El comandante Benítez y el capitán de artillería De la Paz recibirán la Laureada de San Fernando.

Annual e inmediaciones: la desbandada

La pérdida de Igueriben fue un batacazo en el ánimo de los hombres de Annual. A esta circunstancia, para males de todos, habría que sumar la falta de víveres y municiones³⁴; no quedaban

más de 200.000 cartuchos y 600 cargas de artillería (para 20 piezas de artillería). Poca munición para una posición cercada por las hordas rifeñas, ahora envalentonadas por el triunfo en Igueriben y con el claro objetivo de tomar la posición de Annual que, en la noche del 21 de Julio estaba cercada por un número de entre 8000 a 10000 rifeños frente a unos 5379 defensores. Esa misma noche, Silvestre y sus oficiales superiores se reúnen y acuerdan la retirada en la mañana del día siguiente (todo ello sin informar a los oficiales intermedios quizá por falta de confianza)³⁵.

Hacia las 10 de la mañana del día 22 de Julio, la harka avanza,



de seguido empiezan los tiros y el caos se hace dueño del lugar. Antes Silvestre se ha despedido de su hijo, al que monta en un coche con dirección a Melilla: ha salvado a su hijo alférez, pero ha generado mayor desconfianza en las tropas. Como tampoco quedaría ajena la tropa a las discusiones entre oficiales, ante el empuje rifeño.

33 IBIDEM, pp. 92-93

34 Curiosa falta de previsión por parte de Silvestre y mandos, en una posición en la que se han ido acumulando fuerzas y escasea todo: material e

inmaterial. Sólo quedan víveres para cinco días.

35 PANDO DESPIERTO, Juan Op. Cit., pp. 93 y 96

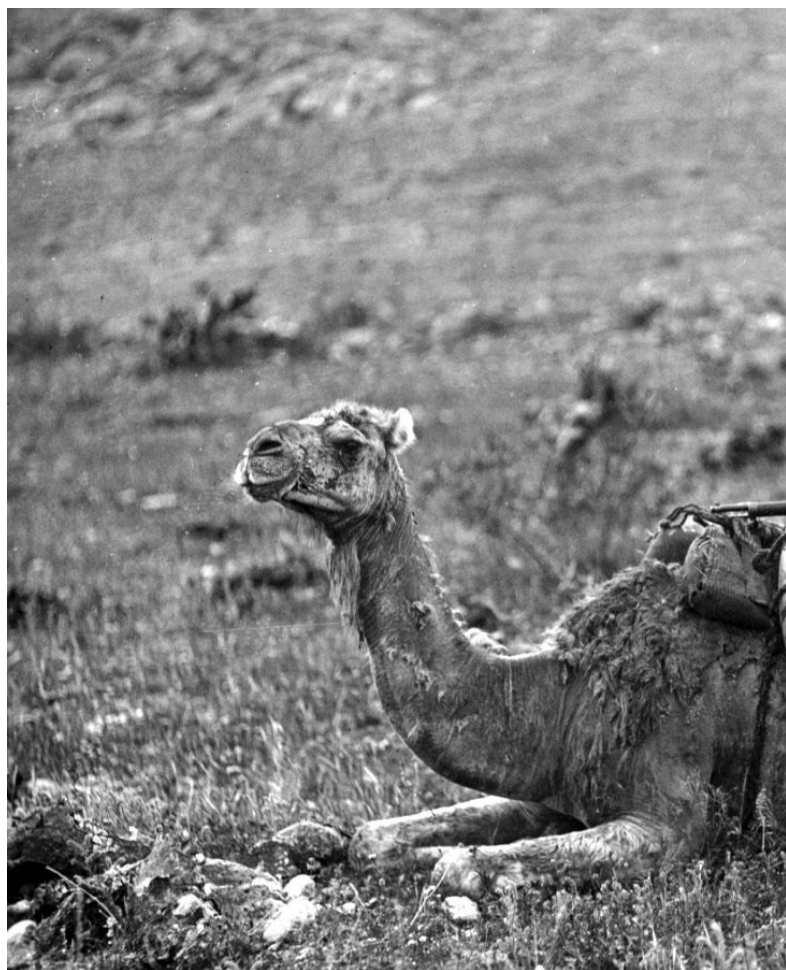
De Annual se salvarán 6 piezas de artillería de 20 y poco más. Lo que debiera de ser un repliegue ordenado, se convierte en desbandada: los soldados, para aligerar carga e ir más veloces arrojan los fusiles y, no pocos oficiales son atraídos por la idea y la repiten. Algunos de ellos llegan a más, subiéndose a los denominados coches rápidos con dirección hacia Melilla, avergonzando a sus compañeros y enfureciendo a la tropa que llegará a asesinar a alguno de sus oficiales.

Policías y regulares, en servicio de seguridad no saben qué hacer. Bueno, los primeros sí; vuelven sus armas contra esta masa de hombres. Por su parte, los cabileños desde las montañas hacen blanco fácil, incluso sus mujeres se suman en oleadas al festín, rematando a los heridos con cuchillos y palos. Mientras, algunos oficiales, además de huir, se despojan de las divisas³⁶ tanto para aligerar la carga de la responsabilidad sobre las tropas, como para evitar ser objetivo de los rifles moros: la ignominia se ha apoderado de algunos oficiales.

En el corazón de Annual parece que Silvestre se ha suicidado. Sus subordinados más inmediatos, el coronel Manella y el coronel Morales, intentan reorganizar las fuerzas; consiguen replegarse por su cuenta, defendiéndose y rodeándose de pequeños grupos de oficiales y soldados. Manella, el jefe del Alcántara, pierde la vida en Izzumar. Más adelante le toca a Morales. En esta tesitura, la ausencia de mandos superiores coadyuvó al desastre. Tanto es así, que la muchedumbre en lo único que piensa es en salvarse, sin apenas enfrentarse al enemigo. No es raro que muchos soldados llegaran a su destino sin haber realizado un solo tiro. Es tanta la desesperación que en el tránsito por el angosto camino de Izzumar, se suceden atropellos, heridos que se caen de las mulas, algunos se precipitan por el barranco abajo; los rifeños a lo suyo, asestando cuchilladas y balazos a diestro y siniestro. Esta marea de hombres y mulos, arrastra a la guarnición destacada en Izzumar, que se une a la comitiva³⁷. *Una imagen vale más que mil palabras* y ésta convenció, si es que aún tenían alguna duda, a la mayoría de los indígenas para unirse a los belicosos Beni Urriaguel (ahora afanados en el botín de Annual) e iniciar ataques a la columna en retirada y a todas las posiciones españolas enclavadas en sus respectivas comarcas.³⁸

Ben Tieb era de las pocas posiciones en las que no faltaba personal (alrededor de 650 hombres), ni agua, ni víveres (189 cabezas de ganado), ni munición, ni artillería. Había hasta un escuadrón de Caballería del Regimiento Alcántara. Por la entidad de la posición y el momento, no hubiera estado mal que al mando estuviera un coronel en vez de un capitán. En efecto el mando de Ben Tieb estuvo en manos del Capitán Lobo Ristori; hombre dubitativo ante la falta de órdenes.

Sería el momento de hablar de lo que fue el bagaje operativo, hasta entonces, del Regimiento 14 de Alcántara. El Alcántara el día 22 de julio salía de Dar Drius hacia Ben Tieb, al mando del teniente coronel Primo de Rivera. A poca distancia de este campamento, tres compañías del Ceriñola y una de zapadores debían establecer una posición fortificada bajo la protección de los cazadores de dichas unidades de caballería. Al poco la desbandada procedente de Annual arrojó a los cazadores y zapadores que intentaron detenerlos. Primo de Rivera, tras una breve arenga a los oficiales, mandó la protección de los flancos de la columna. Él, a la cabeza del escuadrón 2º y de ametralladoras, se dirigió a Izzumar a recoger a los rezagados. Una vez



observado que Izzumar era pasto de las llamas, se unió al resto del regimiento, y en Ben Tieb decidió dejar el 5º Escuadrón para cubrir la retirada de la compañía Ceriñola que lo guarnecía, reforzándolo más tarde con el 4º del teniente Arcos. El mismo día 22 Ben Tieb fue atacado. La sección del teniente Púa rechazó por dos veces los ataques; la primera haciendo fuego pie a tierra y la segunda, cargando contra los rifeños que venían tanto a pie como a caballo. La posición al final fue incendiada y abandonada, dando cobertura los dos escuadrones Alcántara hasta la posición de Dar Drius³⁹. Pero antes de optar por abandonar la posición, se asiste en Ben Tieb a algo, tan poco castrense, como puede ser la dejación de responsabilidades: entre la estampida que atraviesa Ben Tieb se halla el teniente coronel Marina, del Ceriñola. El capitán lobo se ofrece a resistir en la posición con más fuerzas, para ello, necesita las del teniente coronel Marina. Este último declina la invitación, decide abandonar a su subordinado y sus tropas a su suerte, sin ningún tipo de refuerzo. Lobo pide órdenes a Dar Drius (lugar en el que se encuentra el General Navarro), teniendo el silencio por respuesta. Opta por evacuar la posición; lo hace en orden, llevando 60 ó 70 heridos. El 5º de Alcántara cubre el repliegue, Llegándose a Dar Drius sin novedad⁴⁰.

En esta plaza se encontraba Navarro reorganizando a las dispersas fuerzas. Lugar que tenía una buena aguada, víveres y municiones. Además, en la guarnición se contaba con más de 1600 hombres. Aún así se evacuó.

El general Navarro, quizá pensando que todas las piezas de artillería pérdidas estaban en manos de los rifeños y por lo tanto se ponía en grave peligro la seguridad de Melilla, tomó como

36 IBIDEM, pp. 100-102

37 ALBÍ Julio Op. Cit., pp. 52-52

38 LA PORTE, Pablo Op. Cit., p.213

39 BOSQUE COMA, Alfredo: *El Regimiento Cazadores de Alcántara Núm. 14 en Marruecos*, Madrid, 1995, p.216

40 ALBÍ Julio Op. Cit., p.56



decisión enviar las que tenía en Dar Drius hacia ésta plaza. La escolta de dichas piezas de artillería fue realizada por una sección del regimiento Alcántara, al mando del alférez Maroto Pérez Del Pulgar, hasta la plaza de Zeluan. Navarro ordenó a Primo de Rivera que organizara una columna con los jinetes heridos que, con los caballos en peores condiciones, debían dirigirse a Segangan vía Batel y Zeluan. Ciento veinticinco jinetes formaron esta columna que llegó a Zelúan en la mañana del día 23. Al día siguiente, para proteger el repliegue de las posiciones circundantes a Dar Drius, Primo de Rivera dividió el regimiento de tres columnas: una en dirección Ainkert; otra a Midar; y la tercera bajo su mando hacia Cheif. El repliegue de estas posiciones le ocasionó al Alcántara muchas bajas. Tuvieron que combatir a pie y cargar numerosas veces. Al regreso debieron de salir sin descansar de Dar Drius para proteger un convoy- automóvil de heridos hasta Uestia. El convoy salió con los jinetes a retaguardia y los automóviles en cabeza; los conductores con prisa por llegar a Melilla aceleraron dejando atrás a los jinetes. Este hecho fue fatal, pues fueron emboscados por los harqueños. Cuando los jinetes escucharon los tiros acudieron al galope y al contemplar el espectáculo cargaron a sablazos sobre los rifeños⁴¹. Lo que quedó del convoy fue escoltado hasta Batel. Llegados a esta posición, tuvieron que volver sobre sus pasos al ser requeridos, urgentemente, para evacuar Dar Drius.

Navarro contaba el día 22 de Julio en Dar Drius con 1624 hombres (restos de Annual y Drius), al día siguiente, el 23, serán 1000 más (con los llegados de Cheif y otras posiciones), víveres y agua (en Monte Arruit no habrá ni una cosa ni la otra). Era un bastión con garantías para resistir; no las suficientes para el

general Navarro a tenor de la orden de evacuación⁴². Según algún autor, el plan era acogerse a la protección de la posición de Batel, desde donde poder ofrecer una mayor resistencia al enemigo y, sobre todo, donde buscaba mayor seguridad para sus hombres.⁴³ Sea como fuere, la evacuación se inicia en un aparente orden, que no tarda en perderse. Ante la amenaza de los rifeños, que acuden alertados por el incendio provocado tras la evacuación, los soldados (incluidos oficiales) han perdido toda dignidad; se produce el abandono de heridos, cortan las cuerdas que atan las cargas que van en los mulos para subirse ellos, se suben en camiones que vuelcan por exceso de pasajeros, etc. El general Navarro ordena un alto y decide no continuar hasta que no se recoja a los heridos. Oficiales con pistola en mano imponen algo de orden. El capitán Blanco intenta recomponer filas y se forman algunas guerrillas. En el horizonte, les espera el cauce seco del río Gan, además de los rifeños emboscados que abren fuego sin contemplaciones. En el resultado se pueden ver las dos caras de la moneda: pánico y serenidad. Lo primero se da en la mayoría de las tropas; lo segundo, es un bien escaso del que pueden presumir, con razón, los hombres del Alcántara. Una vez más, la mayor responsabilidad recae sobre sus hombros. El Regimiento Alcántara se subdivide en dos facciones, cada una al mando de un comandante. Por una lado, los escuadrones 3º, 4º y 5º y una sección de ametralladoras; por otro, el 1º y 2º con la otra sección. El combate se dirimió con sable en mano⁴⁴ en no menos de cuatro cargas. En la tercera carga, el teniente coronel Primo de Rivera pierde su montura (de nombre Vendimiar). Hombres y monturas pagaron con sus vidas el precio exigido por el enemigo para permitir que la columna llegara a Batel. Cuando por fin, la tenaz resistencia rifeña sucumbió, el regimiento Alcántara, ante tantas pérdidas, había dejado ser una unidad orgánica⁴⁵.

Batel es una posición en la que hay pocos víveres, agua salobre y ningún tren ha llegado desde Melilla; se permanece en ella hasta el día 27 defendiéndose del enemigo. Se decide ir a la siguiente posición de Tistutin, donde el agua del aljibe se agota en unas horas y se decide, otra vez y última, emprender la marcha hacia Monte Arruit.

Sería conveniente dar un repaso a la situación en la que se encontraban en este momento las demás posiciones. Sidi Dris, posición costera, es un centellear de fogonazos y de resistencia. Los 300 hombres de comandante Velázquez resisten, sin agua y pronto sin municiones. En la también costera Afrau, sus 180 defensores están aguantando el cerco, al mando está el teniente Joaquín Vara de Rey⁴⁶.

Buhafora, guarnición perteneciente a la circunscripción de de Sidi Dris; intermedia A dependía de Annual. Dos posiciones enclavadas en cerros aislados. La primera cuenta con 8 oficiales y 295 de tropa (122 españoles y 173 efectivos de policías indígenas). Posición al mando del capitán Capablanca que, para variar, decide resistir. Será la traición, cometida el 23 de Julio, de los 173 policías indígenas la que haga sucumbir la posición⁴⁷.

Intermedia A, cuenta con 68 infantes, 11 artilleros y 4 soldados de ingenieros. Al mando se encuentra el capitán Escribano. Para desgracia de ellos, desde Dar Drius, lugar más próximo, se les ha olvidado comunicarles la orden de evacuación. El 24 de Julio

41 BOSQUE COMA, Alfredo *Op. Cit.*, p.216

42 PANDO DESPIERTO, Juan *Op. Cit.*, pp. 128-129

43 LA PORTE, Pablo *Op. Cit.*, p.220

44 ALBÍ Julio *Op. Cit.*, p. 61

45 BOSQUE COMA, Alfredo *Op. Cit.*, p. 218

46 PANDO DESPIERTO, Juan *Op. Cit.*, p. 132

47 IBIDEM, pp. 137-138



Tropas españolas dando protección a la retirada de heridos

por la noche intentan la evacuación de la posición sin éxito. Los días 25 y 26 de Julio estuvieron aguantando el hostigamiento rifeño. El 27 de Julio, el capitán Escribano salió de la posición a parlamentar con el jefe moro, percatándose del engaño ordenó abrir fuego, cayendo el mismo capitán en la acción. La posición fue barrida y todos sus defensores murieron⁴⁸.

En Dar Quebdani el coronel Araujo es responsable, por lo menos de manera nominal, de casi 1000 hombres: 2 jefes, 37 oficiales y 957 soldados componen la unidad. Dicho coronel desobedecerá la orden de Navarro de retirarse a Kandusi y resistir en la línea del Kert. En la mañana del 23 de Julio Araujo se entrevista con los jefes de la cabila, a la misma vez la compañía del capitán Amador se posiciona en una casa próxima a la aguada, pues los rifeños ahora tienen el control del agua. Ahora es cuando se da una circunstancia insólita; con la anuencia del coronel Araujo, se procede a comprar el agua a los rifeños. En esta tesitura aparece en Qebdani el teniente Tapia, liberado de Tiz Iznoren, llevando una carta para convencer a los españoles para que se rindan. El lunes 25 de Julio se piden 20 mantas y tres carabinas por parte del jefe de los Beni Said. Además, los oficiales reunidos junto con el máximo responsable de la unidad, el coronel Araujo, para salvar sus vidas habían hecho una colecta que alcanzaba las 5000 pesetas. A cada hombre se le ordenó que dejaran las armas en el suelo. Los rifeños se aproximan, mientras Araujo había pactado la salida en primer lugar de él, los oficiales y en último lugar la tropa. Los rifeños se abalanzan, recogen las armas depositadas en el suelo por los soldados españoles y, Quebdani es un cementerio. Es justo decir que los oficiales Cuadrado, Montelaegre, Relea y Viégtiz, que no habían participado en la colecta, son asesinados junto a sus hombres luchando. En total, han muerto 900 españoles y, los oficiales que habían entregado junto con Araujo el dinero, ahora están en manos del jefe de los Beni Said que comprende que, dichos oficiales, valen más de 5000 pesetas⁴⁹.

A 800 metros de Quebdani, lugar donde estaba la aguada y destacada en sus proximidades la compañía del capitán Amador,

las actuaciones fueron diametralmente opuestas a las de Quebdani. No cundió el ejemplo de esta posición; ni el capitán ni sus hombres quieren rendirse, aun faltándoles comida y municiones, casi lo más imprescindible pues valor, bien escaso en Quebdani, lo demostrarán a raudales. El día 25 invade la posición una horda rifeña; el capitán Amador manda una carga a bayoneta. En una ratio de 1 contra 10 enemigos, el resultado no podía ser otro que la muerte⁵⁰.

Más atrás de Cheif, estaba el Zoco Telatza. Posición rocosa que contaba con 170 hombres. Si se suman las guarniciones aleañas (unos 24 destacamentos) el número ascendería a los 1500 hombres. Al mando el teniente coronel Saturio

García Esteban. Faltaban municiones, víveres, medicamentos y el agua había que traerla desde 38 kilómetros. Entre el día 22 y 24 de Julio, los cercos se encadenan en todos los destacamentos. En el zoco se toma una rápida y colectiva decisión: el capitán Alonso Estringana, y los tenientes Palacios y Solana salen a parlamentar con el moro. Son grandes diplomáticos y comerciantes dichos oficiales; han pactado que la guarnición pueda salir por el módico precio de 2500 pesetas. Se realizará a las 3 de la mañana del 25 de Julio, con el lógico incumplimiento de los rifeños de no atacarles. El 25 % de las tropas lograrán salvarse internándose en zona francesa⁵¹. El resultado pudo ser más escandaloso si no hubiera sido por la intervención, abriendo paso, de una sección del Alcántara, al mando del sargento Benavent. De hecho, de esta sección sólo llegaron vivos a territorio francés nueve jinetes, y todos heridos⁵².

A pesar de la defensa mantenida por el Comandante Juan Velázquez en Sidi Dris, el día 25 de Julio sucumbió la guarnición; de 300 se salvaron 30 y gracias a la intervención de un alférez de la embarcación Laya⁵³.

El día 26 de Julio la guarnición de Afrau sale de la posición e intenta alcanzar los barcos. Está mandada por el teniente Joaquín Vara de Rey. Un cabo, Mariano García Martín, mantendrá la posición y cubrirá el repliegue, que al ser herido, se parapeta detrás de una roca protegiendo la retirada. Se salvarán 130 (40 heridos) de 179⁵⁴.

El teniente de la Guardia civil Fresno, estaba haciendo acopio de municiones, para parapetarse en la iglesia de Nador, era el 23 de Julio. Ante él aparece una columna de artilleros en estado lamentable. La población no es ajena a esta imagen y solicita ser armada para poder defender la posición y hacerse fuerte, junto con los guardias civiles, en la Iglesia. No se les dará ningún

48 IBIDEM, p. 140

49 IBIDEM, pp. 143-146

50 IBIDEM, p. 147

51 IBIDEM, pp. 148-151

52 BOSQUE COMA, Alfredo *Op. Cit.*, p. 218

53 PANDO DESPIERTO, Juan *Op. Cit.*, p. 153

54 IBIDEM, p.154

arma bajo la falsa excusa de que no las hay. Es cierto que no las habrá; unas, el teniente coronel Pardo Agudín las va a quemar y volar junto con el barracón, otras; las enviará a Melilla (un total de 40 cajas y 120 fusiles). En el futuro, faltarán municiones y también los víveres (aún teniendo la posibilidad de abastecerse de las tiendas de las proximidades). Será la excusa perfecta para Pardo Agudín para abandonar la posición. Mientras tanto, Fresno consigue agrupar un contingente de 174 hombres y 13 oficiales, refugiándose en la fábrica de harinas⁵⁵.

El Tercer escuadrón de Regulares en Zeluán se subleva, escapando un centenar de hombres, tras tener catorce muertos en una refriega con los efectivos leales en la alcazaba, de la que

Habíamos dejado a la columna de Navarro en Tistutin el día 27. Ahora es el momento de recuperarla para continuar con su trayectoria vital hacia la posición de Arruit, situada a 14 kilómetros. El Viernes 29 se procede a la evacuación. La retaguardia estaba mandada por los capitanes Félix Arenas y Jesús Aguirre Ortiz de Zárate. Ambos distinguidos en una acción en Tistutin al quemar unos almiarés de paja. Son los últimos, pero los primeros a la hora de repeler el tiroteo enemigo. En las proximidades de Arruit, a 1 kilómetro escaso, el enemigo inicia el fuego provocando la desertión inmediata de la Policía indígena que iba en vanguardia, así como la desbandada de la tropa. El capitán Aguirre lleva entre sus brazos al alférez Maroto, del Alcántara, con



Arruit

tomaría el mando el capitán Carrasco. A unos cuatrocientos metros de esta posición se encontraba el aeródromo, donde tenía su base la única escuadrilla existente. Cinco aparatos en regular estado, más otro inservible, bajo el mando del capitán de Ingenieros Pío Fernández Mulero. El aeródromo tenía tres sargentos y cuarenta y tres soldados para su defensa, y a ellos se agregaron treinta jinetes de Alcántara, más tres oficiales: el teniente Martínez Vivancos y los alféreces Maroto y Martínez Cañadas. Cuatro pilotos y tres observadores eran los efectivos de la escuadrilla de Zeluán. Los oficiales, a diario, duermen en Melilla. Uno solo quedaba de servicio en el aeródromo. El 23 de Julio se perderán los aviones⁵⁶.

La fosa de Monte Arruit.

el que entra en Arruit. Arenas queda cubriendo a sus soldados y defendiendo, con su vida que pierde, la única batería que quedaba. Navarro se ha quedado sin columnas y casi sin jefes; aún tiene a Pérez Ortiz y a Primo de Rivera⁵⁷. Cuando este último reunió a los supervivientes del regimiento, quedaban dos comandantes, un capitán, cinco tenientes, un capellán, dos veterinarios y 60 soldados. A este reducido grupo se le encomendó defender el perímetro noreste, comprendido entre la puerta principal y los hornos de Intendencia. En la posición no había artillería, víveres ni medicinas, y apenas quedaban municiones y, el agua había que buscarla a medio kilómetro⁵⁸. A la terrible situación, se sumaba el constante cañoneo y paqueo⁵⁹ rifeño.

⁵⁷ IBIDEM, p.56

⁵⁸ BOSQUE COMA, Alfredo Op. Cit., p.220

⁵⁹ A los rifeños emboscados (a modo de francotiradores) se les denominaba *paco* de ahí el *paqueo*.

⁵⁵ IBIDEM

⁵⁶ IBIDEM



Restos del Regimiento de Caballería Alcántara

En Arruit hay cercados 3017 hombres y necesitan aprovisionamiento. Para tal efecto, a día 28 de Julio en Melilla no hay ningún avión en Melilla; síntoma inequívoco de la desorganización de la Comandancia, del ejército y del gobierno. El Sábado 29 llega el primer refuerzo aéreo a Melilla pudiendo contar con 22 aparatos que bien podían haber sido utilizados anteriormente para mitigar la debacle acaecida en la zona. Desde estos aparatos se

envía a los cercados municiones y víveres. En la mayoría de las ocasiones, eran los rifeños los que daban gracias al cielo por aprovisionarles: era difícil que el material cayera en la posición, además el impacto contra el suelo, hacía inservible la munición⁶⁰.

La resistencia en semejantes condiciones no se pudo prolongar durante muchos días. Hasta entonces, el teniente coronel Primo de Rivera había sido un claro ejemplo a la hora de animar a los soldados y, de defender la posición con lo que quedaba de su unidad. El 31 de Agosto una granada hirió al teniente coronel destrozándole un brazo. Se le amputó el brazo, sin anestesia, falleciendo días después, el 2 de Agosto.

Para entonces, en Nador, el teniente coronel Pardo Agudín pretendía negociar la rendición el 1 de agosto. Berenguer estimaba que la negociación la debía posponer 6 ó 7 días, plazo en el que pensaba socorrer la plaza. Hizo caso omiso a la orden y, el 2 de Agosto apareció en las proximidades de Melilla, encabezando a los 156 supervivientes.

En Zeluán las cosas son bien distintas. El 25 de Julio, el soldado Expósito Rodríguez del 5º escuadrón del Alcántara, se distinguió durante la aguada, mientras que el cabo de ametralladoras Emiliano Pajuelo





Recogida de cuerpos

hizo lo propio tras un parapeto. Días más tarde el capitán Jacinto Fraile con 30 jinetes de la Alcazaba, escoltó un convoy de provisiones para los defensores del aeródromo: cumplió la misión y volvieron 15 hombres de los 30 iniciales. Menos suerte tuvieron, el 1 de agosto, los miembros de Alcántara que realizaban funciones de protección a un camión que se dirigía al aeródromo, todos murieron. Al día siguiente, el teniente Troncoso es capturado cuando se dirigía a parlamentar con el enemigo. El día 2 se rindieron los defensores del aeródromo, sobreviviendo el alférez Maroto y dos soldados. Zeluán no tardó en caer, haciéndolo al día siguiente; casi todos los defensores fueron asesinados (fusilados, colgados de los muros y quemados, pocos son los que escapan).⁶¹

En Arruit, a las alturas del 7 de Agosto, la artillería rifeña barre con sus tiros el interior del recinto; hay 400 heridos, 167 defunciones y no hay ni una gota de agua. El 8 de Agosto, se inician las negociaciones de la rendición; Navarro da por terminada la resistencia el 9 de Agosto. Berenguer le había comunicado que no había más camino que el de la rendición, pues lo más importante era salvar la plaza de Melilla (esto último lo conseguirá). El caso es que el 9 de Agosto de 1921 había en Melilla más de 25800 hombres acantonados; los suficientes para atender a los de Monte Arruit y defender la plaza. Al final, el día 9 de agosto a las 12: 45 horas, se hizo lo manifestado por Berenguer. El trato es abandonar la posición de Monte Arruit, dejar el armamento y partir con los heridos sin que nadie sufra daño: otra cosa es que se cumpla, como en tantas ocasiones. A la hora de salir de la posición, los rifeños, fieles a sus costumbres, se abalanzan; van a por todo, las armas y por las vidas, como era de esperar, según lo practicado en tantas posiciones.⁶²

A parte del territorio perdido en pocos días, el número de bajas fue escalofriante; sin contar mandos, indígenas y civiles, la cifra se debe de situar en torno a los 7915 hombres, incluyendo 119 muertos en cautiverio de los 514 que cayeron prisioneros. El Regimiento Alcántara se llevó, desde luego, la peor parte: de los 4 jefes, 3 murieron y 1 herido y hecho prisionero; de 29 oficiales, 21 muertos, 3 heridos, 1 herido y prisionero; de 6 suboficiales, 5

muertos; de 20 sargentos, 18; de 63 cabos, 53; de 13 trompetas, todos muertos; de 14 herradores, 11; de 17 soldados de primera, 14; de 524 soldados, 403.⁶³

El 1 de Junio de 2012, después de más de 90 años de olvido, se concede la Cruz Laureada de San Fernando, como Laureada colectiva, al Regimiento de "Cazadores de Alcántara 14 de Caballería".

BIBLIOGRAFÍA

- ALBÍ Julio: El "Alcántara" 1921. La caballería del desastre de Annual, Madrid, 2011
- ALMAINA FERNÁNDEZ, Celso: El Desastre de Annual (1921) y su proyección sobre la opinión pública española, Valladolid, 1988
- BOSQUE COMA, Alfredo: El Regimiento Cazadores de Alcántara Núm. 14 en Marruecos, Madrid, 1995
- CABALLERO DOMÍNGUEZ, Margarita: La Cuestión marroquí y su corolario de Annual como causa y consecuencia de la crisis del sistema restauracionista, Valladolid, 1991
- CARDONA ESCANERO Gabriel: El problema militar en España, Madrid, 20
- LA PORTE, Pablo: El desastre de Annual y la crisis de la Restauración e España (1921-1923), tesis doctoral, Madrid, 1997
- MIGUEL FRANCISCO, Luís: Fernando Primo de Rivera y Orbaneja. Morir en Monte Arruit, Madrid, 2004
- PANDO DESPIERTO Juan: Historia Secreta de Annual, Madrid, 1999
- PÉREZ PICAZO M^a Teresa: Historia de España del Siglo XX, Barcelona, 1996
- RUIZ VIDONDO, Jesús María: El "desastre de Annual". Cambio de política en el norte de África, Madrid, 2011
- SOLDEVILLA, Fernando: El año Político, Madrid, 1922. Biblioteca Nacional de Madrid

61 BOSQUE COMA, Alfredo Op. Cit., pp. 220- 221

62 PANDO DESPIERTO, Juan Op. Cit., pp. 166-167

63 ALBÍ Julio Op. Cit., p. 70



NORAN 0112