



**Universidad Central de Venezuela
Facultad de Humanidades y Educación
Comisión de Estudios de Postgrado
Doctorado en Historia**

**OPERACIÓN NEULAND 1942:
SUBMARINOS ALEMANES
EN MAR VENEZOLANO
DURANTE
LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL.**

Autor: Luis Farage Dangel

CARACAS 2021

**Universidad Central de Venezuela
Facultad de Humanidades y Educación
Comisión de Estudios de Postgrado
Escuela de Historia**

DOCTORADO EN HISTORIA

OPERACIÓN NEULAND 1942:

**SUBMARINOS ALEMANES EN MAR VENEZOLANO DURANTE LA
SEGUNDA GUERRA MUNDIAL**

Autor: Luis Farage Dangel

**Trabajo que se presenta para optar
al grado de Doctor en Historia**

Tutor

Dr. Edgar Enrique Blanco Carrero

**APROBADO EN NOMBRE DE LA UNIVERSIDAD
CENTRAL DE VENEZUELA POR EL SIGUIENTE
JURADO EXAMINADOR**

COORDINADOR

RESUMEN

Durante la Segunda Guerra Mundial, el mar Caribe fue escenario de una de las campañas navales más importantes e intensas de ese conflicto. Poco se conoce que las aguas de nuestras costas, miles de hombres de mar, de distintas banderas, protagonizaron actos de heroísmo y sacrificio que hasta hoy son ignorados. En el mes de enero del año 1942, el comandante de la fuerza submarina alemana, almirante Karl Dönitz ordenó el inicio de las operaciones de interdicción de tráfico marítimo en las aguas del Caribe venezolano. Esta operación fue denominada *Neuland* (Tierra Nueva en español), la cual fue uno de los mayores despliegues de submarinos alemanes (U-Boote) en el contexto de la Batalla del Atlántico. Este capítulo de la Segunda Guerra Mundial ha permanecido ajeno a nuestra historiografía. Lo poco que se ha escrito sobre esta materia, se ha limitado a reseñar el ataque al buque petrolero Monagas en el Golfo de Venezuela, en la madrugada del 16 de febrero de 1942. En consecuencia, los venezolanos conocen muy poco, si no es que lo ignoran, que nuestra mar fue incursionada por numerosos submarinos alemanes y fue escenario de una de las campañas navales más intensas de ese conflicto bélico. El presente trabajo de investigación, pretende dar a conocer la dinámica geopolítica que vivió nuestro país en esta faceta de la historia, como también de las operaciones navales realizadas en nuestro mar territorial durante la Segunda Guerra Mundial para valorar en su justa medida, el papel geoestratégico de Venezuela en ese período, a fin de motivar y servir de plataforma para futuros estudios sobre nuestra historia naval.

Palabras clave: Batalla del Atlántico, Operación Neuland, Mar Caribe, Mar de Venezuela, Petróleo.

ABSTRACT

During World War II, the Caribbean Sea was the scene of one of the most important, and intense naval campaigns of that conflict. It is little known, that in the waters of our coasts, thousands of seamen, of different flags, carried out acts of heroism, and sacrifice, that until today are ignored. In January 1942, the commander of the German submarine force, Admiral Karl Dönitz, ordered the start of maritime traffic interdiction operations in the waters of the Venezuelan Caribbean. This operation was called Neuland (New Land in English), which was one of the largest German submarine (U-Boat) deployments in the context of the Battle of the Atlantic. This chapter of the Second World War has remained foreign to our history. The little that has been written on this matter, has been limited to reviewing the attack on the Monagas oil tanker in the Gulf of Venezuela, at dawn on February 16, 1942. Consequently, Venezuelans know very little, if not they are unaware, that our sea was raided by numerous German submarines, and was the scene of one of the most intense naval campaigns of that wars conflict. This research work aims to reveal the geopolitical dynamics that our country experienced in this facet of history, as well as the naval operations carried out in our territorial sea during the Second World War. To assess in its proper measure, the geostrategic role of Venezuela in that period, in order to motivate, and serve as a platform for future studies on our naval history.

Key Words: Battle of Atlantic, Neuland Operation, Caribbean Sea, Mar de Venezuela, Petroleum.

AGRADECIMIENTOS

El poder culminar este trabajo de investigación, ha sido posible gracias al concurso y colaboración de muchas personas. En tal sentido es preciso y necesario expresar mis palabras de agradecimiento a:

Profesores Yldemaro González, Carmen de Gutiérrez y Graciela Cárdenas, por haber sembrado en mi persona el amor y pasión por el estudio de la historia. A mi padrino, Alberto Aoun (+) quien me obsequió en el mes de abril de 1976, el primer libro sobre submarinos alemanes que despertó en mí, el interés por el apasionante tema.

A las profesoras Marielena Capriles e Isabel Bracho y al profesor Thomas H. Straka, por haberme motivado a formalizar la investigación sobre las incursiones de los submarinos alemanes en costas venezolanas, a través de la realización del doctorado en historia en la Universidad Central de Venezuela.

A los profesores Vidal Sáez Sáez, Alejandro Mendible, Julio López Saco, Rodrigo Fernández y María del Pilar Puig, de la Coordinación de Post Grado de la Universidad Central de Venezuela, como también a los profesores Agustín Arzola y Alberto Navas Blanco de la Escuela de Historia de la FHE de la UCV, por su apoyo, direccionamiento y colaboración en el ingreso y desarrollo del doctorado.

A mis amigos y compañeros que comparten la pasión por la historia militar y naval, Enrique Aristigueta Gramcko, Carlos Hernández González, Gustavo Sosa

Larrazábal, Omar Picón Lobo (+), Ramón Rivero Blanco, Nedo Panis Nori, David Martínez, Marcos Pérez P. y Carlos Pérez Jurado, por su apoyo y colaboración, al haberme facilitado bibliografía, documentos, fotografías e información de sus archivos y bibliotecas personales. A mi amigo Rodrigo Lazo, por su valiosa colaboración en el procesamiento de imágenes, cartas náuticas, a través de herramientas y programas de sistemas de información geográfico SIG. A los investigadores y amigos Jhon Marck Shorack y Sebastian Remus por su gran ayuda en la búsqueda de información documental en el Bundesarchiv- Militärarchiv, en la ciudad de Freiburg, Alemania. A mi tío Miguel von Dangel (+) y al amigo Reinhard Rupprich por su colaboración en la traducción de los diarios de navegación de los U-Boot que operaron en costas venezolanas. A mi hermana María Luisa, quien me acompañó en las sedes del National Archives Record Administration en College Park, Maryland, durante la investigación documental. A mi compañero de armas, amigo y tutor, Edgar Enrique Blanco Carrero, por su dirección, oportunas recomendaciones, acertadas correcciones y apoyo, que coadyuvaron a la concreción de este documento. Al profesor Fernando Falcón, por sus oportunas palabras de estímulo y motivación para la culminación de este trabajo de investigación. A mi madre Magdalena Dangel de Farage (+), a Emilse Picón Lobo, mi madre putativa, a mi gran amigo Orlando Rodríguez Z., y a mi compañera Rosario Archila, por su estímulo, apoyo incondicional, comprensión y paciencia. Al Dios todo poderoso, señor del mar y dominador de la tempestad, que me ayudó a sostener el timón firme y mantener el rumbo constante para arribar a puerto seguro.

DEDICATORIA

A los hombres de armas y de mar, que, sirviendo bajo distintas banderas, combatieron y rindieron su último sacrificio en el Mar Caribe durante la Segunda Guerra Mundial.

A las futuras generaciones de marinos venezolanos, quienes deberán ser garantes de la soberanía y custodia de nuestros mares y costas.

A nuestros hijos, herederos de nuestro pasado histórico y de un futuro que, necesariamente, deberá ser más promisor.

EPÍGRAFES

“...En la guerra: Resolución.

En la derrota: Altivez.

En la victoria: Magnanimidad,

y en la paz: Buena voluntad...”

Sir Winston Leonard Spencer Churchill,

“...Nuestra historia se convierte, con todas sus imperfecciones, en una viva herencia moral que nos obliga a la continuidad y que nos invita a realizar y completar, reflexivamente, con los medios de nuestro tiempo, lo que las circunstancias del pasado no permitieron hacer...”

Arturo Uslar Pietri

INDICE

INTRODUCCIÓN	1
CAPITULO I. Venezuela en el prelude de la Segunda Guerra Mundial	21
A. Venezuela en los albores de La Segunda Guerra Mundial	21
B. Perspectivas y enfoques sobre de la Segunda Guerra Mundial	25
C. Periodo de Gobierno del general Eleazar López Contreras	27
a. Posición y medidas tomadas por Venezuela ante el inicio de la Segunda Guerra Mundial 1939-1941	27
b. 1940 Primer año de la Segunda Guerra Mundial	34
c. Gestión político administrativa del general López Contreras (abril 1936-abril 1941)	36
D. Período de gobierno del general Isaías Medina Angarita	39
a. Posición y medidas tomadas por el general Medina Angarita ante la Segunda Guerra Mundial 1941-1945	40
b. Gestión político-administrativa del General Isaías Medina Angarita	53
1 La gestión social, laboral y educativa	57
2 La economía en el período de Medina Angarita	59
c. La industria petrolera durante la gestión del general Medina	60
1. La ley de Hidrocarburos de 1943 y su impacto en Venezuela	62
2. Refinación y distribución del petróleo venezolano al inicio de la Segunda Guerra Mundial	64
3. Los terminales de embarque en Venezuela	65
4. La estratégica <i>Flota Mosquito</i>	66
5. Las vitales refinerías del Caribe.	68
CAPITULO II. Política exterior venezolana 1936-1945	71
A. Política exterior en el período del General López Contreras. 1936-1941	71
a. Política exterior en el período del General López Contreras. 1936-1941	71

b.	Diplomacia Multilateral de Venezuela entre 1936-1941	72
1.	Conferencia Interamericana de Consolidación de la Paz. Buenos Aires, diciembre, 1936	73
2.	Conferencia Internacional Americana. Lima, diciembre 1938	74
3.	Consejo Directivo de la Unión Panamericana. Washington, septiembre 1939	74
4.	Primera Reunión de Consulta entre los Ministros de Relaciones Exteriores de las Repúblicas Americanas. Panamá, septiembre- octubre 1939	75
5.	Segunda Reunión de Ministros de Relaciones Exteriores. La Habana, julio 1940	77
B.	Política exterior en el período del General Isaías Medina 1941-1945	79
a.	La Carta del Atlántico 14 de agosto de 1941	80
b.	Ataque japonés a Pearl Harbour y la ruptura de relaciones diplomáticas con Alemania, Japón e Italia, diciembre 1941	82
c.	Tercera Reunión de Consulta entre los Ministros de Relaciones Exteriores de las Repúblicas Americanas o Conferencia de Río de Janeiro, enero 1942	85
d.	Gira por los países Latinoamericanos, julio-agosto 1944	87
e.	Conferencia de Chapultepec, febrero 1944	88
f.	Conferencia de San Francisco y la creación de la Organización de Naciones Unidas, abril 1945	88
C.	Diplomacia Bilateral de Venezuela entre 1936-1945	89
a.	Relaciones bilaterales con Estados Unidos de Norteamérica entre 1936-1945	90
1.	Acuerdo de Cooperación Militar, Naval y Aéreo con Norteamérica	93
2.	La territorialidad, defensa y soberanía del Golfo de Venezuela en el contexto del Acuerdo de Cooperación Militar, Naval y Aéreo con Norteamérica	95
3.	Firma de los convenios de <i>Modus Vivendi</i> entre Venezuela y Estados Unidos de Norteamérica, febrero, mayo y octubre 1943	101

4.	Visita a Estados Unidos de Norteamérica y e entrevista en Washington con el Presidente Franklin D. Roosevelt, enero 1944	102
5.	Visita de la primera dama de los estados Unidos de Norteamérica a Caraca, marzo 1944	105
b.	Relaciones bilaterales con Brasil entre 1936-1945	106
c.	Relaciones bilaterales con la Gran Bretaña entre 1936-1945	106
1.	Revisión y actualización del Tratado de Amistad, Comercio y Navegación	106
2.	El Tratado sobre las Áreas Submarinas en el Golfo de Paria y la controversia sobre Isla de Patos entre Venezuela y el Reino Unido de la Gran Bretaña	107
3.	La controversia sobre Isla de Patos	110
d.	Relaciones bilaterales con Colombia entre 1936-1941	113
1.	Tratado sobre demarcación de fronteras y navegación de los ríos comunes	113
e.	Inicio de las relaciones bilaterales entre Venezuela y la URSS, abril 1945	115
f.	Relaciones bilaterales con las Antillas Neerlandesas. El caso de La defensa mancomunada de Aruba y Curazao	116
1.	La estratégica ubicación geográfica	116
2.	Los vitales intereses políticos y económicos de Venezuela en las islas neerlandesas	117
3.	Ocupación militar de Aruba y Curazao por Francia y Gran Bretaña, mayo 1940	118
4.	La reacción de Venezuela ante la ocupación militar de Aruba y Curazao	119
5.	Relevo de guardia en la defensa de Aruba y Curazao	120
6.	La mediación de los Estados Unidos en el caso de las Antillas neerlandesas	122
CAPITULO III. Situación de las Fuerzas Armadas venezolanas 1936-1945		125
A.	Las Fuerzas Armadas durante la gestión del general Eleazar López Contreras. 1936-1941	125
a.	El Ejército venezolano durante 1936-1941	130

b.	La Aviación Militar durante 1936-1941	131
B.	Las Fuerzas Armadas durante la gestión del general Isaías Medina Angarita. 1941-1945	133
a.	Convenio de Cooperación Financiera para la adquisición de artículos de defensa con los EE.UU	134
b.	Firma del Acuerdo militar aeronáutico con los Estados Unidos. Enero de 1943	136
C.	Las defensas de Costa en Venezuela	137
D.	La Armada Venezolana 1935-1945	140
a.	La Situación de la Armada en la época de transición. 1935-1940	140
b.	Plan de Renovación de la Escuadra y Tecnificación de la Armada Nacional y el acercamiento a la Armada Argentina, 1935	143
c.	Propuesta de la Legación italiana al ministerio de Guerra y Marina y la concepción de una estrategia de defensa marítima venezolana. Abril 1935	144
d.	La Situación de la Armada al inicio de la Segunda Guerra Mundial. 1940-1945	158
e.	Orden de batalla de la Armada venezolana 1940-1945	162
f.	Despliegue operacional costero e insular de la Armada venezolana para 1942	165
g.	Presencia militar norteamericana en Venezuela y su influencia en la Armada Nacional	167
1.	Misión Naval norteamericana en Venezuela, abril, 1941	167
2.	Negociaciones entre las armadas de Estados Unidos y Venezuela. Junio-agosto 1941	168
3.	Acuerdo de Cooperación Militar, Naval y Aéreo en la Defensa del Hemisferio Occidental. Enero de 1942	171
4.	Convenio de Cooperación Financiera para la adquisición de artículos de Defensa y comunicación de información militar, marzo 1942	173
5.	Presencia de buques de la Armada norteamericana en Venezuela	173
E.	La Marina Mercante en Venezuela 1939-1945	176
a.	La navegación y transporte de Cabotaje	177

b.	Las rutas Trasatlánticas	178
c.	La flota Petrolera	178
CAPITULO IV. Vientos de guerra		180
A.	Vientos de guerra en el Caribe y en las costas venezolanas	180
a.	La Diplomacia Naval expresiva alemana en Costas venezolanas	180
b.	El caso de los mercantes <i>SS Caribia</i> y <i>SS. Königstein</i> , y asilo de refugiados hebreos, enero y febrero 1939	189
c.	La batalla del <i>Río de la Plata</i> y el Acorazado de Bolsillo <i>Admiral Graff Spee</i> . Diciembre 1939	190
d.	La presencia de la escuadra francesa en Martinica	194
e.	La zona de neutralidad y los incidentes navales con mercantes del Eje. Febrero–julio 1940	200
1.	El Incidente del carguero alemán <i>Wakama</i> . Febrero 1940	200
2.	La guerra llega al Caribe. Los incidentes navales en las Antillas. Mayo–julio 1940	203
3.	La guerra toca Venezuela	207
4.	El internamiento de buques del Eje en Puerto Cabello. Septiembre 1939-marzo 1941	210
B.	La defensa hemisférica y el Caribe	214
a.	Estructura de la defensa hemisférica y el Caribe	214
1.	Concepción estratégica	214
2.	Planes para la guerra	216
3.	Tratado de Bases por destructores, 2 de septiembre 1940	219
b.	El US <i>Caribbean Defense Command</i>	221
c.	El <i>Caribbean Sea Frontier</i>	226
d.	Despliegue de fuerzas norteamericanas en el Caribe	228
e.	La defensa de Aruba y Curazao	232
f.	La defensa de Trinidad	236
CAPITULO V. La Batalla del Atlántico		244
A.	Preámbulo	244
a.	Tratados entre guerras	245
b.	El plan alemán de construcción naval. <i>Plan Z</i>	250
c.	Orden de Batalla naval	256
d.	El pensamiento y la estrategia naval en la S.G.M	259

1.	El pensamiento y esquema estratégico naval alemán 1939	263
2.	El pensamiento y esquema estratégico naval británico 1939	267
3.	El pensamiento y esquema estratégico naval francés 1939	274
4.	El pensamiento y esquema estratégico naval italiano 1939	276
5.	El pensamiento y esquema estratégico naval venezolano 1939	281
B.	Importancia de la Batalla del Atlántico	285
C.	La Guerra Submarina en la Batalla del Atlántico	293
a.	Comandantes, comandos y bases	293
b.	Fases de la Batalla	306
1.	Primera Fase: Acciones preliminares de la guerra submarina, septiembre 1939- mayo de 1940	306
2.	Segunda Fase: Los primeros tiempos felices. Desde junio de 1940 a marzo de 1941	311
3.	Tercera Fase: Reacción británica: De abril de 1941 a diciembre de 1941	321
4.	Cuarta Fase: La Guerra submarina en América, el segundo tiempo feliz. Desde enero 1942 hasta enero de 1943	324
5.	Quinta Fase: El cambio de marea y la debacle de la guerra submarina alemana. Desde enero hasta mayo de 1943	330
6.	Sexta Fase: Derrota de la <i>Ubootewaffee</i> : Desde junio de 1943-abril de 1945	336
c.	Desarrollos tecnológicos, equipamiento y construcción naval	341
d.	Corolario de la la Batalla del Atlántico	346
CAPITULO VI. La Operación Neuland. Los Preparativos		349
A.	El Caribe 1942, objetivo estratégico	349
a.	El petróleo vector geo estratégico en la Segunda Guerra Mundial	349
b.	El vulnerable transporte marítimo de combustible	355
c.	El Caribe fuente de minerales estratégicos para la guerra	359
d.	Venezuela, el petróleo y la Segunda Guerra Mundial	360
B.	Orden <i>West Indien</i> N° 51	363
a.	Antecedentes	363
b.	Operación Neuland. Planificación, comando y bases	367
c.	Orden de operaciones <i>West Indien N° 51</i> . 17 de enero 1942	371
d.	Alistamiento y despliegue al Caribe	378

CAPÍTULO VII. La Operación Neuland. La ofensiva	385
A. Primer ataque sobre las costas venezolanas (Primera oleada)	385
B. Segunda oleada de ataques en costas venezolanas	456
C. Tercera oleada de ataques en costas venezolanas	481
CAPÍTULO VIII. La Operación Neuland. La retirada	517
A. Cuarta oleada de ataques en costas venezolanas	517
B. Quinta oleada de ataques en costas venezolanas	551
C. El repliegue de los U-Boot del Caribe venezolano	571
CONCLUSIONES	576
FUENTES	591
ANEXOS	619
INDICE GRÁFICOS	xvi
ÍNDICE ANEXOS	xix

INDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1	Zona marítima de seguridad alrededor del continente de 300 millas	76
Gráfico 2	Línea de cierre del Golfo de Venezuela de acuerdo al tratado de febrero de 1942	99
Gráfico 3	Delimitación del Golfo de Paria, febrero 1942	109
Gráfico 4	Estructura de la defensa nacional venezolana 1939-1945	127
Gráfico 5	Despliegue de las unidades del ejército venezolano 1941-1945	131
Gráfico 6	Despliegue de las baterías de artillería y defensas de costas del ejército venezolano, 1941-1945	140
Gráfico 7	Despliegue estratégico naval venezolano de acuerdo a la visión italiana	149
Gráfico 8	Organización estructural de la armada venezolana 1940	159
Gráfico 9	Despliegue de la Armada venezolana en el mes febrero de 1942	165
Gráfico 10	Derroteros seguidos por los cruceros alemanes en costas venezolanas entre 1936-1939	188
Gráfico 11	Islas Caribeñas cedidas en el tratado de bases por destructores	221
Gráfico 12	Organización de la defensa continental, 20 mayo 1942	222
Gráfico 13	Organización del U.S. Caribbean Defense Command mayo 1941	224
Gráfico 14	Caribbean Naval Coastal Frontier, Julio 1941	226
Gráfico 15	Caribbean Sea Frontier. Abril 1942	228
Gráfico 16	Despliegue de bases y guarniciones y aeródromos del US Caribbean Defense Command. Marzo 1942	231
Gráfico 17	Despliegue de las bases aéreas en Trinidad durante la Segunda Guerra Mundial	243
Gráfico 18	Despliegue Estratégico Naval en el Atlántico durante los meses de agosto-septiembre de 1939 y junio 1940	273
Gráfico 19	Rutas de interconexión de convoyes en el Atlántico oeste 1942-1945	287
Gráfico 20	Sistema de convoyes costeros bajo control y supervisión y control del <i>Eastern Sea Frontier Command</i> de la Armada de los Estados Unidos	299
Gráfico 21	Bases de submarinos alemanes ubicadas en la Costa Atlántica francesa en 1941	305

Gráfico 22	Esquema del ataque a convoy empleando la táctica del <i>Rudeltaktik</i> también conocida como Wolpack	315
Gráfico 23	Estructura de la formación y composición de los convoyes aliados. Esquema de cortinas de protección y de los grupos de escolta 1939-1941	318
Gráfico 24	Estructura de la formación y composición de los convoyes aliados Esquema de corinas de protección y de los grupos de escolta 1942-1945	320
Gráfico 25	Áreas de muerte o nodos críticos de la Batalla del Atlántico entre 1939 a 1945	348
Gráfico 26	Áreas de estación de combate asignadas a los U-Boot de la primera oleada de la Operación <i>Neuland</i> en el mes de febrero de 1942	373
Gráfico 27	Carta Náutica de posicionamiento de la DKM Marine Quadratkarten Nr. 1870 G (Klein) Nord–Atlantischer Ozean. Fuente N.A.R.A.	383
Gráfico 28	Posición de los submarinos del Grupo Neuland a las 02:00 hrs. (H.L.V.) del día 16 de febrero de 1942 en las áreas de ataque asignadas en la orden de operaciones West Indien No .51	390
Gráfico 29	Derrotero realizado por U-156 en las costas del sur oeste de Aruba entre el 13 y 16 de febrero de 1942. Elaborado por Stanley Norcom 2006, y publicado en <i>When Lago Was Luckey</i>	395
Gráfico 30	Tráfico marítimo en el Golfo de Venezuela (Golfo de Maracaibo) durante la madrugada del 16 de febrero de 1942	401
Gráfico 31	Acciones de guerra realizadas en el interior del Golfo de Venezuela (Golfo de Maracaibo) por el sumergible alemán U-502 contra el tráfico marítimo petrolero durante la madrugada del 16 de febrero de 1942	410
Gráfico 32	Incursión del U-161 en el Mar Caribe 16 feb -11 de marzo 1942. Detalle del ataque al Golfo de Paria el 18 de febrero de 1942	432
Gráfico 33	Principales rutas de convoyes aliados en el teatro del Caribe a partir de mayo de 1942	460
Gráfico 34	Ataques realizados por los U-Boot alemanes durante la Segunda Ola de la Operación Neuland en mar venezolano entre el 16 de abril y 20 de mayo de 1942.	480
		486

Gráfico 35	Disposición de los U-Boot en el teatro de operaciones del Mar Caribe para el 15 de junio de 1942. Se muestra la posición de los U-Boot y de las principales bases anti submarinas aliadas	
Gráfico 36	Digrama del ataque efectuado por el U-502 al convoy TA-5 el día 09 de junio de 1942 a las 02:30 hrs HLV.	492
Gráfico 37	Ataque al convoy TAW(S) realizado por los U-Boot alemanes U-162 y U-564 durante los días 18 y 19 de agosto de 1942	510
Gráfico 38	Ataques realizados por los U-Boot alemanes (U-175, U-201 y U-202) a las rutas de transporte marítimo de bauxita en las costas del Delta del Orinoco entre el 28 de septiembre y el 04 de octubre de 1942.	523
Gráfico 39	Digrama del ataque efectuado al convoy TAG-18 entre los días del 02 al 05 de noviembre de 1942. por los submarinos U-160, U-508 y U-129..	531
Gráfico 40	Esquema de formación y escolta del convoy TAG-20, noviembre de 1942.	538
Gráfico 41	Diagrama del ataque al USS <i>Erie</i> PG-50 por parte del U-163 el día 12 de noviembre de 1942.Fuente: Report to Commander Caribbean Sea Frontier/ Subject: Loss of USS Erie. 12 Nov-1942. File N° NB37/A16-3. S/N 0046. p. 7 y NARA. Ships causality Files. Box 311-331.	541
Gráfico 42	Diagrama del ataque al convoy TA-20 y torpedeamiento del USS <i>ERIE</i> PG-50 por el U-163 el día 12 de noviembre de 1942 al Sur Este de las costas de Curazao.	544
Gráfico 43	La incursión del U-615 en costas venezolanas y la batalla de La Blanquilla.	566
Gráfico 44	U-Boot hundidos en el teatro de operaciones del Mar Caribe entre febrero de 1942 y julio de 1943	569

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 1-A	Cuadro resumen del trabajo de levantamiento de información de diarios de navegación (<i>kriegstagebuch</i>) de los submarinos alemanes que operaron en costas venezolanas entre febrero 1942 y agosto 1944 realizada por el autor entre el 19 de noviembre al 05 de diciembre del año 2015, EN el National Archives and Records Administration en College Park, Maryland-USA	619
Anexo 1-B	Reseña fotográfica del levantamiento de información realizada por el autor entre el 19 de noviembre al 05 de diciembre del año 2015, en Nara. En College Park, Maryland-USA	623
Anexo 2	Relación de personas entrevistadas; Testigos presenciales, especiales y expertos	624
Anexo 3	Plan de construcción naval del III Reich alemán. <i>PLAN "Z"</i> 1939-1946	628
Anexo 4-A	Diseño y tipos de buques de superficie alemanes a ser construidos de acuerdo al plan de construcciones navales alemanas previsto en el <i>PLAN "Z"</i> de 1939	629
Anexo 4-B	Diagrama del número, años de construcción y diseño del tipo de embarcaciones previstos en el <i>PLAN "Z"</i>	630
Anexo 4-C	Tipos y características de diseño de los submarinos U-Boot alemanes previstos en el plan de construcciones navales alemanas <i>PLAN "Z"</i> de 1939	631
Anexo 5	Orden de batalla y balance de fuerzas navales al 01 de septiembre de 1939	632
Anexo 6	Lideres y comandantes de la guerra submarina durante la Batalla del Atlántico	633
Anexo 7	Disponibilidad de U-Boot y distribución por flotillas y por tipo de submarino para el 01 de septiembre de 1939	634
Anexo 8	Código de designación de los convoyes aliados en el atlántico por origen y destino	635
Anexo 9	Relación entre la construcción de buques mercantiles aliados vs hundimientos por acción de submarinos alemanes durante la Batalla del Atlántico 1939-1945	636
Anexo 10	Relación entre submarinos alemanes hundidos y nuevos submarinos puestos en servicio entre 1939-1945	637

Anexo 11	Relación de pérdida de buques mercantes aliados durante la Batalla del Alántico.1939-1945	638
Anexo 12	Relación de pérdida de buques escolta aliados en la Batalla del Atlántico por acción de U-Boote alemanes. 1939-1945	639
Anexo 13	Relación y análisis entre hundimiento de buques mercantes aliados y pérdida de submarinos alemanes durante la Batalla del Atlántico. 1939-1945	640
Anexo 14	Diagrama del Caribe y costas venezolanas como área geo-estratégica	641
Anexo 15	Plano longitudinal del U-Boot tipo U-IX	642
Anexo 16	Plano longitudinal de las variaciones y evolución del submarino tipo U- IX	643
Anexo 17	Imagen de la primera página de la orden de operaciones <i>Operationsbefehl, West Indien N° 51 "Secret"</i> .17 de enero, 1942	644
Anexo 18	Instrucciones del gran almirante Raeder al <i>B.d.U.</i> , durante los días 11 y 16 de febrero de 1942, sobre la asignación y priorización de objetivos en tierra (refinerías y patios de almacenamiento de petróleo en Aruba y Curazao) a fin de ser bombardeados al inicio de la operación	645
Anexo 19	Plano longitudinal del cañonero general Urdaneta	646
Anexo 20	Relación de los buques aliados atacados en costas venezolanas por submarinos alemanes durante la primera oleada de la <i>Oeración Neulanden</i> el período comprendido entre el 16 de febrero al 7 de marzo de 1942	647
Anexo 21	Plano longitudinal del U-Boot tipo XIX <i>Vaca lechera</i>	648
Anexo 22	Relación y código de denominación de convoyes aliados estructurados para el Mar Caribe en mayo de 1942	649
Anexo 23	Relación de los buques aliados atacados en costas venezolanas por submarinos alemanes durante la segunda oleada de la <i>Oeración Neulanden</i> el período comprendido entre el 16 de abril al 7 de mayo de 1942	651
Anexo 24	Plano longitudinal del U-Boot tipo VII-C	652
Anexo 25	Relación de los buques aliados atacados en costas venezolanas por submarinos alemanes durante la tercera oleada de la <i>Operación Neulanden</i> el período comprendido entre el 3 de junio al 14 de septiembre de 1942	653

Anexo 26	Relación de los buques aliados atacados en costas venezolanas por submarinos alemanes durante la cuarta oleada de La <i>Oeración Neuland</i> en el período comprendido entre el 1 de octubre al 7 de diciembre de 1942	654
Anexo 27	Relación de los buques aliados atacados en costas venezolanas por submarinos alemanes durante la quinta oleada de la <i>Operación Neulanden</i> el período comprendido entre el 11 de noviembre al 16 de diciembre de 1942	655
Anexo 28	Relación de los buques aliados atacados en costas venezolanas por submarinos alemanes durante la fase de repliegue del caribe de la <i>Operación Neuland</i> en el período comprendido entre el mes de enero y junio de 1944	656
Anexo 29	Relación general de los submarinos alemanes que operaron en costas venezolanas entre el mes de febrero de 1942 y el mes de junio de 1944 en el contexto de la <i>Operación Neuland</i>	657
Anexo 30	Relación cronológica y por área de operación de las patrullas realizadas por los submarinos alemanes en costas venezolanas durante la <i>Operación Neuland</i> entre febrero de 1942 y junio de 1944	658
Anexo 31	Relación general de los submarinos alemanes que operaron en costas venezolanas durante el período 1942-1944 en el contexto de la <i>Operación Neuland</i>	659
Anexo 32	Plano longitudinal y características del <i>USS Erie</i> PG-50	660
Anexo 33	Relación de escuadrones de aviación aliados presentes en el teatro de operaciones del Mar Caribe. 1942-1944	661
Anexo 34	Relación de los comandantes de U-Boot con mayor cantidad de ataques en el mar venezolano en el contexto de la <i>Operación Neuland</i> , Feb 1942-ago 1944	662
Anexo 35	Plano Longitudinal de “Los tanqueros del lago” (lake tankers) clase <i>Inverlago</i> , que conformaron la <i>Fota Mosquito</i>	663
Anexo 36	Galería fotográfica de comandantes de U-Boot que participaron en la <i>Operación Neuland</i> y operaron en mar y costas venezolanas, febrero 1942-agosto 1944	664

INTRODUCCIÓN

La historia es una disciplina dinámica, que se escribe día a día y está en constante evolución. Hay capítulos que poco se conocen y que sin embargo han sido fundamentales en el resultado de los acontecimientos de nuestra civilización. En el marco de esta disciplina en constante movimiento, nuestro país no se ha escapado de ser epicentro de interesantes hechos que aun no han sido valorados exhaustivamente por la pluma de historiador alguno.

Para la mayoría de los venezolanos, la Segunda Guerra Mundial y en específico la batalla del Atlántico, es un tema ajeno y distante a nuestra historia. Surge de allí la inquietud y motivación por investigar sobre un caso específico y poco reseñado en nuestra historiografía, cuando submarinos alemanes incursionaron en nuestro mar para intentar inclinar a favor de su bandera la guerra en el mar y el curso de la Segunda Guerra Mundial. Estas incursiones se desarrollaron dentro del contexto de la que se denominó *Operación Neuland*, apasionante pero poco conocido episodio relacionado a nuestra historia naval.

En lo personal, esta inquietud y motivación por el tema surgió desde abril de 1976 cuando cursaba el cuarto año de bachillerato, y a consecuencia de la lectura de un libro, obsequiado por mi padrino, cuyo tema me había cautivado, este libro, titulado *Los lobos del almirante*, del escritor francés Jean Noli,¹ relataba en uno de los capítulos,

¹ Jean Noli, *Los Lobos del Almirante*. Título original, *Les Loups de L'almiral*. Barcelona-España. Plaza & Yanez, S.A. Editores. 1972.

la incursión y el cañoneo a la refinería de Aruba durante la Segunda Guerra Mundial, realizado por un submarino alemán (*U-156*) comandado por el capitán de corbeta (*Korvettenkapitan*) Werner Harstenstein lo que me llevó a preguntarme de como un submarino alemán había llegado al mar Caribe y tan cerca de las costas venezolanas. Durante los años posteriores me siguió fascinando el tema y empezaron a surgir muchas preguntas: ¿Cuántos submarinos alemanes operaron en aguas del Caribe durante ese período histórico Mundial y que tan cerca operaron de Venezuela? ¿Cuántos buques mercantes fueron atacados? ¿Qué más pasó en nuestros mares durante esos años?

Muy poco se ha escrito sobre la guerra naval en el Caribe durante la Segunda Guerra Mundial y aun menos sobre los hechos ocurridos en mar venezolano, tal vez, porque en fecha reciente los archivos alemanes se hicieron públicos, los historiadores norteamericanos se concentraron en la historiografía de las amplias operaciones navales en el frente del Océano Pacífico, ejecutada por la armada de su país. Por su parte, los historiadores británicos, se abocaron a escribir y reseñar la guerra naval en el Atlántico Norte y en el Mediterráneo, relegando los acontecimientos ocurridos en el mar Caribe. Iguales actitudes asumieron los franceses y neerlandeses. Los historiadores venezolanos se focalizaron en otros temas que consideraron de interés a partir del hecho de que el país oficialmente permaneció neutral en ese conflicto hasta febrero del año 1945.

Durante la Segunda Guerra Mundial, el mar Caribe fue escenario de una de las campañas navales más importantes e intensas de ese conflicto siendo paradójico lo

poco conocido, que, en las aguas de nuestras costas, miles de hombres de mar, de distintas banderas, protagonizaron, por un poco más de tres años, actos de heroísmo y sacrificio que hasta hoy son ignorados.

En el mes de enero del año 1942, el comandante de la fuerza submarina alemana, almirante Karl Dönitz ordenó el inicio de las operaciones de interdicción del tráfico marítimo en las aguas del Caribe venezolano. Esta operación fue denominada *Neuland (Tierra Nueva)*, la cual sería uno de los mayores despliegues de submarinos alemanes (*U-Boote*) en el contexto de la Batalla del Atlántico aguas del hemisferio Occidental, junto con la costa este de EE.UU. y sin embargo la presencia de submarinos alemanes en aguas venezolanas durante la Segunda Guerra Mundial, ha sido tratada como algo anecdótico. Lo poco que se ha escrito sobre esta materia, se ha limitado a reseñar el ataque al buque petrolero *Monagas* en el Golfo de Venezuela, en la madrugada del 16 de febrero de 1942, por la acción de un submarino alemán a pocas millas de Pta. Macolla en el estado Falcón. En consecuencia, los venezolanos conocen muy poco, si no es que ignoran por completo, que nuestra mar fue objeto de las incursiones de numerosos submarinos alemanes. Teniendo todo esto presente, podemos agregar también que la abundante pero dispersa y casi diluida tradición oral, que refiere a ocasionales encuentros de pescadores y marinos venezolanos con los *U-Boote*, en las costas orientales, así como el rescate de náufragos y los incidentes y/o accidentes de naves y aeronaves no ha sido compilada ni tratada con rigurosidad histórica. Igualmente, poco se ha destacado la importancia estratégica del petróleo y el mar

venezolano durante la Segunda Guerra Mundial. Así mismo, pocas son las referencias historiográficas sobre las redes de inteligencia alemanas que operaron en el Caribe y en Venezuela y contribuyeron en gran medida al alto desempeño de las unidades submarinas germánicas. Tampoco existe compilación alguna sobre los testimonios de marinos, pescadores y pobladores de las islas que tuvieron contacto con los submarinos alemanes y sus tripulaciones en ese período.

Al revisar la bibliografía y demás publicaciones sobre la guerra naval durante la Segunda Guerra Mundial, el tema de la guerra submarina en el Caribe ha sido relegado por la mayoría de los autores que han tratado el tema de la *Batalla del Atlántico*, A pesar de que los submarinos alemanes actuaron implacablemente en contra del tráfico marítimo que se dirigía a los puertos de las colonias británicas en Sur América, en especial los de Trinidad y la Guayana Inglesa, ni siquiera el primer Ministro Británico, Winston Churchill, en sus muy completas memorias sobre la Segunda Guerra Mundial, en los dos capítulos dedicados a la Batalla del Atlántico, hace muy poca referencia a la campaña naval en el Caribe. En una condición similar se encuentra Dönitz.

Existen otros historiadores que sí han tratado la campaña submarina del almirante Dönitz en el Caribe, pero de manera muy general, como Natahan Miller en *War at Sea*². Igualmente se dispone del trabajo de Clay Blair, que trata en forma aislada el tema en su obra *The Hitlers Uboat War*³, pero no hace referencia a lo acontecido en el mar de

² Miller, Nathan. *War at Sea, A Naval history of World War II*, New York, USA. Scribner, 1995.

³ Blair, Clay. *Hitler's U-Boat War (I). The hunters, 1939-1942*. New York: Random House. 1996.

Venezuela. Finalmente, Barrie Pitts, en los dos tomos correspondiente a la *Batalla del Atlántico*, de la obra *World War II* de Time-Life ⁴, sí hace mención a Venezuela, pero en un episodio de carácter anecdótico.

El contralmirante e historiador norteamericano Samuel Eliot Morison, en su muy completa obra sobre la historia de las operaciones navales en la Segunda Guerra Mundial: *History of United States Naval Operations in World War II*, en sus tomos I, X y XII solo comenta y refiere en forma muy genérica las incursiones de submarinos alemanes en el año 1942 en el área del Caribe, y vagamente menciona los ataques realizados en mar venezolano.⁵

Sólo pocos autores han tratado con detalle la guerra naval en el Mar Caribe durante la Segunda Guerra mundial.

El historiador dominicano Cesar De Windt Lavandier, en su libro *La Segunda Guerra Mundial y los Submarinos alemanes en el Caribe*,⁶ es el primero en tratar el tema, pero circunscribiéndose principalmente a las operaciones realizadas por los *U-boote* alemanes en costas de Santo Domingo, Cuba y Puerto Rico.

⁴ Pitt, Barrie. *The Battle of Atlantic*. World War II. Alexandria VA: Chapter 7. *The Final round*. pp-176-183. Time-Life Books.1980.

⁵ Samuel Eliot. Morison, *Supplement and General Index*. *History of United States Naval Operations in World War II*. *ob.cit*.

⁶ De Windt Lavandier, Cesar. *La Segunda Guerra Mundial y los Submarinos alemanes en el Caribe*. República Dominicana. Universidad Central del Este, San Pedro de Macorí, 1982.

Por su parte, el historiador trinitario Gaylord Kelshall, en su libro "*La Guerra Submarina en el Caribe*,"⁷ obra referencial sobre el tema, lo ha abordado con la importancia y profundidad que este ameritaba. Kelshall describe con bastante amplitud las acciones navales ocurridas en el Caribe entre 1942 y 1945, pero tomando siempre como referencia geográfica de la ubicación de los hechos navales a Puerto España y las islas de Barbados o Aruba, habiendo sido muchas de estas acciones, a pocas millas náuticas de nuestras costas o islas.

El geógrafo, investigador y académico alemán Gerhard Sandner en su ensayo titulado, *La Guerra Submarina en el Caribe* ⁸ realiza un completo análisis y aporta anotaciones complementarias sobre el libro del historiador trinitario Kelshall.

Roberto Pérez Lecúna, investigador e historiador militar venezolano, en su importante libro, *Apuntes para la Historia Militar de Venezuela, 1º de enero de 1936, 18 de Octubre de 1945*⁹, trata el tema de la guerra submarina en el Caribe y su relación con Venezuela, pero estas están basadas fundamentalmente en los datos aportados en el libro de Gaylord Kelshall así como de las discusiones e informes realizados por el congreso nacional y el ministerio de la defensa durante ese período. A parte del estudio y compilación realizado en el año 2011 por quien escribe, en conjunto con

⁷ Kelshall, Gaylord T.M. *The U-Boat in the Caribbean*. Annapolis: Naval Institute Press. 1994.

⁸ Beate, M.W. Sandner Gerhard. *La Guerra Submarina en el Caribe* pp. 117-131 *Conflictos Territoriales en el Espacio Marítimo del Caribe. (Titulo Original Territorialkonflikte Im Karibischen Meeresraum)* Bogotá. Fondo FEN Colombia. 1997.

⁹ Pérez Lecuna, Roberto. *Apuntes para la Historia Militar de Venezuela, 1º de enero de 1936, 18 de octubre de 1945*. Caracas: Edición del autor. 2000.

un selecto grupo de académicos apasionados en el tema, no hay otra publicación sobre este tema, por lo que se hace necesario profundizar y hacer histórico con una mayor precisión y rigurosidad académica, de modo que pueda ser terminado de llenar el vacío existente en la historiografía venezolana contemporánea. Si tomamos en consideración que histórico es todo aquello que por cualquier circunstancia debe ser mantenido presente, el conocimiento de la guerra contra el tráfico marítimo en las aguas del mar de Venezuela resulta pertinente debido a que fue un episodio más de las guerras realizadas contra el tráfico marítimo en los siglos XVI, XVII y XIX.

Ante la evidente inexistencia de trabajos que reconstruyan el hecho histórico que pretendemos abordar, resultó necesario plantear los siguientes objetivos que nos guiaron para acometer el tema que nos ocupa:

Describir las operaciones navales desarrolladas por los submarinos alemanes en el mar y costas venezolanos en el período comprendido entre febrero 1942 y agosto 1944 y analizar su impacto en la seguridad y la soberanía marítima nacional en el contexto de la Batalla del Atlántico.

Explicar el marco histórico de la República de Venezuela durante la Segunda Guerra Mundial, en los aspectos militar, político y económico.

Analizar la importancia estratégica de los puertos y las rutas marítimas venezolanas para las fuerzas aliadas y de las fuerzas navales del eje, con el fin de determinar el valor y peso de Venezuela en el contexto de La Segunda Guerra Mundial.

Revisar la dimensión y ubicación de las fuerzas navales venezolanas, de las fuerzas navales aliadas y del eje, esto con el fin de analizar el despliegue y balance naval y militar presente en el Caribe durante la Segunda Guerra Mundial.

Describir y analizar las operaciones navales aliadas y los ataques de los submarinos alemanes a buques mercantes aliados en el contexto de la Batalla del Atlántico, a fin de determinar la magnitud e impacto de estos, sobre las rutas y flujo del tráfico marítimo en el período estudiado.

Analizar el impacto de la *Operación Neuland* en el Caribe y mar venezolano, dentro del contexto general de la Batalla del Atlántico y su efecto sobre las áreas económica, política y militar como también, en la soberanía marítima venezolana.

En base a lo anteriormente planteado, surgió la hipótesis que durante la Segunda Guerra Mundial, frente a las costas venezolanas, hubo una dinámica geopolítica y actividad naval-militar mucho más compleja e intensa de lo que hasta ahora se tiene plasmado en nuestra historiografía contemporánea, habiendo sido el mar, costas y territorio venezolano, objetivo estratégico, escenario de acciones de espionaje e importantes operaciones navales entre las potencias extranjeras enfrentadas en la Batalla del Atlántico que orbitaron en torno a la actividad petrolera, que aún no han sido valoradas en su justa dimensión histórica y geoestratégica y en donde Venezuela, su petróleo y su mar, tuvieron un papel de suma importancia geoestratégica para las potencias en conflicto durante la Segunda Guerra Mundial.

Como se ha planteado en los párrafos anteriores, poco o nada se ha estudiado sobre la dimensión de las incursiones de los submarinos alemanes en las cercanías de Venezuela durante la Segunda Guerra Mundial y de los ataques que éstos realizaban a los convoyes de buques que transitaban frente a nuestras costas. Como consecuencia de este vacío, escasamente se conoce el impacto que tuvo en su momento la casi completa paralización del transporte marítimo y de suministro del petróleo venezolano, estratégicamente vital, para las fuerzas aliadas en los frentes de batalla europeos y del África del Norte. Desde el punto de vista histórico, no ha sido estudiado en profundidad la importancia geoestratégica de las rutas de transporte marítimo localizadas frente a costas venezolanas, las cuales en su momento, fueron denominados por el almirante Dönitz como "*nodos de transporte marítimo*."¹⁰ También se presenta como un interrogante en esta investigación, lo relacionado con el sentido de la historia en la historiografía venezolana, para determinar qué hecho del pasado debe ser mantenido presente o no.

Para abordar el presente trabajo sobre el poco recordado episodio de la Operación *Neuland*, se aplicaron varias técnicas, metodologías y vertientes de investigación histórica, cuya información fue correlacionada para estructurar el presente documento: La primera, fue la revisión historiográfica de los hechos en base a la consulta de fuentes documentales originales primarias disponibles en archivos bibliotecas y hemerotecas, tanto nacionales como internacionales. La segunda fue la

¹⁰ Karl Dönitz. *Diez años y veinte días*. Barcelona. Luis de Caralt Editores.1959. p. 222.

revisión de la bibliografía disponible publicada sobre el tema del desarrollo de la Guerra Submarina en el marco de la Batalla del Atlántico entre 1939 y 1945. Para la revisión y análisis de las publicaciones examinadas como base de este trabajo, se empleó el enfoque y perspectiva de la hermenéutica histórica, siguiendo el pensamiento de Hans Georg Gadamer como veremos más adelante. Qué queremos decir con esto. Que nos hemos propuesto hacer una exégesis de la historiografía existente sobre el tema de estudio para desocultar esos hechos del pasado reciente para determinar así su alcance y su sentido a la luz del pasado y del presente en función de las circunstancias del presente relacionadas con la afectación del tráfico marítimo venezolano en el mundo de hoy. ¿Qué es para nosotros la hermenéutica histórica? Es desocultar el pasado, para determinar el sentido del mismo a la luz del presente. La tercera vertiente metodológica, se sustentó en la realización de entrevistas abiertas a testigos privilegiados que vivieron y/o tuvieron participación en los hechos acaecidos en esa época y que se encuentran aún con vida para el momento de la presente investigación, como también se entrevistaron a expertos en las áreas temáticas especializadas con los acaecimientos de la Segunda Guerra Mundial en Venezuela. Esta metodología que conjuga estas tres vertientes permiten develar las simetrías y asimetrías que han existido en la historiografía venezolana relacionada con la Segunda Guerra Mundial

La revisión de fuentes primarias originales se centró principalmente en la revisión de los diarios de navegación *Kriegstagebuch*¹¹ de 39 submarinos alemanes

¹¹ En adelante *K.T.B.*

que incursionaron en nuestras costas, (De los cuales se seleccionaron 28 que realizaron operaciones efectivas en las inmediaciones de las costas de Venezuela) con el objetivo de realizar tanto operaciones de guerra (Interdicción de tráfico marítimo) como de inteligencia, reconocimiento y exploración en nuestros mares. Este enfoque investigativo obedeció a la abundantísima información existente de las operaciones navales aliadas desde el punto de vista marítimo en contraste a la versión de alemana. Cabe destacar la importancia del diario de navegación como fuente primaria de las investigaciones en historia naval, ya que es el documento oficial más importante a bordo de las unidades de guerra, donde se asientan diariamente, las ordenes de su comandante, su ubicación geográfica y el rumbo de la nave, las condiciones meteorológicas y del mar, los principales acaecimientos de abordaje como las acciones de guerra llevadas a cabo. Igualmente se revisaron los diarios de servicio del Comando superior de la Fuerza submarina alemana. *Befehlshafer Der Unterseeboote*¹² (B.d.U.) donde se mantenía el control operacional y partes de posición de los submarinos en cada operación.

Para la revisión de estos diarios de navegación y servicio, se dispuso de valiosa y abundante colección que reposa en formato de copia microfilms ubicados y disponibles en el *National Archives of Records Administration* (N.A.R.A.) contenidos en la sección del Modern Military Headquarters Branch, Military Archives Division. National Archives Collection of Foreign Records. Seized (Record Group 242)

¹² En adelante (B.d.U.)

Captured German Navy Records of Microfilmed in London Uk. Microfilms Publication, M1743-T-1022 y T-580, Records Relating to Uboat Warfare, 1939 1945, Catalog Vol. 2, tanto en su sede de College Park-8601, Adelphi Road, en el estado de Maryland, como también, en su sede principal en Alexandria Washington D.C., en los Estados Unidos de Norte América. Estos archivos fueron consultados y revisados personalmente entre el 22 de noviembre y el 09 de diciembre del año 2015. El detalle de la información de los archivos consultados, resultaron de gran valor para esta investigación, se encuentran especificados en los cuadros ubicados en los (Ver Anexos 1 y 2).

Igualmente, fueron consultados los archivos Federales del Bundesarchiv-Militärarchiv (BA-MA) en la ciudad de Freiburg, Alemania para la ubicación de la orden de operaciones y ordenes especiales correspondiente a la Operación *Neuland Operationsbefehl, West Indien No 51* “SECRET”. 17 de enero, 1942, *Nur Commandants. Befehlshafer Der Unterseeboote (B.d.U.) booteallemein*, ubicadas en este archivo con el código RM 7/2336, Chefsache, VOL 3., investigación realizada gracias al apoyo de los amigos e investigadores alemanes Sebastián Remus y John Mark Shorack.

De la misma forma, para la consulta y revisión de la documentación original, correspondiente a la relaciones diplomáticas del gobierno venezolano entre 1935 a 1945 con los países que tomaron parte en la Segunda Guerra Mundial, se revisaron los documentos contenidos en la Sección de la Dirección de Protocolo, existentes en la

Biblioteca y Archivos Centrales del Ministerio del Poder Popular de Relaciones Exteriores, (MPPRE), antes conocido como Archivo Central del Ministerio de Relaciones Exteriores (ACMRE) ubicado en la avenida Sur 4. Diagonal a la Plaza Bolívar, en la ciudad de Caracas.

Los documentos revisados se especifican en las Fuentes primarias; Documentos de Archivo señaladas en este trabajo. Otro importante lugar de consulta de fuentes primarias de documentos originales, fue la sala de Hemeroteca de la Biblioteca Nacional, ubicada en la Parroquia Altagracia, final de la avenida Panteón en su sede del Foro Libertador, en la ciudad de Caracas, donde se dispuso para su consulta la Colección Hemerográfica (CH) de la cual se revisaron originales de la prensa escrita que circulaba en el período de estudio de este trabajo, siendo los periódicos; “*El Herald*”, “*La Esfera*”, “*El Universal*”, “*Panorama*”, “*Últimas Noticias*” y “*El Nacional*” (A partir de 1943) de circulación en la ciudad de Caracas y el diario “*Panorama*” de circulación en la ciudad de Maracaibo y en ciertas ciudades del estado Zulia una gran fuente de información. Igualmente fueron de gran utilidad para la revisión hemerográfica de la época, Los Tomos I y II de la Colección; *Historia Gráfica de Venezuela*, de José Rivas Rivas.¹³

¹³ José, Rivas Rivas, *Historia gráfica de Venezuela, Una historia contada por la prensa. El gobierno de López Contreras*. Caracas, Ediciones Torán C.A., 1989. t. I. p. 209, e *Historia gráfica de Venezuela, Una historia contada por la prensa. El gobierno de Medina Angarita*. Caracas, Ediciones Torán C.A., 1989, t. II. p. 273.

La segunda vertiente de investigación empleada para el desarrollo y tratamiento histórico de este trabajo, fue la revisión de las publicaciones y demás documentos escritos producto del legado e investigación de historiadores navales y militares especialistas sobre la Batalla del Atlántico y la guerra submarina durante la Segunda Guerra Mundial la cual compone la bibliografía de este trabajo de investigación. Importante fuente y aporte para conocer la historia de primera mano sobre los hechos de la guerra submarina durante la Segunda Guerra Mundial están las memorias del Karl Dönitz en su libro diez años y 20 días¹⁴ como la biografía del almirante Sir Max Kennedy Horton comandante del *Western Approaches* Británico,¹⁵ la completa obra en tres volúmenes *The war at Sea 1939-45* del Capitán de la Royal Navy Stephen Wentworth Roskill,¹⁶ y la compilación del historiador naval y contralmirante norteamericano Samuel Eliot Morison, en *The Battle of the Atlantic, September 1939-May 1943*. Vol. I.¹⁷

De igual manera fueron de gran valor la revisión de las publicaciones de David Westwood, *The Uboat War. The german submarine service and the Battle of Atlantic.1935-1945, Submarines of World War Two* del acucioso investigador italiano

¹⁴ Karl Dönitz, *Diez años y veinte días*. Barcelona-España, Luis de Caralt Editores, 1959, p. 528

¹⁵ W.S. Chalmers. Vicealmirante. *Max Horton and the Western Approaches, the Biography*. Londres G.B. Hodder and Stoughton.1954.

¹⁶ Stephen Wentworth Roskill, DSC. Captain RN, *The war at Sea 1939-45: Volume I, The Defensive. Volume II, The Period of Balance y Volume III, The Offensive*. Official History of The Second World War: GB. Naval & Military Press; Revised Edition, 2004.

¹⁷ Samuel Eliot Morison, *The Battle of the Atlantic, September 1939-May 1943*. Boston, Castle Books, 14 Volumenes. I, 2001, p. 434.

Erminio Bagnasco, la muy completa obra *U-Boat Operations of the Second World War Volumen I y II*. de Kenneth Wynn, y los dos tomos de *Hitler's U-Boat War*, escritos por Clair Blair¹⁸ que sirvieron como fuentes de información para la comprensión de la evolución de las operaciones en la guerra submarina durante la Segunda Guerra Mundial. También y de muchísima utilidad fueron las publicaciones; *U-Boat destroyed*, de Paul Kemp, *Axis Submarine Success* de Jürgen Rohwer y la obra de David Brown, *Warship losses of Second World War*, cuya correlación permitió determinar el número y ubicación las acciones navales ocurridas en las cercanías de las costas venezolanas.

Para el conocimiento tecnológico de los distintos tipos de submarinos alemanes que operaron durante *La Batalla del Atlántico* se consultó el libro *Geschichte von Deutschen Ubootbaus (Historia de la construcción de submarinos alemanes)* de Eberhard Rosser y J.F. Lehmanns Verlag. También, de invaluable fuente de información técnica sobre los U-Boot alemanes se consultó la serie de publicaciones de Williamson Gordon e Ian Palmer, editadas por Osprey Publishing. Importante y obligatoria fuente documental consultada para la revisión de información sobre las operaciones en el Caribe es la obra de Gaylor Kelshall, *The U-Boat in the Caribbean*. También en la revisión bibliográfica fue consultada la obra, de reciente publicación, de los investigadores canadienses, David J Bercuson y Holger Herwig, *Long Night Of The*

¹⁸ Clay Blair, *Hitler's U-Boat War The hunters, 1939-1942*. t.I. 1996. p. 1040.y *Hitler's U-Boat War. The hunted, 1942- 1945* t. II. New York: Random House. 1998.p. 1022.

Tankers: Hitler's War Against Caribbean Oil, publicación que aportó importante información en materia de las rutas de convoyes de tanqueros que zarpaban del Caribe cargados con el vital petróleo a los frentes de guerra en otras latitudes. Para obtener información sobre la estructura del sistema y planes de defensa del hemisferio occidental fueron revisados los libros *The United States and its Outposts The Western Hemisphere*, *The Framework of Hemisphere Defense* publicados por el Centro de Historia Militar de los Estados Unidos de Washington y escritos por los investigadores Conn, Stetson, Engelman Rose C., Fairchild y Byron. Amén de estas publicaciones fueron consultadas más de 25 obras adicionales sobre la Batalla del Atlántico y la Guerra Submarina las cuales se encuentran debidamente relacionadas en las fuentes documentales y bibliográficas de este trabajo. Finalmente, debemos agregar que esta investigación es la continuación de estudios pioneros realizados en el país como lo constituye el libro *Venezuela y la Segunda Guerra Mundial* que realice en conjunto con grupo de investigadores venezolanos en el año 2011

Además de las fuentes bibliográficas señaladas en este trabajo, fueron consultadas siete páginas web que brindan importante información sobre la acción de los submarinos alemanes durante la Segunda Guerra Mundial, siendo las de mayor utilidad como base de datos <http://www.uboat.net/> y <http://www.u-historia.com/>. Todas estas páginas se encuentran especificadas en las fuentes documentales del presente documento.

Para la interpretación y análisis de la información aportada en las fuentes antes citadas, se empleó para su abordaje el criterio interpretativo y la visión de la hermenéutica histórica, de acuerdo a como la hemos conceptualizado, para poder comprender el contexto y realidad socio cultural, sentimientos, vivencias y expectativas de los actores históricos como las intenciones, motivaciones e interpretación de los hechos de los escritores que procesaron la información y el mensaje que pretendieron comunicar al lector.

De acuerdo a lo postulado por Hans Georg Gadamer en su obra *Verdad y Método*¹⁹, la hermenéutica se plantea como:

...La interpretación comprensiva, transpuesta y adaptada a las condiciones de significado de los hechos históricos; opera a través de la comprensión de signos, para obtener de ellos sucesivos significados, aproximaciones y apreciaciones. La hermenéutica histórica nos invita a decodificar y hacer interpretativa la acción discursiva; nos permite ver la relación, los enlaces y los vínculos entre los sujetos históricos, analizar el discurso e insta a redescubrir el mundo a través de la crítica de las ideologías, el lenguaje y la argumentación...

A partir de la posición de Hans-Georg Gadamer sobre la teoría de la hermenéutica histórica que permite comprender cómo y por qué un hecho del pasado debe ser mantenido presente, el lector es el agente que vincula los prejuicios, prefiguraciones y horizontes de expectativas del texto leído; esta relación entre el lector y el texto es dialéctica, y es un diálogo que posibilita un amplio proceso de comprensión

¹⁹ Gadamer, Hans-Georg. *Verdad y método*. Trad. Ana Agud Aparicio y Rafael de Agapito. Vol. 1. Salamanca, Sígueme Editores, 1988. pp. 370-371.

e interpretación, que a su vez se convierte en un nuevo horizonte de experiencia.²⁰ Para Gadamer, la estructura de la experiencia deviene del análisis de la conciencia de la historia *efectual*, la experiencia vista como tradición, cultura, e inmersa dentro de un círculo hermenéutico. Así, los niveles del entendimiento se diferencian de acuerdo con el yo, tú, ellos que viven la experiencia como proceso dialéctico. De esta forma, la recepción del texto adquiere sentido como agente social, al persuadir e indagar lo escrito para que consiga una relación comunicativa a partir de las tres vertientes metodológicas antes mencionadas.²¹ Reforzando este argumento de acuerdo a lo expresado por Martha Beatriz Guerrero Mills, en su trabajo sobre la hermenéutica histórica²² donde señala que esta, es la interpretación comprensiva, transpuesta y adaptada a las condiciones de significado de los hechos históricos; que opera a través de la comprensión de signos, para obtener de ellos sucesivos significados aproximaciones y apreciaciones que permitan dar cuenta del pasado desde una nueva perspectiva.

La hermenéutica histórica nos invita a decodificar, desocultar y hacer interpretativa la acción discursiva; nos permite ver la relación, los enlaces y los vínculos entre los sujetos históricos, analizar el discurso e instigar a la re -configuración

²⁰ *Ibíd.*, 376.

²¹ *Ídem.*

²² Guerrero Mills, Martha Beatriz. “La hermenéutica histórica y la teoría de recepción en historiografía,” pp. 22-23 en; *Revista Fuentes Humanísticas*. Año 25, Numero 46, Semestre 2013. pp.-21-35. Universidad Autónoma Nacional de México. 2013.

de los hechos del pasado; así mismo invita a redescubrir el mundo a través de la crítica de las ideologías, el lenguaje y argumentación.

Como tercera vertiente de investigación y a los efectos de recabar la tradición oral aun existente a través de personas que fueron testigos de excepción de los hechos ocurridos durante la Segunda Guerra Mundial en nuestras costas en relación a avistamientos de submarinos alemanes, contactos y /o vivencias con agentes y espías alemanes, como también el conocimiento de la ubicación de naufragios y/o reductos de centros de inteligencia o de actividades del partido Nacional Socialista Obrero Alemán (NAZI) en Venezuela; se realizaron diversas entrevistas para tratar de compilar esa información antes que la acción del tiempo y el olvido las diluya y las borre de nuestra memoria histórica . a tal efecto se estructuró un cuadro con la información que contiene los datos y nombres de los entrevistados, lugares y temas tratados, cuadro el cual se incluye en este documento como (Ver Anexo N° 3).

Este desconocido capítulo de nuestra historia, merece ser investigado y traído de nuevo al presente para hacerlo histórico, es decir, plasmarlo como legado para la posteridad. Investigar esta interesante faceta de nuestra historia contemporánea nos permitirá valorar en su justa medida el papel geoestratégico que jugó Venezuela durante la Segunda Guerra Mundial y conocer mucho más sobre las operaciones navales realizadas en nuestras aguas en ese período,

El presente trabajo pretende recuperar los hechos históricos no escritos, perdidos y largamente olvidados en las páginas de nuestra historia contemporánea.

Igualmente se pretende que, esta investigación sea de utilidad, motivación y/o referencia para las nuevas generaciones de futuros investigadores sobre este importante capítulo de nuestra historia que aún está pendiente por escribirse. En tal sentido, el presente trabajo abordará y generará una línea de investigación no tradicional que aspira llenar un vacío existente en nuestra historia contemporánea, esperando que sea de utilidad para estudios posteriores.

CAPITULO I

VENEZUELA EN EL PRELUDIO DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Con el fin de precisar el marco histórico y contextualizar la situación general de Venezuela durante la Segunda Guerra Mundial se tratarán en el presente capítulo algunas perspectivas y enfoques sobre las motivaciones y origen de este conflicto bélico y su impacto y relación con nuestro país. De igual manera se examinará brevemente la gestión político, económico y social realizada durante los períodos de gobierno del general Eleazar López Contreras (1936-1941) y del general Isaías Medina Angarita (1941-1945). En el mismo orden se señalarán las medidas y posición adoptada por esos gobiernos ante la conflagración Mundial y se analizará un aspecto de vital y estratégica relevancia como lo fue el petróleo venezolano.

A. Venezuela en los albores de La Segunda Guerra Mundial.

A las 4:48 de la madrugada del viernes primero de septiembre de 1939, el viejo acorazado de la *Deutsche kriegsmarine*²³ (DKM) *Schleswig Holstein*²⁴ fondeado frente al puerto libre de Dánzig situado entre las riveras del mar Báltico y la desembocadura del río Vístula, abrió fuego con sus cuatro cañones de 280 mm contra los cuarteles del ejército polaco ubicados en la ciudad de Gdania²⁵ zona Sur Este de la península de Westerplatte²⁶, siendo estas salvas, las primeras realizadas por un buque de guerra alemán en la ejecución de la operación “*Fall Weiß*”²⁷ desencadenando la Segunda Guerra Mundial, conflicto conocido como el más letal y destructivo que haya vivido la

²³ *Deutsche kriegsmarine* (Marina de guerra alemana).

²⁴ *SMS Schleswig Holstein*: Acorazado de la clase *Deutschland* que fue puesto en servicio en el año 1908 y usado después de 1919 para operaciones costeras y como buque escuela. Fuente: *Janes Fighting Ships or World War I*, 109.

²⁵ Hoy denominado Gdansk, perteneciente a la República de Polonia.

²⁶ Chris Mann, *Grandes Batallas de La Segunda Guerra Mundial*, 8-9.

²⁷ *Fall Weiß* (Caso Blanco): Nombre clave asignado por el alto mando alemán para la invasión de Polonia.

humanidad durante el Siglo XX, conflagración que se prolongaría por seis años, extendiéndose por los cinco continentes, cobrando la vida a más de 60 millones de personas de acuerdo al historiador militar Antony Beevor en su obra sobre *La Segunda Guerra Mundial*.²⁸

Nueve meses antes, el día 11 de enero de ese mismo año, el SMS *Schleswig Holstein* había arribado al puerto de la Guaira con el propósito de realizar su segunda visita oficial a tierras venezolanas en el marco de un crucero de instrucción de cadetes,²⁹ pero también, como parte del ejercicio de la diplomacia naval expresiva ejecutada durante la década de los años 30 por parte del gobierno alemán en área del Mar Caribe, área geográfica que cobraría gran importancia geoestratégica pocos años después³⁰. Para el mes de enero de 1939 en Venezuela, ejercía la presidencia de la república el general Eleazar López Contreras³¹ quien contaba dentro de su gabinete como Ministro de Guerra y Marina al coronel Isaías Medina quien años más tarde, sería su sucesor en la presidencia de la República de Venezuela. En la historiografía

²⁸ Antony Beevor. *La Segunda Guerra Mundial*, 21

²⁹ El SMS *Schleswig Holstein* tocó por primera vez puerto venezolano el 31 de diciembre de 1936 arribando a Puerto Cabello en visita de cortesía del crucero de instrucción de cadetes. El buque permaneció en Venezuela hasta el 7 de enero de 1937. Fuente: Enrique Aristigueta Gramcko. *Historia de Tres Navíos*. Puerto Cabello, Edición del Autor, 1981, 33-39.

³⁰ Edgar Blanco Carrero. “La Diplomacia Naval: El caso de los Linienschiff SMS Schleswig-Holstein y del SMS Schlesien y su relación con Venezuela: 1936-1939”, en *Revista de La Mar. Academia Americana de Historia Naval Marítima y Oceánica de Chile*. Año II, N°3, pp. 230-270 Publicación en Línea:<http://boletinhistoricoshgchile.com/Boletin/Boletin20/Bol20BlancoRM.pdf>. Consultado el 02 feb 2020.

³¹ Eleazar López Contreras (Queniquea 1883- Caracas 1973) Militar y político venezolano y presidente de la República entre 1936 y 1941. Fuente: ver “López Contreras”. Diccionario de Historia de Venezuela. Fundación Polar, Caracas, 1997, 2da. Edición, Vol. II (D-L), 1137-1140.

venezolana, la presidencia de estos dos hombres generalmente es conocida como el período histórico de transición del gomecismo a la democracia del Siglo XX.

Desde el comienzo de su gestión como presidente en el mes de abril del año 1936, el General López había observado con cautela y atención el convulsionado contexto internacional y los acontecimientos que se desarrollaban en el continente europeo los cuales habían desencadenado los eventos que conllevaron a la invasión de Polonia y al estallido de la Segunda Guerra Mundial. En el transcurso de la década de los años 30, Europa había estado signada por el auge de los regímenes totalitarios, especialmente, de Francisco Franco, Benito Mussolini y Adolfo Hitler. Es decir, el estallido y desarrollo de la Guerra Civil Española (julio 1936-abril 1939), el expansionismo italiano evidenciado en la invasión de Etiopía.³² Mientras, en Alemania, el canciller Adolfo Hitler había consolidado su posición política imponiendo su línea de acción geopolítica expansionista orientada a cumplir el objetivo fundamental de crear un *Lebensraum*³³ alemán y así recobrar la dignidad y orgullo del pueblo germano

³² Conocida también como la segunda guerra en Abisinia (1935-1936).

³³ *Lebensraum*: (Espacio vital). Abarca las políticas y prácticas de colonización que instrumentaron en Alemania desde la década de 1890. Su uso se popularizó a partir el 1901 y se convirtió en un objetivo político del Imperio Alemán como elemento central del Programa de Septiembre (*Septemberprogramm*) de expansión territorial. Tras el ascenso de Hitler *al poder*, *el Lebensraum se convirtió en un principio ideológico del partido nacional socialista obrero alemán mejor conocido como partido 'nazi'*. *El creador de la teoría del Lebensraum fue el geógrafo alemán Friedrich Ratzel*, profundamente influido por el biologismo y el naturalismo del siglo XIX. Estas ideas eran bastante generales, pero empezaron a adquirir coloración política concreta gracias a los trabajos del politólogo sueco Rudolf Kjellen, quien acuñó el término de geopolítica (y también biopolítica) para caracterizar el análisis de la influencia de los factores geográficos sobre las relaciones de poder en la política internacional. Fuente: Roberto Esposito en *Bios, Biopolítica y Filosofía*, 2006: pp.40-43 y Frischknecht, Lanzarini y otros, *Estrategia, Lógica, Teoría y Práctica*, Buenos Aires, Escuela de Guerra Naval, 1995, 87

mancillado por el Tratado de Versalles. Hitler, había retirado a Alemania de la Sociedad de las Naciones (octubre 1933) y desarrollado la modernización y rearme a gran escala de sus fuerzas armadas después de concretar un acuerdo con el Reino Unido. Recuperó la zona desmilitarizada impuesta en Versalles.³⁴ Además, en marzo de 1938, Alemania invadía y se anexionaba a Austria y un año más tarde (marzo de 1939) tomaba las provincias de los Sudetes checoslovacos de Bohemia y Moravia, desconociendo el *Acuerdo de Munich* firmado el 29 de septiembre de 1938.³⁵ El 23 de agosto de 1939, nueve días antes de iniciarse la Segunda Guerra Mundial, se había firmado en Moscú el *Tratado de no Agresión* entre Alemania y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, conocido como el Pacto *Ribbentrop-Mólotov*.³⁶ En septiembre de 1939, implementando una nueva doctrina de estrategia operacional que se conocería como *Blitzkrieg*,³⁷ Alemania invadió Polonia generando la declaración de guerra por parte de Francia y el Reino Unido, desencadenando la guerra en el continente europeo y la Segunda Guerra Mundial. Ante los hechos acaecidos en Europa, en el último

³⁴ Antony Beevor.*ob. cit.*, 13 y Jean Paul Brunet y Michel Launay. *De una guerra a la otra 1914-1945*. 3era Edición. Madrid. Ediciones Akal, S.A, 1991, 251.

³⁵ Sobre la apuesta del jefe político en esta fase histórica, ver Aron. Raymond, *Pensar la Guerra, Clausewitz II. La edad planetaria*. Madrid. Ministerio de la Defensa, 1993, 74-77.

³⁶ Jean Paul Brunet y Michel Launay. *De una guerra a la otra, 1914-1945*, 253-254.

³⁷ **Blitzkrieg:** (Guerra relámpago). Doctrina basada en el empleo predominante de fuerzas blindadas con el apoyo de la aviación utilizando los factores de movilidad, flexibilidad y rapidez y sorpresa en la maniobra. Ver Raymond Aron, *Pensar la Guerra. Clausewitz II. La era planetaria*. 1993, p. 80 y J.P Charnay. *Métastratégie. Systèmes, formes et principes de la guerra féodale à la dissuasion nucléaire*, Economica 1990, 185.

trimestre de 1939 el Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica declaró la neutralidad, así como el resto de países americanos.

B. Perspectivas y enfoques sobre de la Segunda Guerra Mundial

A este punto interesa detenerse para examinar distintas visiones y enfoques de varios especialistas sobre el origen y comienzo de la Segunda Guerra Mundial. Antony Beevor en su obra sobre la Segunda Guerra Mundial expresó que existen distintas posiciones entre los especialistas en la materia sobre el inicio de la Segunda Guerra Mundial. Gerhard Weinberg hizo hincapié en que, la guerra que empezó con la invasión de Polonia en 1939 y fue el primer paso dado por Hitler para poder cumplir su primer objetivo, esto es, conseguir el *Lebensraum* en el Este, es decir, fue una guerra de conquista. Por su parte, Sir Michael Howard sostuvo que el ataque de Hitler a Polonia en 1939, y a Francia y Gran Bretaña por el oeste de Europa en 1940, fue una extensión de la Primera Guerra Mundial.³⁸ Otros autores han sostenido que el conflicto mundial empezó con el golpe de estado en Rusia de marzo de 1917 que se prolongó como una especie de guerra civil europea hasta 1945. Al respecto Gastón Bouthoul al analizar la periodicidad de la guerra, se aproxima a esta tesis.³⁹ Por otro lado, diversos historiadores asiáticos sostuvieron que la Segunda Guerra Mundial, comenzó en 1931 con la invasión de Manchuria por parte de los japoneses. Por su parte, la posición de

³⁸ Michael Howard, *War in European History*. Oxford University Press, 176.

³⁹ Gaston Bouthoul. *Tratado de Polemología. (Sociología de las Guerras)*. Madrid. Ediciones Ejército, 1984, 777.

historiadores que siguieron la línea del socialismo real, ha sido la de sostener que la Guerra Civil Española, marcó el comienzo de la Segunda Guerra Mundial. En otro sentido historiadores de pensamiento de derecha, sostienen que la Segunda Guerra Mundial representó el primer enfrentamiento de una Tercera Guerra Mundial entre el comunismo y la civilización occidental.⁴⁰ Desde otro enfoque, Eric Hobsbawm, más cercano a Howard, sugirió en la primera parte de su obra, que el período comprendido entre 1914 a 1945 se caracterizó por una relación recíproca basada en la “*fusión de política y economía*” de la era de los imperialismos cuya irresolución fue el elemento que precipitó ambas guerras y la decadencia de Europa.⁴¹ Pierre Renouvin en su obra *Historia de las Relaciones Internacionales*⁴² coincidió con el autor británico al concluir que un conjunto de fuerzas internas que sacudieron la preponderancia europea en el mundo, precipitaron su desgarramiento. Entre estas fuerzas se destacaron las económicas y las nacionalistas que en dos ocasiones llevaron a la “ruina del prestigio del hombre europeo y quebrantó el capitalismo liberal”, por lo que la Segunda Guerra Mundial amplió y terminó la obra de la primera. En este orden de ideas, Edgar Blanco expresó que; ‘La Segunda Guerra Mundial fue un conflicto “ideológico que fracturaría, al final de cuentas, las ideas tradicionales del Estado-Nación” debido a la posición que asumieron muchos ciudadanos de muchos Estados que “combatiendo en uno u otro

⁴⁰ Antony Beevor. *ob. cit.*, 15.

⁴¹ Eric Hobsbawm. *Historia del siglo XX. La era de la guerra total, la era de las catástrofes*. Capítulo I, 33-38.

⁴² Pierre Renouvin. *Historia de las Relaciones Internacionales. Las crisis del Siglo XX de 1929 a 1945*, Madrid, Aguilar. S.A. de Ediciones, 1964, vol. II, 1262-1263 y 1270-1272.

bando o asumiendo una posición ambigua frente al conflicto [esperaron] hasta que la suerte de Alemania quedó echada”⁴³. Estableciendo un punto de confluencia entre todas las posiciones citadas se puede afirmar que inicialmente la Segunda Guerra Mundial fue un conflicto esencialmente europeo con la ocurrencia de incidentes en la costa venezolana y posteriormente, un conflicto mundial viéndose nuestro país directamente involucrado a pesar de la posición de neutralidad asumida hasta meses finales de la derrota alemana. En este conflicto ocurrieron solapamientos políticos de naturaleza ideológica de gran intensidad que incidirían en la conducta estratégica del país en la postguerra y en su devenir. Es decir, la Segunda Guerra Mundial fue un conflicto entre Estados que en su seno tuvo el origen del conflicto ideológico que afectaría a la humanidad, en general, y a Venezuela en lo particular. Con esta visión de las realidades existentes para la época, se revisará a continuación la conducta y posición estratégica del estado venezolana frente al citado conflicto.

C. Periodo de Gobierno del general Eleazar López Contreras

a. Posición y medidas tomadas por Venezuela ante el inicio de la Segunda Guerra Mundial 1939-1941

⁴³ Edgar E. Blanco Carrero. “La Marcha de los des-territorializados: Situación estratégica global y su incidencia en Venezuela; 1895-1943”, 24-94; en Luis Farage Dangel (compilador), *Venezuela y la Segunda Guerra Mundial*. Caracas, Armada Bolivariana de Venezuela, 2011, 68.

Ante el conflicto armado que se iniciaba en Europa, el general López Contreras mantuvo a Venezuela en una posición de estricta neutralidad tal como lo hicieron todos los países americanos. El 4 de septiembre de 1939, cuatro días después de haberse iniciado la invasión alemana a Polonia, el gobierno venezolano, mediante Decreto Ejecutivo, fijó su posición declarando la neutralidad de la República ante el conflicto armado que se desarrollaba entre las potencias europeas, tal como se observa a continuación:⁴⁴

Considerando:

*Que existe un estado de guerra entre potencias extranjeras,
Decreta:*

Venezuela observará durante la guerra la más estricta neutralidad, de acuerdo con las Convenciones de La Haya de 1907 y con los principios del Derecho Internacional que establecen los derechos y deberes de las naciones neutrales.

Esta declaración de neutralidad emitida por el gobierno venezolano estuvo acompañada de un conjunto de medidas preventivas de emergencia en todo el territorio de la república para preservar la seguridad y el orden interno de la nación, restringiendo, al efecto, el ejercicio de ciertas garantías y la toma de previsiones en el resguardo de sus ciudadanos. También estas medidas estaban destinadas a tomar providencias contra los posibles sabotajes o ataques de que podían ser objeto los

⁴⁴ Decreto por el cual se dispone que, durante la guerra entre potencias extranjeras, Venezuela observe la más estricta neutralidad. Caracas, 4 de septiembre de 1939. Archivo Central del Ministerio de Relaciones Exteriores (en adelante ACMRE), Colección Política Internacional, Alemania, Año 1940, Exp. 22, s/f. en María Ismenia García Herrero. Documentos de la Segunda Guerra Mundial, *Boletín de la Casa Amarilla*, Año 1, N° 1, Caracas, Ministerio de Relaciones Exteriores, 1994, 51.

puertos, canales de navegación, las rutas marítimas y costas venezolanas, dado a la existencia de la importante infraestructura con que contaba la industria petrolera venezolana, y a la categoría que tenía esta para ese momento en el contexto internacional en tanto que tercer productor de petróleo en el mundo. El día 9 de septiembre la presidencia de la república promulgó el decreto por el cual se restringieron en todo el territorio de la república el ejercicio de las garantías ciudadanas determinadas en los numerales 2° 8° y 9° del artículo 32 de la Constitución Nacional, y se declaraban los artículos de primera necesidad en todo el territorio de la República, creándose en la capital de cada uno de los distritos de la república una junta Ejecutiva *Ad honorem* fijando sus atribuciones.⁴⁵ Las garantías restringidas estaban relacionadas con la propiedad privada, la libertad del trabajo y el establecimiento de industrias o empresas privadas. Cabe destacar que, en este decreto, fueron declarados artículos de primera necesidad, rubros como alimentos, habitación, transporte, combustible y fuerza motriz, materias primas y productos manufacturados, medicinas, drogas y aparatos medicinales.

Además de lo antes indicado se instrumentaron las siguientes medidas:

⁴⁵ ACMRE, Colección Guerra Europea, Carpeta Gris 521 Exp. 27, s/f. en María Ismenia García Herrero. *ob. cit.*, 46-49.

- El día 12 de septiembre se emitió el decreto para activar las reglas generales aplicables a las naves y aeronaves de los beligerantes y medios de telecomunicaciones en territorio, aguas territoriales y espacio aéreo de la república.⁴⁶

- Cabe destacar que en este decreto se estipulaba, entre otros aspectos, que no se permitiría a los países en guerra usar el territorio venezolano como base de operaciones contra sus adversarios, ni que sus naves permaneciesen en los puertos y aguas territoriales venezolanas más de veinticuatro horas a menos que necesitasen reparar averías, siempre que no fuesen causadas por actos de guerra. Tampoco se les permitiría durante su estancia en el país aumentar sus fuerzas militares. También se prohibía a los submarinos de los países en guerra ingresar a aguas venezolanas, permitir la entrada de sus aeronaves militares o públicas al espacio aéreo nacional a excepción de las ambulancias aéreas, e instalar y operar estaciones radiotelegráficas y demás aparatos de telecomunicación.

- El 16 de septiembre se emitió el decreto por el cual se fijaban las aguas territoriales de la República, de acuerdo con los convenios internacionales relativos a los derechos y deberes de los estados neutrales y de las leyes, decretos y resoluciones concernientes a la neutralidad de Venezuela.⁴⁷ La relevancia e impacto y demás implicaciones de este decreto en el contexto nacional se analizará y revisará en mayor

⁴⁶ ACMRE. Colección Política Internacional, Alemania, Año 1940, Exp. 22, s/f. *Ibíd.*, 58-62.

⁴⁷ ACMRE. Colección Política Internacional, Alemania, Año 1940, Exp. 22, s/f. *Ibíd.*, 55-56

detalle en capítulo posterior dado la importancia que tiene en el marco de la presente investigación.

- El 23 de septiembre se emitió el decreto por el cual se dictaban las medidas necesarias para hacer efectivos los deberes y derechos inherentes al estado de neutralidad, en lo concerniente a las actividades de los buques mercantes que se despachen de los puertos de la república.⁴⁸

En el mismo contexto de medidas tomadas con el propósito de evitar situaciones que trastornaran la seguridad y el normal desenvolvimiento del país, el Ministerio de Guerra y Marina emitió varias resoluciones cuya responsabilidad de ejecución, supervisión y control correspondían a la dirección de Marina, siendo estas las siguientes:

- Resolución del 4 de septiembre de 1939 mediante la cual se suspendían los permisos de pilotaje para el cruce la barra de Maracaibo sin la asistencia de un piloto oficial que hayan sido concedidos hasta la fecha.⁴⁹

- Resolución del 4 de septiembre de 1939, mediante la cual el Ministerio de Guerra y Marina suspendía el tráfico por la Barra de Maracaibo en la zona de pilotaje

⁴⁸ ACMRE. Colección Política Internacional, Alemania, Año 1940, Exp. 22, s/f. *Ibíd.*, 56-58.

⁴⁹ Ministerio de Guerra y Marina N° 25 ACMRE. Colección Política Internacional, Alemania, Año 1940, Exp. 22, s/f. *Ibíd.*, 52-53.

de Maracaibo y desde Punta Marieta hasta el Puerto de Caripito, en la Zona de Pilotaje de Maturín, desde el día y a las horas en ella expresadas.⁵⁰

- Resolución del 22 de septiembre de 1939 donde se declaraban ocho Zonas Militares bajo la jurisdicción del Comando de la Marina de Guerra, estas comprendían la zona de pilotaje del Orinoco, las aguas territoriales a lo largo de la línea costera y las aguas territoriales que bordean las islas venezolanas.⁵¹

- El 23 de septiembre de 1939 el Ministerio de Guerra y Marina emitía la resolución mediante la cual se establecían las bases para fundamentar la precisión de que un buque mercante pudiese estar armado en guerra y de que el armamento que porte fuese únicamente defensivo.⁵²

Así mismo, a través del Ministerio del Trabajo y Comunicaciones a cargo de José Rafael Pocaterra, el gobierno del general López Contreras dictaba las medidas para establecer y ejercer la supervisión y control del uso de las comunicaciones radiotelegráficas de naves y aeronaves extranjeras surtas en puertos nacionales como también establecimiento de las reglas bajo las cuales se regirían la transmisiones cifradas de particulares con países beligerantes en el territorio nacional para lo cual se promulgaron las siguientes resoluciones:

⁵⁰ ACMRE. Ministerio de Guerra y Marina N° 26. Colección Política Internacional, Alemania, Año 1940, Exp. 22, s/f. *Ibíd.*, 53.

⁵¹ Memorias que el Ministro de Guerra y Marina presenta al Congreso Nacional (Actuación del despacho año 1939), 167-167

⁵² Memorias que el Ministro de Guerra y Marina presenta al Congreso Nacional (Actuación del despacho año 1939, 168.

- Resolución por la cual se prohibía a las naves de cualquier nacionalidad extranjera, servirse de cualquier medio de telecomunicaciones en los puertos y aguas territoriales nacionales emitido en Caracas el 4 de septiembre de 1939.⁵³

- Resolución por la cual se fijaban las reglas que habían de observarse para las comunicaciones radio telegráficas y telegráficas. Fechada el 5 de septiembre de 1939.⁵⁴

Ante este marco internacional y a escasos cuatro meses de haberse iniciado el conflicto en Europa el general López Contreras, en su mensaje de año nuevo dirigido a la nación el 1° de enero de 1940, mantenía la posición fijada sobre la neutralidad de Venezuela ante la guerra en Europa, expresando lo siguiente:

“... A propósito de esta guerra en que actualmente están comprometidas algunas naciones del continente europeo, conceptúo que no será posible asegurar la paz y la armonía que tanto anhela la humanidad, mientras todos los países que han alcanzado un amplio desarrollo político, económico y social, no se mantengan en sus relaciones internacionales dentro de los dictados de la razón, la equidad y la justicia, y empleen todas esas conquistas de la civilización en asegurar a los pueblos débiles su independencia y libertad, a fin de que éstos puedan obtener el desarrollo que aspiran y cooperen también dentro de los principios del derecho de gentes, al bienestar colectivo en su calidad de actores responsables en la vida internacional...”

“... No obstante los peligros que amenazan a los pueblos pacifistas la nación venezolana esta moralmente fortalecida y en pleno desarrollo económico (...) a dado a América y a Europa nuestro apoyo moral a todos los esfuerzos que han hecho para impedir la guerra, restablecer la paz y mantenerse en el mundo los principios y las prácticas de la justicia y el derecho...”⁵⁵

⁵³ ACMRE. Ministerio del Trabajo y Comunicaciones N° 125. Colección Política Internacional, Alemania, Año 1940, Exp. 22, s/f., *Ibíd.*, 54.

⁵⁴ ACMRE. Ministerio del Trabajo y Comunicaciones N° 126. Colección Política Internacional, Alemania, Año 1940, Exp. 22, s/f., *Ibíd.*, 54-55.

⁵⁵ Alocución de año nuevo del presidente general Eleazar López Contreras 1° de enero 1940.

En enero de 1941, luego de conocerse el estado de cosas de la guerra en Europa y el norte de África y a pocos meses antes de entregar la presidencia, el general Eleazar López Contreras en su último mensaje de año nuevo a la nación se dirigió a los venezolanos ratificando su posición frente a la Segunda Guerra Mundial en los siguientes términos:⁵⁶

“...lamentablemente llega este año nuevo [de 1941] en momentos difíciles para la humanidad puesto que la lucha armada que sostienen pueblos amigos del viejo continente, ha continuado sin treguas con graves consecuencias para la vida institucional de los pueblos y de la economía mundial...”

“... Aquellos lamentables sucesos que se desarrollan en Europa y a los cuales ya he hecho mención, han repercutido, como es natural, en la vida interna y externa del país; pero el gobierno nacional, adoptando una política previsor, ha estudiado con cuidadosa atención el problema que confrontamos y ha dictado disposiciones encaminadas a la defensa de nuestra economía...”

b. 1940 primer año de la Segunda Guerra Mundial.

Durante la primavera de 1940 (marzo y abril) en el continente europeo comenzaba a extenderse la guerra. Los ejércitos del Tercer Reich comandados por el general Nikolaus von Falkenhorst ejecutan la *Operación Weserübung*, ocupando Dinamarca y Noruega⁵⁷ (abril 1940) y un mes después Luxemburgo, Holanda, Bélgica

Alocuciones Presidenciales de año nuevo (1901-1971) Ediciones de la Presidencia, Caracas, 1971.

⁵⁶ Alocución de año nuevo del presidente general Eleazar López Contreras 1° de enero 1941. Alocuciones Presidenciales de año nuevo (1901-1971). Ediciones de la Presidencia, Caracas, 1971.

⁵⁷ Antony Beevor, *ob. cit.*, 184-197 y Blanco en Farage. *ob. cit.*, 71.

y Francia.⁵⁸ Winston Churchill⁵⁹ asume como Primer Ministro de la Gran Bretaña (mayo de 1940)⁶⁰, cargo desde el cual prometió al pueblo británico que conducirá a la Gran Bretaña a la victoria contra el totalitarismo con *Esfuerzo, Sangre, Sudor y Lágrimas*. A finales del mes de mayo y principios de junio se ejecuta la *Operación Dynamo* nombre clave dada para la evacuación de cerca de 330.000 soldados del cuerpo expedicionario británico junto con los restos del ejército francés y belga que se encontraban en retirada y aislados en el puerto francés de Dunkerque.⁶¹ El 14 de junio de ese año, se produce la toma París por parte del ejército alemán, noticia que conmueve al mundo.⁶² El general Charles de Gaulle, a través de una alocución realizada desde Londres, llama al pueblo francés a la resistencia (junio 1940). En el Océano Atlántico la *Kriegsmarine* ejecutaba con éxito la Guerra de corso contra las rutas marítimas británicas desarrollándose la primera fase de *La Batalla del Atlántico*. Italia declara la guerra a Francia y el Reino Unido (10-11 de junio). En junio de 1940 se inicia la Campaña en África del Norte y Etiopía abriéndose el segundo frente de

⁵⁸ *Ibíd.* 209-216 y Blanco en Farage. *Idem*.

⁵⁹ Sir Winston Leonard Spencer Churchill, (n. noviembre 1874- f. enero 1965). Estadista, historiador, escritor, militar, orador y ex-primer ministro británico. Recibió el Premio Nobel de Literatura en 1953. En 1905 fue nombrado subsecretario de las colonias y en 1911 fue nombrado Primer Lord del Almirantazgo. Durante la Primera Guerra Mundial fue considerado responsable del desastre del desembarco de Gallipoli. Al empezar la Segunda Guerra Mundial volvió al gobierno. Fue nombrado nuevamente primer lord del Almirantazgo en 1939 y en mayo de 1940, fue elegido primer ministro, en sustitución de Neville Chamberlain, que dimitió tras el desastre de Noruega. En 1951, Churchill volvió a ser Primer Ministro. En enero de 1955 dimitió por motivos de salud. Fuente: Jenkins, Roy. Churchill. a Biography. New York Ferrar, Straus and Giroux., 2001.

⁶⁰ *Ibíd.*, 248.

⁶¹ *Ibíd.* 261-273, 278-281 y Chris Mann, *Grandes Batallas de La Segunda Guerra Mundial.*, 34-41.

⁶² *Ibíd.*, 299-310. y Chris Mann. *ob. cit.*, 30-31.

importancia de la Segunda Guerra Mundial.⁶³ Entre los meses de julio y octubre de 1940 se libraba la Batalla de Inglaterra sobre el cielo de la gran Bretaña y el canal de la Mancha donde fue repelida la fuerza aérea alemana (*Luftwaffe*) siendo la primera oportunidad en el transcurso de esta guerra que Alemania era detenida en su avance.⁶⁴ En Berlín es firmado *El Pacto Tripartito* (septiembre 1940), también conocido como *Pacto del Eje*, entre el Imperio de Japón, la Alemania nazi y el Reino de Italia constituyendo la alianza militar entre estas naciones, conformando lo que se conoció como las Fuerzas del Eje. En el Atlántico, la *Kriegsmarine* lanza con éxito su primera operación utilizando la táctica de *Manada de Lobos* contra convoyes que se dirigían a la Gran Bretaña⁶⁵ (10-11 de septiembre). En octubre Italia ataca a Grecia y en el mes de noviembre, Hungría, Rumanía y Eslovaquia se alían con Alemania y las potencias del Eje.

c. Gestión político administrativa del general López Contreras (abril 1936-abril 1941)

Con el marco de esta tormenta que se desencadenó en Europa, a continuación, se revisará cómo se desarrollaron los acontecimientos en el país ante esos eventos y cómo fueron afectando la realidad nacional. Para el año 1941, a escasos cuatro meses

⁶³ *Ibíd.*, 377-378. Por otra parte, es de acotar que, en África del Norte, se inicia la primera ofensiva británica en el desierto Occidental contra las fuerzas italianas que defendían la ciudad de Sidi Barrini. Fuente, Antony Beevor. *ob. cit.*, 380-385.

⁶⁴ *Ibíd.* 321- 333 y Chant, Christofer, Bidwell, Shelford. (Brig.), Preston, Anthony et .al. *Segunda Guerra Mundial. Batallas por Tierra, Mar y Aire 1939-1945.* 34-39

⁶⁵ Karl Dönitz. *Diez años y veinte días.* p. 192. Sobre la táctica de las *Manadas de Lobos* se tratará más adelante.

para la elección de un nuevo presidente de Venezuela, continuaba en ultramar la Segunda Guerra Mundial. Los ejércitos del Tercer Reich proseguían su indetenible avance por Europa con la invasión de Yugoslavia, Bulgaria y Grecia, una vez que fracasara Italia en su intento,⁶⁶ y la preparación de la operación *Barbarossa*⁶⁷ para la invasión a la Unión Soviética.⁶⁸ En este contexto internacional, el general López Contreras se dispuso a entregar la presidencia de la república habiendo logrado sentar las bases para obtener cierta estabilidad política y social en el país. El general López, había iniciado su gestión en medio de disturbios, manifestaciones e inestabilidad política, pero alcanzó instrumentar, en forma gradual, medidas para encausar al país a la apertura de las libertades sociales y transición democrática. En febrero de 1936, López Contreras había presentado su programa de gobierno conocido como *Programa de Febrero* orientado a encaminar a Venezuela hacia la senda de la democracia. Durante su período de gobierno, el general López se avocó a desarrollar una gestión de reformas de corte social y económica, habiendo tomando medidas para mejorar las condiciones de salud, educación, trabajo y economía, realizando numerosas obras, en su mayoría de largo alcance, enfocadas a la modernización de la estructura del estado venezolano. Para ello diseñó el *Plan Trienal de 1938* con el cual se inició en Venezuela

⁶⁶ *Ibid.*, 396-404 y Antony Shaw. *II Guerra Mundial día a día*, 38-43.

⁶⁷ **Operación Barbarossa:** Nombre clave dado por el alto mando alemán para las operaciones correspondientes a la invasión a Rusia, iniciadas el 22 de junio de 1941.

⁶⁸ *Ibid.*, 566-569 y Antony Shaw. *II Guerra Mundial. ob. cit.*, 50-53

la aplicación de técnicas administrativas de gobierno enmarcadas bajo la planificación presupuestaria moderna.⁶⁹

En el aspecto laboral, fue Creada la Oficina Nacional del Trabajo el 29 de febrero de 1936, cuyo primer objetivo fue la preparación del Proyecto de Ley del Trabajo la cual fue promulgada el 16 de julio de 1936 donde se establecían un conjunto de normas para regular los derechos y obligaciones derivados del hecho social del trabajo⁷⁰. Desde el punto de vista laboral, el general López encaró dos crisis durante su gestión. La primera fue la llamada *Huelga General de junio de 1936*, generada a consecuencia del descontento en un vasto sector de la opinión pública por la promulgación de la polémica *Ley de Orden Público*, pero fue reprimida y contenida. La segunda crisis laboral, acaeció el 14 de diciembre con el estallido en el Zulia de la llamada *Huelga Petrolera*,⁷¹ hecho que interesa destacar por el impacto que tuvo en la industria petrolera y en el sector laboral en los años subsecuentes. Esta huelga consistió en el paro laboral durante 47 días, de más de 20 mil trabajadores al servicio de las compañías transnacionales petroleras buscando mejoras salariales como de las condiciones de trabajo existentes. La huelga culminó de forma abrupta luego de una violenta represión militar y policial por parte del gobierno. Tras la firma del decreto del 22 de enero de 1937 el general Eleazar López Contreras, puso fin al conflicto.⁷²

⁶⁹ Alfredo Tarre Murzi. *ob.cit.*, 272-276 y 338.

⁷⁰ *Ibíd.*, 397-399.

⁷¹ *Ibíd.*, 216.

⁷² *Ibíd.*, 221.

Esta huelga petrolera tuvo como resultado el logro de ciertas mejoras de las condiciones laborales y salariales para los trabajadores petroleros, como también en la comprensión por parte de las empresas petroleras transnacionales que en lo sucesivo no podrían continuar explotando el petróleo venezolano en las condiciones leoninas, de marginalidad social e injusticia económica que hasta entonces habían existido.⁷³ También y como complemento del decreto que puso fin a la huelga, el general López Contreras decretó la estructuración del Ministerio del Trabajo y Comunicaciones (marzo de 1937) y la construcción de Ciudad Ojeda con el fin de mejorar las condiciones de vida y habitabilidad de los trabajadores petroleros de la región zuliana.⁷⁴

D. Período de gobierno del general Isaías Medina Angarita, mayo 1941-octubre 1945

Durante el mes de abril de 1941 y en el contexto del desarrollo de la Segunda Guerra Mundial, treinta y tres divisiones alemanas con apoyo de unidades italianas y húngaras concretan la invasión de Yugoslavia forzándola a firmar el armisticio. En los Balcanes, las fuerzas alemanas ocuparon las islas griegas, forzando el retiro de las fuerzas expedicionarias británicas y logrando la rendición del remnente de las fuerzas griegas. En Libia el Mariscal de Campo alemán Erwin Rommel, dirigiendo el *Afrika Korps*, aísla el estratégico puerto de Tobruk.⁷⁵ En ese mes de abril, en Venezuela se

⁷³ Rodolfo Moleiro, *Eleazar López Contreras*, p. 294 y Alfredo Tarre Murzi. *ob.cit.*, 222, y 398-399.

⁷⁴ Alfredo Tarre Murzi. *ob.cit.*, 218-.225

⁷⁵ Antony Shaw. *II Guerra Mundial día a día*. España. Equipo Editorial Lisboa, 2003, 42.

realizó el proceso de elección del nuevo presidente de la república para el período 1941-1946, a través de una elección de tercer grado realizada el día 28 de abril en el Congreso Nacional, donde es proclamado el General Isaías Medina Angarita⁷⁶ como Presidente Constitucional de los Estados Unidos de Venezuela⁷⁷. Esta fue la última elección en la historia contemporánea de Venezuela realizada a través del sistema electoral indirecto.

a. Posición y medidas tomadas por el general Medina Angarita ante la Segunda Guerra Mundial 1941-1945

Al asumir el cargo como presidente, el general Medina Angarita, había sostenido la misma posición de su predecesor de “estricta neutralidad” ante el conflicto bélico, pero en el devenir de la contienda surgieron dos acontecimientos que conllevaron a modificar la posición de neutralidad mantenida por Venezuela desde septiembre de 1939. El primer hecho, fue el acuerdo conjunto suscrito el 14 de agosto

⁷⁶ **Medina Angarita, Isaías** (1893-1953) Militar y político venezolano. El 5 de mayo de 1941, tras ser electo por el Congreso, asumió la Presidencia de la República para el período constitucional 1941-1945. Su mandato se caracterizó por la profundización en la apertura democrática iniciada durante el gobierno de su predecesor. Medina respetó las libertades fundamentales y emprendió importantes medidas de carácter educativo, económico (petrolero y agrario), impositivo y de bienestar social. Fue el primer jefe de estado constitucional en viajar al exterior en misión oficial. En enero de 1944 visitó al presidente estadounidense F. D. Roosevelt en Washington para tratar acerca de la soberanía de Aruba y Curazao. Sin embargo, sus relaciones con Estados Unidos fueron poco fluidas debido a que estableció un mayor control del estado venezolano sobre la explotación de los recursos petrolíferos. El 18 de octubre de 1945 su gobierno fue derrocado por un golpe militar. Fuentes: Bustamante, Nora. *Mediana: Militar Civilista, Gran Demócrata*. Caracas. Editado por la Fundación Isaías Medina Angarita. 2008 y “Medina Angarita, Isaías”. Diccionario de Historia de Venezuela. Fundación Polar, Caracas, 1997, 2da. Edición, t. III (M-S).

⁷⁷ “Nuevo Presidente de la República asume el cargo” El Heraldo 5 de mayo, 1941. en José Rivas Rivas. *Historia gráfica de Venezuela, Una historia contada por la prensa. El gobierno de Medina Angarita*. Caracas. Ediciones Torán C.A. 1989. t. II., 21.

de 1941 por parte del presidente norteamericano Franklin Delano Roosevelt ⁷⁸ y el primer ministro británico Winston Churchill, a bordo del USS *Augusta*, mientras se encontraba fondeado en la costa de *Terranova*, acuerdo conocido como *La Carta del Atlántico*. Este documento se tratará con mayor profundidad más adelante. El segundo hecho importante y decisivo, fue el ataque aeronaval realizado por la flota Imperial Japonesa a la base naval estadounidense de Pearl Harbor en la isla de Hawái, en la mañana del 7 diciembre de ese año, generando la declaración formal de guerra por parte de Estados Unidos al Japón y posteriormente, el día 11 de diciembre la declaración de guerra a Alemania e Italia en apoyo de este último.⁷⁹ Ante estos hechos, el gobierno de Medina Angarita modificó la posición de estricta neutralidad y expresó su apoyo al gobierno estadounidense y reiteró su disposición de cumplir los compromisos contraídos por Venezuela con la defensa hemisférica.

⁷⁸ Franklin Delano Roosevelt. (n. enero 1930 – f. abril, 1945). Trigésimo segundo presidente de los Estados Unidos el único en ganar cuatro elecciones presidenciales en ese país. Guió a la nación norteamericana en la época más convulsa de su historia ante la mayor crisis económica (La Gran depresión). Impulsó el programa político conocido como New Deal encaminando y recuperando la economía estadounidense en tres años. Después de la superación de la crisis económica, el gran reto de Roosevelt fue la lucha por el protagonismo norteamericano a escala mundial. Estableció relaciones diplomáticas con la Unión Soviética e instauró la política de buen vecino con los países caribeños y sur americanos. Ante la agresividad demostrada por la Alemania nazi desde la llegada de Hitler al poder (1933) y al estallido de la II Guerra Mundial hizo frente al aislacionismo dominante en el Congreso, y puso en marcha el rearme (1938) y alineó a Estados Unidos con el bando aliado en defensa de las libertades promulgando la Ley de Préstamo y Arriendo de 1941, y junto con el primer ministro británico Winston Churchill implementaron estrategias conjuntas para alcanzar la victoria aliada y garantizar una paz duradera firmando la Carta Atlántica y asistiendo a las conferencias de Casa Blanca y Yalta. F.D. Roosevelt falleció el 12 de abril de 1945, poco antes de finalizar la S.G.M. Fuente: Biografías y Vidas, Enciclopedia Bibliográfica en línea. Publicación disponible en línea en <https://www.biografiasyvidas.com/biografia/r/roosevelt.htm>. Consultado el 23 de abril 2021.

⁷⁹ Es importante acotar que nuestro país había establecido relaciones diplomáticas con el imperio del Japón en el período del presidente López Contreras.

En tal sentido, el 31 de diciembre Venezuela rompió relaciones diplomáticas con los países del Eje, pero declarándose “No beligerante”. El gobierno del presidente Medina Angarita argumentó la medida dado al sorpresivo ataque de Japón a las bases y posesiones americanas y del alineamiento de Alemania e Italia junto con el país agresor. Se trataba de un ataque a un país americano por parte de una potencia extra continental por lo que se activaron los mecanismos de seguridad del continente, en particular los acordados en la conferencia de La Habana que estipuló:

“...Todo atentado de un estado no Americano contra la integridad o la inviolabilidad de territorio, contra la soberanía o independencia política de un Estado americano, será considerado como una agresión a los Estados que firman esta declaración...”⁸⁰.

La trascendente decisión, fue publicada en el diario *El Universal* del 2 de enero de 1942, a través de un comunicado de la Oficina Nacional de Prensa cuyo titular anunciaba en primera página: “Venezuela rompe relaciones diplomáticas con Alemania, Italia y el Imperio Nipón.”⁸¹ El texto del comunicado expresaba lo siguiente:

“...El Señor Presidente de la República decidió ayer, en Consejo de Ministros, interrumpir las relaciones diplomáticas con los Gobiernos de Alemania, Italia y el Japón, que se hallan en guerra con los Estados Unidos de América y otras naciones americanas.

Hoy, entre once y doce del día, el Ministro de Relaciones Exteriores recibió sucesivamente a los excelentísimos señores ministros de Alemania, Italia y al Honorable Señor Encargado de Negocios del Japón,

⁸⁰ Edmundo González Urrutia. *Caracciolo Parra Pérez*. Caracas, Biblioteca Biográfica venezolana, Ediciones del El Nacional y Banco del Caribe, 2008., 93 y Ministerio de Relaciones Exteriores. *Carraciolo Parra Pérez Canciller de Venezuela 1941-1945*. Caracas, 1989, 1.

⁸¹ “Venezuela rompe relaciones diplomáticas con Alemania, Italia y el Imperio Nipón.” Diario *El Universal*, 31 de diciembre de 1941, en José, Rivas Rivas, *ob. cit.*, 55.

a quienes hizo la notificación correspondiente. Caracas, 31 de diciembre de 1941...”

Consecuente con esta posición, el general Medina Angarita en ocasión del mensaje de año nuevo se dirigió a la nación el día 1° de enero de 1942 destacó la gravedad de la situación internacional planteando ante el país los motivos de la posición adoptada ante el desarrollo de la Segunda Guerra Mundial en los siguientes términos:

“...momentos de tremendas responsabilidades vivimos que necesariamente piden decisión para asegurar a las generaciones por venir el goce de una vida fecunda amparada por el derecho y la justicia (...) Como lo dije del nueve de diciembre último, la agresión que han sido objeto los Estados Unidos [ataque a Pearl Harbor] obligan a tomar las medidas que las circunstancias imponen y en el curso del día de ayer [31/12/1941] Venezuela rompió relaciones con los gobiernos de Alemania, Italia y Japón...”

“...En este momento histórico el gobierno que tengo la honra de presidir asume íntegramente las responsabilidades de la decisión tomada. En esta grave hora la nación debe estar unida, sin disensiones, fuerte y lista para su propia defensa...”⁸²

Seguidamente, el Canciller de Venezuela Caracciolo Parra Pérez reafirmó, en su informe presentado al Congreso de la República, la posición planteada por el presidente Medina expresando lo siguiente: ⁸³

“...La posición de Venezuela y del Gobierno que preside el General Medina A. es clara y definida: Estamos al lado de los Estados Unidos y consecuentes con esa actitud, estamos colaborando de acuerdo con nuestra capacidad en la defensa del continente (...) No necesitaré sino unos cuantos hechos que revelan la política de mi gobierno a raíz del

⁸² Medina Angarita Isaías, Alocución de año nuevo, 1° de enero de 1942. Discursos presidenciales, Miraflores. Ediciones de la Presidencia.

⁸³ Ministerio de Relaciones Exteriores, Libro Amarillo presentado al Congreso Nacional en sus sesiones ordinarias de 1943, Imprenta Nacional, Caracas, 1943, 191.

alevoso ataque a Pearl Harbor (...) rompió relaciones con Alemania, Italia y el Japón..."

Cabe destacar que meses antes y adelantándose a los acontecimientos ante la inminente entrada de Estados Unidos en el conflicto bélico y las perspectivas de un enfrentamiento abierto entre los Estados Unidos, Alemania, Italia y Japón, el canciller Parra Pérez había presentado un informe "Confidencial" al Presidente Medina, fechado el 18 de Junio de 1941 donde se esbozaba con precisión las prevenciones que tenían que atenderse en virtud de la posición geográfica de Venezuela y por ser el tercer productor de petróleo a nivel mundial. En este informe señalaba:⁸⁴

"...nuestra neutralidad no nos pondrá, ciertamente, a cubierto de agresiones por parte de las potencias del Eje ni de las presiones a las que eventualmente los anglo-americanos recurrirán..."

El citado documento contenía las líneas de acción que se deberían tomar para la defensa de nuestro país ante eventuales agresiones por parte de las potencias que conformaban el Eje, advirtiendo la conveniencia de prever aquellas agresiones y evitar que estas presiones llegasen a convertirse en imposiciones políticas y militares que atentaran con la soberanía y dignidad del país.⁸⁵ Entre las medidas que se tenían previstas el refuerzo de la defensa de las instalaciones, puertos y pozos petroleros, las instalaciones de generación y distribución eléctrica. La vigilancia de las costas y aeropuertos y la concertación con los Estados Unidos la negociación para el suministro

⁸⁴ Ministerio de Relaciones Exteriores. *Carraciolo Parra Pérez, Canciller de Venezuela 1941-1945. ob. cit.*, 49.

⁸⁵ *Ídem.*

de los medios y armamento necesario para la defensa nacional en especial las baterías de costa. También se preveía en el documento la importancia para el gobierno nacional de contribuir con la defensa de las Antillas holandesas.⁸⁶

En tal sentido, el 15 de enero de 1942, Venezuela suscribió con el gobierno de los Estados Unidos el *Acuerdo de Cooperación Militar, Naval y Aéreo en la Defensa del Hemisferio Occidental*, acuerdo donde Venezuela se comprometió a cooperar en la defensa continental y permitir a buques y aeronaves de guerra estadounidenses entrar en aguas venezolanas. Por su parte, los Estados Unidos se comprometía a proporcionar, dentro del límite de sus disponibilidades, protección a buques venezolanos, incluyendo los petroleros, fuera de aguas territoriales venezolanas.⁸⁷

En concordancia con este acuerdo, Venezuela concedió las autorizaciones para que aviones norteamericanos sobre volaran nuestro territorio en ruta desde Panamá a las bases de Trinidad y Tobago. Igualmente el gobierno estadounidense solicitó consentimiento para que patrulleras y dirigibles norteamericanos, británicos y holandeses (estos últimos bajo control de los estadounidenses), pudiesen realizar patrullajes en aguas territoriales venezolanas, a fin de proteger los tanqueros que navegaban a Aruba y Curazao.⁸⁸ Igualmente en el mes de enero de 1942 dentro del

⁸⁶ *Ibíd.*, 50-51

⁸⁷ Carlos E, Hernández González. *La Armada de Venezuela en la Segunda Guerra Mundial*. Ponencia presentada ante el I Encuentro Internacional de Estudios Marítimos. Universidad Metropolitana. Caracas, junio de 2008, 30.

⁸⁸ Freddy Vivas Gallardo *Venezuela-Estados Unidos, 1939-1945: La coyuntura decisiva*. Caracas, Universidad Central de Venezuela. 1993, 319.

conjunto de medidas internas tomadas por el gobierno del general Isaías Medina, se promulgó el decreto N° 16 del 20 de enero de 1942 donde se ordenó la restricción de las garantías ciudadanas correspondientes a las contempladas en los incisos 7° y 8° del artículo 32 de la Constitución Nacional mediante la cual se sometía a control y vigilancia el tránsito de los extranjeros en todo el país restringiendo, a su vez, el acceso a áreas neurálgicas del territorio, encargando a los Ministerio de Guerra y Marina y de Relaciones Interiores la ejecución del referido decreto.⁸⁹ Durante los meses sucesivos (8 de mayo, 17 de junio, 5 y 26 de julio de 1942 y 9 de noviembre de 1943), el gobierno del presidente Medina dictó un conjunto de nuevos decretos ampliando la suspensión de las garantías constitucionales donde se impusieron una serie de medidas urgentes para contrarrestar los efectos negativos de la guerra que impactaban desfavorablemente el desenvolvimiento económico de la nación.

En estas restricciones de carácter económico y comercial se fijaron los precios máximos y mínimos de alimentos básicos; el control de abastecimiento de las importaciones y de los fletes y transportes.⁹⁰ Estas medidas estuvieron destinadas a racionalizar el proceso económico y así preservar en la medida de lo posible el equilibrio entre el abastecimiento, la producción y el consumo, impidiendo con esto, el desabastecimiento y los brotes especulativos e inflacionarios en el país. El 18 de febrero, el presidente de la República decidió prorrogar por tres meses el

⁸⁹ Decreto Presidencial N° 16 del 20 de enero de 1942. *El Heraldó*, en José Rivas Rivas. *ob. cit.*, 55.

⁹⁰ “Ampliense las restricciones a las garantías constitucionales” *El Heraldó*, 8 de mayo 1942 en José Rivas Rivas. *ob. cit.*, 64-66, 70-71, 7-74 y 121-122.

licenciamiento de tropas en todo el territorio nacional y el *servicio en campaña* que fue declarado casi inmediatamente y el cual abarcaría las instalaciones petroleras.⁹¹ El 18 de marzo el gobierno venezolano suscribió con los Estados Unidos el *Convenio de Cooperación Financiera para la Adquisición de Artículos de Defensa y Comunicación de Información Militar*, basado en los términos de la *Ley de Préstamo y Arriendo* el cual entró en vigor a partir de 1943.⁹² El día 20 de Marzo el gobierno nacional publicó en Gaceta Oficial N° 20751 el decreto N° 57 a través del cual se incautaron los buques con banderas alemanas e italianas; *Bacicin Padre, Alabama, Dentice, Jole Fassio, Trottiera y Teresa Otero* como también los restos del mercante *Sesostris*, internados en Puerto Cabello y el mercante alemán *Durazzo* surto en el puerto de Maracaibo, pasando estos a ser patrimonio nacional.

Posteriormente, tres meses después, el ejecutivo nacional promulgó el decreto presidencial N° 140 del 22 de junio por el cual se procedía a la venta de los barcos incautados a las potencias del Eje.⁹³ Posteriormente los buques *Alabama, Bacicin Padre, Dentice, Jole Fassio y Trottiera* fueron vendidos a la *War Ships Administration* del gobierno de los Estados Unidos, por la cantidad de 2.125.000 dólares.⁹⁴ El día 16 de mayo el gobierno nacional a través del Ministerio de Educación Nacional clausuró el colegio Alemán por las evidencias recabadas de la ejecución actividades de

⁹¹ Freddy Vivas Gallardo. *ob. cit.*, 319.

⁹² Tomás Polanco Alcántara, *et al, Venezuela y Estados Unidos a través de 2 siglos. ob. cit.*, 315

⁹³ “Por decreto Presidencial de ayer se dispone proceder a la venta de los barcos incautados a las potencias del Eje” *El Herald*, 24 junio de 1942, en José Rivas Rivas. *ob. cit.*, 72.

⁹⁴ Carlos E, Hernández González. *ob. cit.*, 39.

adoctrinamiento y proselitismo a favor de la Alemania Nazi.⁹⁵ El 28 de mayo de 1942 fue designado como ministro de Guerra y Marina el coronel Juan de Dios Celis Paredes en reemplazo del general de brigada Antonio Chalbaud Cardona.⁹⁶ El día 9 de junio se realizó por parte de una junta liquidadora el cierre de funciones de las agencias de Caracas y Puerto Cabello del Banco Alemán Antioqueño, banco señalado de ser la sede y ente financiero para las actividades de la *Quinta Columna* y del partido Nazi en Venezuela. Esto se sustentó a que la mayoría de los ciudadanos alemanes residentes en Venezuela, clientes de este banco, estaban señalados como miembros activos del partido Nazi.⁹⁷ El 2 de noviembre de ese mismo año el gobierno nacional designó al general en jefe Eleazar López Contreras, ex presidente de la República, como *agente confidencial ad honorem* para el estudio de los asuntos militares en los Estados Unidos de América.⁹⁸ El 12 de noviembre, el gobierno de Venezuela, rompió relaciones con el

⁹⁵ “El colegio alemán es un centro nazi. si hay nazis en venezuela.” *Ultimas Noticias*, Caracas, sábado 21 febrero de 1942, Año I, Mes, VI, Nro. 139. y “Clausura del Colegio Alemán Humboldt por decreto del Ministro de Educación Nacional”. *Ultimas Noticias*. Caracas, lunes 18 de mayo de 1942, N° 222, 8.

⁹⁶ Carlos E., Hernández González. *ob. cit.*, 31.

⁹⁷ El Banco Alemán antioqueño se fundó el 5 de octubre de 1912 con la participación de un 75% de firmas alemanas y un 25% de firmas colombianas y fue fundado para satisfacer las necesidades del comercio antioqueño con el comercio alemán. En mayo de 1937 se abre una sucursal de este banco en Caracas y posteriormente una oficina en Puerto Cabello para realizar funciones como banco comercial. En enero de 1942 luego de la declaración de guerra y ruptura de relaciones entre Estados Unidos, Colombia y Venezuela con Alemania, el Banco Antioqueño Alemán fue relacionado en la lista Negra y pasando bajo la administración fiduciaria del gobierno de Colombia, siendo liquidadas las agencias de Caracas y Puerto Cabello. En Puerto Cabello, la gran mayoría de los residentes de origen alemán eran miembros del partido Nazi y poseían cuentas en ese banco donde realizaban aportes para apoyar al esfuerzo bélico del Tercer Reich, en la cuenta llamada “Cuenta de Invierno.” Fuente: Evelio Espínola Benítez. “Actividades del Banco Alemán Antioqueño en Venezuela en el contexto de la Segunda Guerra Mundial”. En Revista Montalbán N°35. Caracas, Facultad de Humanidades y Educación, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Católica Andrés Bello, junio 2002, 131-144 y.136-137.

⁹⁸ Tomás Polanco Alcántara, *et al. ob. cit.*, 316.

gobierno francés con sede en la ciudad de Vichy, presidido por el mariscal Pétain inmediatamente después que el ejército alemán ocupó la denominada zona libre. Sin embargo, no reconoció al gobierno de la *Francia Libre*, establecido en Londres por el general De Gaulle. Según el investigador Carlos Hernández González esta medida fue tomada por presiones del gobierno de Estados Unidos.⁹⁹ En enero de 1943, se firmó en Washington, a través del Embajador de Venezuela Diógenes Escalante y el Secretario de Estado norteamericano encargado Cordell Hull, el compromiso para establecer en el país una Misión Militar Aeronáutica Norteamericana con el fin de prestar cooperación al Ministerio de Guerra y Marina venezolano en la mejora, desarrollo y eficiencia de la Aviación Militar, apoyado con el material volante adquirido a través del *Tratado de Préstamo y Arriendo*. La ubicación de la Misión estaba prevista en la ciudad de Maracay.¹⁰⁰ El 12 de mayo, zarparon rumbo al puerto de Galveston en Estados Unidos los cañoneros *General Soublotte* y *General Urdaneta*, a fin de ser modernizados y equipados con armamento y sensores para realizar guerra anti submarina, de acuerdo al *Convenio de Cooperación Financiera para la Adquisición de Artículos de Defensa y Comunicación de Información Militar* suscrito en marzo 1942.¹⁰¹ El 9 de septiembre fue creada la *Primera* Compañía de Infantería de Marina venezolana en las adyacencias del Faro de Punta Brava en Puerto Cabello.¹⁰² En el año

⁹⁹ Carlos E, Hernández González. *ob. cit.*, 31.

¹⁰⁰ Germán Guía Caripe, "La Segunda Guerra Mundial en Venezuela y el apoyo militar de los Estados Unidos de América a las Fuerzas Armadas Nacionales, 1942 – 1945", *Revista Mañongo*. Valencia, N° 35, Universidad de Carabobo VOL. XVIII, Julio-diciembre 2010, 183-201 y 194.

¹⁰¹ Carlos E, Hernández González. *ob. Cit.*, 41.

¹⁰² Hadelis Jiménez López. *La Armada de Venezuela 1830-1975*. Tomo II. Caracas. Editor Marvin

de 1943, con la autorización del gobierno nacional se estableció en Puerto La Cruz, un comando militar norteamericano, cuyas funciones incluían, el control del tráfico marítimo, civil y militar realizado a través de patrullaje aeronaval y marítimo en sectores del Delta del Orinoco y zonas costeras del país a fin de realizar la búsqueda de supuestos refugios de submarinos alemanes. El patrullaje marítimo lo realizaron cuatro aviones *Lockheed PV-1 Ventura* de la *US Navy*, basados en el aeródromo de San Tomé, estado Anzoátegui, perteneciente a la Mene Grande Oil Company.¹⁰³ El 13 de febrero de 1943 el gobierno de Venezuela reiteró su adhesión a los principios contenidos en la *Carta del Atlántico* suscrita el 14 de agosto de 1941, por Franklin Delano Roosevelt y Winston Churchill, en representación de los Estados Unidos y Gran Bretaña.¹⁰⁴ El 18 de julio de 1941 el departamento de Estado norteamericano había publicado la *Proclaimed List of Certain Blocked Nationals* mejor conocida como “lista negra” y preparada por *The Division of World Trade Intelligence* en Washington, siendo

Klein. 2001, 133.

¹⁰³ Carlos E, Hernández González. *ob. Cit.*, 40

¹⁰⁴ *Ídem.*

divulgada a través de la prensa internacional.¹⁰⁵ En esta primera “lista negra” de los Estados Unidos se incluían 1835 personas de toda América Latina entre los cuales figuraban 60 personas y firmas jurídicas y naturales residentes en Venezuela. Entre el 18 y 19 de Julio de ese año estas listas fueron publicadas en el diario el *Universal* de Caracas y en el Diario *Panorama* de Maracaibo¹⁰⁶ de las personas y firmas venezolanas relacionadas o que colaboraban con el partido Nazi y/o con los países del Eje. El día 13 de julio de 1942 fue presentado al presidente del Congreso Nacional por parte de la Minoría Unificada (conformada por parlamentarios del partido Acción Democrática y algunos representantes independientes) una detallada relación de las actividades nazis, fascistas y de la falange española en Venezuela, increpando al gobierno del general Medina a tomar las acciones correspondientes a la neutralización de estos grupos.¹⁰⁷ A partir del 05 de octubre de 1942, aparecieron periódicamente publicadas en la prensa

¹⁰⁵ A finales de 1939 cuando empezó la II Guerra Mundial el gobierno británico publicó la *Trading with the enemy specified persons list* repitiendo la experiencia realizada durante la Primera Guerra Mundial desde 1916 como mecanismo de control y prohibición de mantener relaciones comerciales con individuos o firmas de países enemigos. Esta nueva Lista se realizó en base a pesquisas sobre nombres de empresas y personas que, en América Latina tenían actividades comerciales que podían beneficiar directa o indirectamente al Eje. En tal sentido el presidente Franklin D. Roosevelt, siguió el ejemplo de los británicos y mediante la Proclamación 2497 del 17 de julio de 1941, publicó la *Proclaimed List of Certain Blocked Nationals* comúnmente conocida como Lista Proclamada o Lista Negra. Existe consenso en los estudios sobre la II Guerra Mundial en América Latina, plantean que las "listas negras", fueron la primera violación importante de la política del Buen Vecino. Fuente: Luis Fernando Molina Londoño “Expolios, exportaciones e internamientos: El destino de los alemanes durante la Segunda Guerra Mundial” En OXÍMORA; Revista Internacional de Ética, Universidad de Los Andes, Colombia, Política Núm.11. jul-dic. 2017, 4-24.

¹⁰⁶ Evelio Espínola Benítez. “Actividades del Banco Alemán Antioqueño en Venezuela en el contexto de la Segunda Guerra Mundial”. *ob. cit.*, 136-137.

¹⁰⁷“Minucioso Informe de las actividades Totalitarias en Venezuela”. *Diario Ahora*, 14 de Julio 1942 en: José Rivas Rivas. *ob.cit.*, 72-73.

venezolana (*El Universal, Diario Ahora, Panorama, El Heraldó, Últimas Noticias etc.*) actualizaciones ampliadas de la “Lista negra norteamericana” donde fueron incluidas 250 nuevos nombres de personas y firmas radicadas en Venezuela.¹⁰⁸

Según la opinión de Oscar Yáñez periodista del diario últimas Noticias en ese momento, la publicación de las listas negras fueron no solo una medida de presión hacia el Gobierno del presidente Medina por parte del Departamento de Estado norteamericano a través de su embajador Frank Corrigan, sino también una medida para neutralizar y erradicar toda actividad y presencia de la comunidad alemana en Venezuela.¹⁰⁹

Motivado a las presiones de los partidos de oposición y a la del gobierno norteamericano, el gobierno del general Medina Angarita fue obligado a tomar medidas que conllevaron a la detención de personas sospechosas de ser agentes o colaboradores con las actividades de espionaje nazi en Venezuela, como también la incautación y cierre de casas y firmas comerciales, ubicadas en Caracas, Puerto Cabello y Maracaibo ligadas a los países del Eje.¹¹⁰ Ciudadanos de origen alemán y familias enteras pertenecientes a la colonia alemana residentes en Caracas, Maracaibo y Puerto Cabello fueron detenidas y concentradas inicialmente en centros de internamiento, tales como en las llamadas “*Barracas de Sarria*” en Caracas, en “*La Hacienda El trompillo*” en

¹⁰⁸ Evelio Espínola Benítez. *ob. cit.*, 75.

¹⁰⁹ Entrevista a Oscar Yáñez. Fundación Cisneros, Caracas, 18 de mayo del 2004.

¹¹⁰ Oscar Yáñez. *Los Años Inolvidables*. Caracas, Editorial Planeta venezolana S.A. Primera Edición, 1996, 384-386.

Guigue, Estado Carabobo, en Villa de Cura y en San Antonio del Táchira, para luego ser deportados fuera del país. Las deportaciones se realizaron a finales de 1943 y los primeros meses del año 1944, cuando salió el último grupo de alemanes ya finalizando la guerra.¹¹¹

b. Gestión político-administrativa del General Isaías Medina Angarita.

La casi totalidad de los historiadores califican a la gestión del presidente Medina como progresista, renovadora y proba desde el punto de vista administrativo, económica y social, como también caracterizada por la apertura de libertades democráticas desde el punto de vista político, en un contexto, tanto interno y externo, ceñido por las dificultades de su momento histórico.

Al asumir el gobierno en mayo de 1941, el general Isaías Medina se encontró con graves problemas de orden económico, fiscal, político y militar derivados directamente de los efectos de la Segunda Guerra Mundial que había inducido a establecer una economía de guerra por las incidencias de la reducción del transporte y comercio marítimo que afectaban tanto las exportaciones de los pocos productos nacionales (petróleo y producto agrícolas) como de las importaciones de bienes y servicios necesarios para la dinámica comercial nacional.¹¹² Este escenario obligaría al general Medina a adoptar medidas adecuadas para afrontar las incidencias que afectaban al país por el conflicto belico que se venía desarrollando desde 1939,

¹¹¹ Entrevista a Enrique Aristigueta Gramcko. Caracas, 7 de noviembre 2019.

¹¹² J. Eduardo Guzmán Pérez. Isaías Medina. *Democracia y Negación*, 21

tomando en consideración la importancia geoestratégica de Venezuela por ser el tercer productor de petróleo, vital combustible necesario para movilizar la maquinaria de guerra en los distintos frentes de batalla que se desarrollaban para el momento.

La situación fiscal al inicio de su mandato es descrita por el mismo general Medina en su libro *Cuatro Años de Democracia*¹¹³ donde plantea la difícil situación fiscal que encontraba:

“...Al Asumir el poder (...) la situación fiscal no era nada halagadora, pues por causa de la Segunda Guerra Mundial las entradas por conceptos de derechos de importación habían venido disminuyendo progresivamente y el gobierno se encontraba en situación difícil, aunque no desesperada¹¹⁴...”

“... Sin embargo hubo un momento en que la situación fiscal se agravó notablemente debido a la disminución a la renta petrolera fuente principal de nuestra renta interna. Debióse esa merma a la limitación que hubo en la explotación petrolera, como consecuencia de la falta de transporte, los peligros de la guerra submarina y los ataques de Aruba y Curazao sede de las principales refinerías para nuestra materia prima¹¹⁵...”

La estrechez de ingresos al inicio en su gestión y la necesidad de concluir las obras iniciadas por su antecesor e iniciar el programa del nuevo *Plan de Obras Públicas* previsto a desarrollar durante su período de gobierno, conllevó a la realización del estudio para reformar el régimen impositivo y promulgar la *Ley de Impuesto Sobre la Renta* sancionada el 10 de julio de 1942 y puesta en vigencia en el mes de enero de 1943. En esta ley se contempló que las 16 compañías explotadoras de petróleo que

¹¹³ Isaías Medina Angarita, *Cuatro Años de Democracia*. Caracas, Fundación Isaías Medina Angarita, 1992, 32.

¹¹⁴ Isaías Medina Angarita, *Cuatro Años de Democracia*, 34.

¹¹⁵ *Ídem*.

operaban en Venezuela debían cancelar un impuesto correspondiente al 2 1/2 por ciento, más una tasa progresiva del monto de la ganancia obtenida, permitiéndole al Estado venezolano contar con una base de sustentación económica con un nuevo caudal de recursos que le permitió llevar a cabo los programas de infraestructura social que el país requería.¹¹⁶ También esta Ley permitió establecer tributaciones progresivas para así proteger a los sectores menos pudientes de la población, reduciendo los impuestos indirectos a los fósforos, sal y de la gasolina, que hasta entonces recaían por igual a todos los sectores de la población.¹¹⁷ Desde el punto de vista político, la gestión del presidente Medina Angarita se caracterizó, desde su comienzo, por propiciar la apertura y libertades democráticas, implementando medidas que permitieron la legalización de los partidos políticos considerados proscritos, comenzando por *Acción Democrática* (A.D.) fundando el 13 de septiembre del año 1941, a cuatro meses de haberse iniciado el mandato del general Medina, partido el cual realizó una agresiva oposición al gobierno medinista.¹¹⁸ También se legalizó el partido *Acción Nacional* (A.N.) de tendencia social demócrata denominado más tarde (25-12-1945) como Comité de Organización Política Electoral Independiente o *Partido Social Cristiano* (C.O.P.E.I.).¹¹⁹ El 18 de septiembre de 1943 se constituyó el *Partido Democrático de Venezuela* (P.D.V.) el cual agrupó a los partidarios de las políticas del gobierno del

¹¹⁶ J. Eduardo Guzmán Pérez. *ob. cit.*, 35-36.

¹¹⁷ *Ibíd.*, 36.

¹¹⁸ Nora Bustamante, *Isaías Medina Angarita, Aspectos históricos de su gobierno*, Caracas, Biblioteca de autores tachirenses, N° 145, Segunda Edición, 1998, 57.

¹¹⁹ Nora Bustamante, *Isaías Medina Angarita, Aspectos históricos de su gobierno, ob. cit.*, 69-71.

presidente Medina (P.P.G.). La creación de este partido, según Nora Bustamante, representó el paso fundamental necesario para establecer un verdadero régimen democrático sin ventajismos políticos y sustentar la ampliación de la base institucional del Gobierno.¹²⁰ Durante la gestión política del general Medina también se propició la reforma constitucional que entró en vigencia el 5 de mayo de 1945, donde se eliminó el inciso 6to del artículo N° 32 de la Constitución Nacional que prohibía la propaganda de tendencia comunista lo que permitió la fundación del Partido Comunista de Venezuela (P.C.V.) el 9 de octubre de ese año.¹²¹ Esta reforma Constitucional también dio a la población, el derecho de la elección en forma universal y directa de los diputados al Congreso de la República. También esta reforma permitió robustecer de la posición de la mujer en la vida política venezolana permitiendo que obtuviera el derecho al ejercicio al voto para la elección uninominal de los Consejos Municipales como también el derecho a ejercer cualquier cargo público de acuerdo a lo establecido en el nuevo del artículo N° 33.¹²² Paralelamente al inicio del ejercicio democrático de los nuevos partidos políticos, el gobierno del General Medina, permitió la más plena actividad sindical facilitando la permanencia de los sindicatos existentes y la legalización de los que se iban organizando. Pero a pesar de este lineamiento, el 24 de marzo de 1944, el gobierno del presidente Medina tomó la drástica medida de decretar la disolución de 93 agrupaciones sindicales y tres centrales obreras tomado como

¹²⁰ Nora Bustamante. *ob. cit.*, 75-77.

¹²¹ *Ibíd.*, 64-65.

¹²² Nora Bustamante, *Medina: Militar Civilista, Gran Demócrata*, Caracas, Fundación Isaías Medina Angarita, Segunda Edición, 2007, 52-53 y 76.

argumento para dicha disolución, la actividad política de esas agrupaciones, contradiciendo los lineamientos de la política laboral inicialmente establecida por el régimen.¹²³ Igualmente durante su gestión, se garantizó la más completa libertad de expresión a través de la prensa y de la radio lo que trajo como consecuencia la aparición en circulación de diarios como; *El Tiempo* (25-8-41) *El Nacional* (03-08-43), *Rojo y Negro* (25-09-43), *Últimas Noticias* y *El País* (11-01-44) entre otros.¹²⁴ Es importante el destacar que durante el período de gobierno de Medina Angarita no hubo presos ni perseguidos políticos, como tampoco exiliados o expatriados.

1. La gestión social, laboral y educativa del gobierno del general Medina Angarita.

Desde el punto de vista de la gestión social, la acción de gobierno del general Isaías Medina se orientó a modernizar y proporcionar mejores condiciones de vida a la población, en tal sentido ejecutó un importante plan de construcción de viviendas para la clase media y obrera, siendo emblemático la realizada en Caracas con la reurbanización de la barriada del Silencio desarrollada por el arquitecto Carlos Raúl Villanueva.¹²⁵ De la misma manera, durante la gestión del general Medina se puso en marcha la *Ley del Seguro Social Obligatorio*,¹²⁶ y motivado a la situación de carestía y

¹²³ Nora Bustamante, *Medina: Militar Civilista, Gran Demócrata*, 47-48.

¹²⁴ Nora Bustamante. *ob. cit.*, 113.

¹²⁵ Nora Bustamante. *Medina: Militar Civilista, Gran Demócrata. ob. cit.*, 102. Para ahondar en el tema que no se limitó a Caracas, ver la obra de Ricardo de Sola “*La Reurbanización de El Silencio, Crónica, 1942-1945*”. Caracas, Edición del Banco del Caribe, 1988.

¹²⁶ *Ibíd.* 141-142.

escasez generada por la Segunda Guerra Mundial tomó medidas para la protección de los consumidores.¹²⁷

Dentro de los logros significativos desde el punto de vista laboral en el período de gobierno del general Medina, se destacó la formulación del anteproyecto del Código *del Trabajo*, así como la reforma de la *Ley del Trabajo* del 4 de mayo de 1945. Igualmente, durante su gestión se redactó el proyecto de *Ley del Código Civil*, discutido y sancionado en el Congreso de la República durante 1942. También el 13 de septiembre de 1945 fue promulgada la *Ley de Reforma Agraria*, muy criticada por la oposición dado su carácter “cooperativista” y derogada por la Junta de Gobierno que asumió la dirección del país después del 18 de octubre de 1945.¹²⁸ Y finalmente se instrumentó el *Servicio de Identificación Nacional*.¹²⁹

Desde el punto de vista de la gestión en el área de educación desarrollada en este período, se aprobó la reforma a la *Ley de Educación*.¹³⁰ También en el año 1944, se aprobó la *Ley de Escalafón del Magisterio*.¹³¹ En cuanto a la educación secundaria esta fue reorganizada e igualmente se inició un programa de construcción de liceos y

¹²⁷ Nora Bustamante, *Medina: Militar Civilista, Gran Demócrata*, 120.

¹²⁸ Nora Bustamante. *Isaías Medina Angarita, Aspectos históricos de su gobierno*, 324-325.

¹²⁹ *Ibíd.* 112.

¹³⁰ Un aspecto significativo de la gestión del general Medina en el área de educación fue la expropiación en 1942, de los terrenos de la Hacienda Ibarra para la edificación de la *Ciudad Universitaria* y la creación del *Instituto de La Ciudad Universitaria* según decreto N° 196 del 02 -10 1943, bajo la dirección de Antonio José Castillo y como encargado del proyecto el arquitecto Carlos Raúl Villanueva. De igual forma, se creó la *Organización de Bienestar Estudiantil* (O.B.E.) para la Universidad Central de Venezuela y para la Universidad de Los Andes en 1944. Nora Bustamante. *ob. cit.*, 104.

¹³¹ *Ídem.*

escuelas tanto en Caracas como en el interior del país como también el desarrollo de una extensa campaña de alfabetización a nivel nacional.

2. La economía en el período de Medina Angarita

De acuerdo a los resultados del censo realizado en el país el 7 de diciembre de 1941, la Venezuela del presidente Medina, contaba con una población de 3.850.781 habitantes (El 40, % de la población era menor de 18 años y el 62% era analfabeta y el 65% de la población era rural) con una esperanza de crecimiento vegetativo muy discreta generada por las limitadas condiciones de salubridad, alimentación y por la presencia de enfermedades endémicas como el paludismo que azotaba y diezmaba a la población rural del país. Igualmente, durante la época existían factores adversos en cuanto a la deficiente condición de las viviendas, vialidad, acueductos, electrificación y atraso en la medicina e infraestructura hospitalaria.¹³²

De igual manera, para el año 1941 en Venezuela existían pocas industrias, y empresas las cuales funcionaban rudimentariamente y de poca magnitud económica. Las industrias existentes estaban orientadas al ramo de la alimentación, al área textil, procesamiento de tabaco y cigarrería, como también al sector maderero y farmacéutico. Los productos de exportación de origen agrícola más significativos eran el café, cacao, azúcar, algodón, sarapia y papelón como también el cuero de res y ganado, cuyos aportes al fisco no llegaban al 6% de los ingresos que se percibían por la exportación

¹³² J. Eduardo Guzmán Pérez. *ob. cit.*, 119.

de petróleo los cuales alcanzaban a 1.000.558.866,00 Bs, evidenciándose el desplazamiento de las exportaciones de origen agropecuario por el petróleo, lo que conllevó a la transformación de la economía de un país agrícola y pecuario a una economía minera de naturaleza mono productora.¹³³

c. La industria petrolera durante la gestión del general Isaías Medina

Al asumir el general Medina Angarita la primera magistratura del país, la producción de petróleo en Venezuela sobrepasaba 1.550.000 barriles diarios de petróleo, con unas reservas comprobadas de 5.000.000.000 de barriles en un área de 716,29 Km².¹³⁴ La ley vigente que regía la materia petrolera era la aprobada el 21 de diciembre de 1938, Ley que otorgaba el derecho al ejecutivo nacional para explotar, refinar y transportar los hidrocarburos directamente o a través del otorgamiento de concesiones, determinando los diferentes procedimientos administrativos a cumplir para la obtención de las mismas.¹³⁵ La extracción de petróleo en Venezuela se concentraba principalmente en las áreas contiguas al lago de Maracaibo (Cabimas, Lagunillas y Mene Grande Estado Zulia) cuya producción representaba el 73% de lo extraído a nivel nacional, seguido por el Estado Monagas (campo de San Tomé) de donde se extraía el 16% del crudo y del Estado Anzoátegui el 10% de la producción nacional de crudo. El volumen extraído desde los estados llaneros de Guárico (Campo

¹³³ *Ibíd.*, 124.

¹³⁴ Lago Oil & Transport CO., LTD. *Statistics Pertaining to Lago Oil & Transport CO., Contribution to participations in WWII. Orientation and "J" Training Program.* December 1947.

¹³⁵ J. Eduardo Guzmán Pérez. *ob. cit.*, 176.

de las Mercedes) y Barinas representaba el 1% de la producción nacional.¹³⁶ Para esa fecha las compañías petroleras tenían en concesión en Venezuela 4.410.460,22 hectáreas de las cuales 1.299.858,16 se encontraban en explotación y 110.602,06 hectáreas se encontraban en la fase de exploración de acuerdo a la información de la Oficina Técnica de Hidrocarburos.¹³⁷

Para el mes de diciembre de 1941 se habían perforado en Venezuela 6.633 pozos de los cuales 5.678 se encontraban en capacidad de extracción de crudo y 955 habían sido abandonados por diversas causas.¹³⁸ La relación de la distribución porcentual de la explotación de petróleo por compañía entre los años 1942-1943 era la siguiente:¹³⁹

Standard Oil Group (Luego, Creole Corp.)	48,6%
Royal Ducht Shell.....	35,4%
Mene Grande Oil Company (Gulf. CO.).....	15,13%
Otras.....	0,81%

¹³⁶ *Ibíd.*, 185.

¹³⁷ Luis Vallenilla. *Auge, declinación y porvenir del petróleo venezolano*, Caracas, Editorial Tiempo Nuevo, S.A., 1973, 163.

¹³⁸ J. Eduardo Guzmán Pérez. *ob. cit.*, 186.

¹³⁹ *Ídem.*

Para el año de 1943, el valor de la explotación efectiva de crudo había sido de 155.112.038 US \$ (22.646.738 de toneladas métricas) y el de la exportación de productos refinados fue de 19.281.989 US. \$ (2.574.877 de toneladas métricas).¹⁴⁰

1. La ley de Hidrocarburos de 1943 y su impacto en Venezuela

Desde el inicio de su gestión, el general Medina se propuso modificar las condiciones que existían en cuanto a la explotación petrolera que se realizaba en el país por los concesionarios extranjeros, con el fin de que estas condiciones fueran más justas y beneficiosas a los intereses de la nación, por lo que se avocó a una revisión de los contratos y concesiones con las compañías más grandes, para darle forma a una nueva Ley de Hidrocarburos que contemplase las regulaciones pertinentes con base sólida y justa para las partes.¹⁴¹ La promulgación de la Ley de Hidrocarburos de 1943, fue uno de los logros más significativos de la gestión de gobierno del General Medina. Después de discutirse en el Congreso, fue promulgada el 13 de marzo la Ley de Hidrocarburos de 1943.¹⁴² Con la promulgación de esta Ley, el Estado venezolano alcanzó importantes logros y avances en el orden jurídico, técnico y económico, tanto por los beneficios rentistas que percibió el país, como por la definida postura de rector de que investía al Estado venezolano frente a las compañías petroleras.¹⁴³ En relación a los beneficios

¹⁴⁰ *Ídem.*

¹⁴¹ Nora Bustamante, *Isaías Medina Angarita, Aspectos históricos de su gobierno*, 205-207.

¹⁴² *Ibíd.*, 244-245.

¹⁴³ *Ibíd.*, 292-293 y J. Eduardo Guzmán Pérez. *ob. cit.*, 180.

económicos y regalías, la Ley de 1943, permitió alcanzar importantes reivindicaciones en la participación del producto de la explotación, incrementando las regalías por explotación de petróleo a boca de pozo.¹⁴⁴

En materia de concesiones la Ley establecía que todos los contratos otorgados bajo las antiguas Leyes ya derogadas, podían transformarse en concesiones establecidas en la nueva Ley.¹⁴⁵ También la Ley de Hidrocarburos significó un gran avance para la participación del estado en la industria petrolera dado a lo establecido en el Artículo N° 105 de la Ley, donde se establecía la obligación de las empresas concesionarias de instalar y establecer plantas de refinación de petróleo en territorio venezolano, dentro del plazo de los cinco años subsiguientes de la finalización de la Segunda Guerra Mundial, medida que generó una fuerte reacción contraria por parte de las compañías petroleras más poderosas (*Royal Dutch Shell* y *Standard Oil*).¹⁴⁶ En materia impositiva la nueva Ley dio un giro radical a la estructura impositiva a la que estaban sometidas las concesionarias petroleras.¹⁴⁷ El contexto creado por la guerra favoreció las condiciones para que el gobierno de Medina Angarita modificara las relaciones que hasta entonces había mantenido el Estado venezolano con las compañías petroleras, y las modificaciones se materializaron en la reforma petrolera aprobada en 1943. La bonanza creada por la venta de petróleo adicional como consecuencia de la

¹⁴⁴ *Ídem.*

¹⁴⁵ *Ibíd.*, 181.

¹⁴⁶ Nora Bustamante, *Isaías Medina Angarita, Aspectos históricos de su gobierno*, 292-293 y J. Eduardo Guzmán Pérez. *ob. cit.*, 183.

¹⁴⁷ *Ibíd.*, 184.

guerra y de la nueva Ley de Hidrocarburos, no llegó a permear a la economía venezolana sino después del año 1943.

2. Refinación y distribución del petróleo venezolano al inicio de la Segunda Guerra Mundial

En la época del presidente Medina operaban en Venezuela tres refinerías de las cuales, dos se encontraban ubicadas en las márgenes del Lago de Maracaibo Estado Zulia y una en el oriente del país en las riveras del río San Juan en la población de Caripito Estado Monagas, siendo su producción mayormente destinada al consumo interno.¹⁴⁸

Refinería de San Lorenzo: Ubicada en el puerto del mismo nombre sobre el margen occidental del Lago de Maracaibo a 17 kilómetros del campo petrolero de Mene Grande y cuya propietaria la *The Caribbean Petroleum Company* había ampliado sus capacidades alcanzando un volumen de refinación de 40.000 barriles.¹⁴⁹

Refinería de Caripito: Construida por la *Standard Oil Company of Venezuela* había sido inaugurada el 22 de octubre de 1939 ubicada en la rivera del Río San Juan, tenía para la época una capacidad de refinación de 44.000 barriles diarios.¹⁵⁰ El petróleo

¹⁴⁸ J. Eduardo Guzmán Pérez. *ob. cit.*, 186-187.

¹⁴⁹ *Ídem.*

¹⁵⁰ *Ídem.*

llegaba a la refinería a través de oleoductos desde los campos de producción de Jusepín (77,7Km), Quiriquire (19,8 Km) y Temblador (146 Km).¹⁵¹

Refinería de la Salina: Construida por la *British Equatorial Co.*, ubicada en la margen del Lago de Maracaibo. Inició sus operaciones en 1922 habiendo sido traspasada en 1926 a la *Lago Petroleum Corporation* tenía una capacidad de refinación de 12.000 barriles diarios para comienzos del año 1942.¹⁵²

3. Los terminales de embarque en Venezuela

El crudo extraído en los campos petroleros era distribuido y transportado a través de oleoductos a los distintos terminales de embarque. Para la época del gobierno del general Medina los puertos a través de los cuales se realizaba la operación de despacho marítimo eran el Puerto de Guanta, en el Estado Anzoátegui, los terminales de embarque de *Caripito* y *Boca de Uroa* en el Estado Monagas. El terminal de *Bajo Grande* ubicado en las costas de la margen occidental del Lago de Maracaibo y los terminales de embarque de: *Lagunillas*, *Cabimas*, *San Lorenzo* y *Bachaquero* ubicados a lo largo de la costa oriental del Lago de Maracaibo.¹⁵³ Debido a lo poco profundo de las aguas del lago de Maracaibo y de su canal de acceso (4,5 a 6 metros de profundidad) era inviable la entrada y la navegación de grandes tanqueros oceánicos para el

¹⁵¹ Juan Antonio Perfetti, *Donde Los Ríos se devuelven, Aproximación al Caripito de Siempre*. Caripito, estado Monagas, Edición de la Alcaldía Bolivariana del Municipio Bolívar, 2009, 101.

¹⁵² J. Eduardo Guzmán Pérez. *ob. cit.*, 186-187.

¹⁵³ Pedro J. Guzmán Quevedo. *Derrotero de los puertos, costas, e islas de Venezuela*. Caracas, Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Dirección de Navegación Acuática, 1987, 185-190.

embarque y traslado del crudo dentro del Lago, por lo que el transporte del petróleo venezolano era despachado desde los distintos terminales marítimos, utilizando buques tanqueros/petroleros de mediano porte y de poco calado y sin quilla, construidos especialmente para realizar el cabotaje desde los puertos marabinos hasta las islas de Aruba y Curazao.¹⁵⁴

4. La estratégica Flota Mosquito.

La flota mercante más importante de naves en cuanto a número y actividad que surcaban las aguas venezolanas y del Caribe para 1940, era la de los buques tanqueros que operaban las compañías petroleras establecidas en Venezuela y las Antillas Holandesas. Estaba conformada por un número limitado de buques de bandera venezolana y extranjera. Estos buques, denominados *Clase Inverlago- Invercaibo* o coloquialmente llamados *Lake Tankers* (Tanqueros del Lago) fueron construidos en Irlanda y la Gran Bretaña a partir de 1923, habiendo sido diseñados especialmente para realizar el cabotaje desde los terminales de la costa oriental marabina a través de las poco profundas aguas del Lago de Maracaibo y de su canal hasta las islas de Aruba y Curazao.

Estos buques, (tanqueros/petroleros) de mediano porte y dimensiones,¹⁵⁵ poseían apenas 5.800 toneladas de desplazamiento a plena carga siendo su

¹⁵⁴ David J. Ferguson, Holger H. Herwing. *Long Nigth of the Tankers. Hitlers War against the Caribbean Oil*, 8.

¹⁵⁵ Las características de estos buques eran la siguiente: 93 metros de eslora (largo), 11 metros de manga (Ancho) y 4 metros de calado. Su velocidad era de 10 nudos, su desplazamiento neto era de 2640

característica principal lo plano del fondo de su casco, careciendo de quilla y poseer muy poco calado. Para el año de 1941, solo se disponían de 151 de estos tanqueros, de los cuales, 61 estaban operados por la *Lago Oil & Shipping Company*, subsidiaria de la *Standard Oil Co, de New Jersey*,¹⁵⁶ 75 unidades fueron operadas por la *Andrew Weir and Co. Ltd* subsidiaria de la británica *Royal Dutch Shell*, y 15 de estos petroleros estaban operados por la *Mene Grande Oil Co. (Gulf Co.)*,¹⁵⁷ conformando lo que en su tiempo se denominó *la Flota Mosquito*. El tiempo promedio empleado por estos tanqueros para realizar la ruta de cabotaje Aruba-Maracaibo-Aruba (Considerando las operaciones de embarque de crudo, navegación, embarque de piloto, y descarga) se realizaban en 58 horas (dos días y medio) realizando entre 10 y 12 viajes al mes.¹⁵⁸ A partir de los primeros ataques submarinos en el mes de febrero de 1942, el tiempo de ruta, y operaciones de los tanqueros del lago se extendió en 108 hrs. (cuatro días y medio)¹⁵⁹ lo que trastornó el procesamiento de combustibles. Las refinerías ubicadas en Aruba y Curazao dependían exclusivamente de la *Flota Mosquito* para recibir el suministro de crudo transportado desde el lago Maracaibo y poder ser procesado en las

toneladas y su capacidad de carga era de 3, 200 toneladas de crudo o carga líquida. La tripulación estaba conformada por 28 oficiales y marinos. La mayoría de estos buques fueron construidos en Irlanda desde 1923 por la *Harland and Wolff, Belfast* para la *Royal Dutch Shell*. Fuente: Tonny Gibbons. *La Enciclopedia de los Barcos*, Madrid, Edimat Libros, S.A., 2003, 175.

¹⁵⁶ David J. Fergunson, Holger H. Herwing. *ob. cit.*, 9 y Gaylord T, Kelshall, M, *The U-Boat in the Caribbean*, 1994, 22.

¹⁵⁷ F.C. Alexander. "A story about Lago Oil tankers" *Aukevisser*. Documento consultado en línea en: [Http://www.aukevisser.nl/others/id306.htm](http://www.aukevisser.nl/others/id306.htm). Consultado el 22 agosto 2019.

¹⁵⁸ *Idem*.

¹⁵⁹ Dan Jensen. "The Lake Tanker. The Lago Refinery Supply Line" *A Short History of Lago Oil & Transport Company, LTD, Aruba, N.W.* Documento consultado en línea en: https://www.lago.colony.com/THE_LAKE_TANKER/TANKER.htm. Consultado el 22 agosto 2019.

distintas refinерías de las islas holandesas por lo que representaron vital e invaluable importancia estratégica para la producción de los combustibles requeridos en los distintos frentes de guerra. Estas instalaciones constituyeron el *Talón Aquiles* de la industria petrolera en el Caribe.

5. Las vitales refinерías del Caribe

El crudo extraído del Lago de Maracaibo tenía como destino las refinерías de *San Nicolás-Lago Oil & Transport Co.*, en la Isla de Aruba, la cual producía 370.000 barriles de productos refinados diarios y en cuyas instalaciones laboraban más de 8000 personas, entre obreros y empleados. También en Aruba funcionaba una segunda refinерía pero de menores dimensiones y capacidad, la *Royal Dutch Shell Arend* (también conocida como *Eagle Refinery*) ubicada en Oranjestad en el extremo occidental de la isla la cual procesaba 8.000 barriles de productos refinados.¹⁶⁰ Cabe destacar que la isla de Aruba poseía un elemento adicional que le daba mayor valor estratégico, dado a que en ella se producía el combustible para aviación la (gasolina para motores de alta compresión de 100 octanos producida por el proceso conocido como *Crackeo Catalítico*) usada por la *Royal Air Force* en la *Batalla de Inglaterra* y por los aviones del US Army Air Corps desde 1935. El patio de tanques de almacenamiento adyacente a la refinерía poseía la capacidad de mantener en inventario

¹⁶⁰ David J. Fergunson, Holger H. Herwing. *ob. cit.*, 9.

13.500.000 barriles de petróleo crudo y productos refinados del petróleo. En la isla de Curazao, la refinería de *Santa Ana* de la Royal Dutch Shell producía 200,000 barriles diarios de producto refinado, y disponía de patios de tanques de almacenamiento con capacidad de mantener en inventario 18.000.000 de barriles de petróleo crudo y refinado.¹⁶¹ Cabe destacar que el 100% del crudo que se procesaba en esta refinería, provenía de las riberas y costas del Lago de Maracaibo en Venezuela.

En el extremo oriental del Caribe, en la isla de Trinidad (para entonces posesión colonial británica) operaban las refinerías de *Point Fortín* de la *United British Refinery* que procesaba 22.000 barriles diarios de productos refinados y la refinería de *Point a Pierre*, la más grande del Imperio británico, propiedad de la *Trinidad Leaseholds*, con una capacidad de procesar 58.000 barriles diarios de productos refinados.¹⁶² Para 1940, estas dos refinerías procesaban 80.000 de barriles de hidrocarburos diarios y más de 28 millones de barriles al año, provenientes de los campos de extracción de Venezuela.¹⁶³

En conjunto, las islas de Aruba, Curazao y Trinidad conformaban el complejo de refinación más grande del mundo para su época. Aruba y Curazao tenían para la fecha una capacidad de refinación de más de medio millón de barriles diarios, añadiendo a esto, la capacidad de refinación de 80.000 barriles diarios de refinación de las plantas ubicadas en la isla de Trinidad, incluida la más grande del Imperio ubicada

¹⁶¹ Standar Oil Company, New Jersey. *Organization Equip and Operations, table N° 15, Daily Average Refinery Crude Runs Affiliates 1940-1945, in thousands of 42 gallon barrels*, 499.

¹⁶² David J. Ferguson, Holger H. Herwing. *ob. cit.*, 23.

¹⁶³ *Ibíd.*, 8.

en Pointe-à-Pierre, producían más de 28 millones de barriles al año, siendo el petróleo procesado proveniente de Venezuela. Esta producción, superaba a los otros complejos de refinación importantes del mundo, como la refinería *Anglo-iraní de Abadan* en Irán, con una capacidad de refinación de 280.000 barriles por día, a la planta soviética de Bakú (230.000 barriles diarios); y a las refinerías estadounidenses ubicadas a lo largo de la costa del Golfo de México, que producían en conjunto cerca de 100.000 barriles por día.¹⁶⁴

Por lo que, para inicios de 1940, Gran Bretaña incluso antes de que perdiera efectivamente el acceso al petróleo de Oriente Medio por causa del estallido de la guerra, ya era altamente dependiente del petróleo y los productos refinados; provenientes de Trinidad y Venezuela, que se estimaban en poco más del 40% de sus necesidades¹⁶⁵. De hecho, con el estallido de la Segunda Guerra Mundial, Venezuela se había convertido en el tercer país productor de petróleo del mundo. Su producción diaria se alcanzó medio millón de barriles, el 80 por ciento de ellos extraído por *Standard Oil of New Jersey* y *Royal Dutch Shell* en los campos ubicados en la costa oriental del lago de Maracaibo. Desde esa perspectiva la importancia de Venezuela en ese periodo de conflicto estuvo determinada por la participación de esa dinámica de interrelaciones. Ese hecho nos lleva a examinar la naturaleza de esas relaciones.

¹⁶⁴ *Ibid.*, 9.

¹⁶⁵ *Ídem.*

CAPITULO II

SITUACIÓN DE LAS FUERZAS ARMADAS VENEZOLANAS 1936-1945

Con el fin de contextualizar la situación de Venezuela en los años previos como durante la Segunda Guerra Mundial en cuanto a la política exterior mantenida por los presidentes Eleazar López Contreras (1936-1941) e Isaías Medina Angarita (1941-1945) se tratará en este capítulo las relaciones internacionales *Bilaterales* mantenidas con los países del hemisferio y la participación en la *Diplomacia Multilateral* desarrollada por la cancillería venezolana en las reuniones y Conferencias Interamericanas. También se revisará la posición de la neutralidad del país de y su postura ante *La Carta del Atlántico*. También se revisará en el presente capítulo los acuerdos de cooperación militar entre 1936-1945, la entrevista en Washington del presidente Medina con el Presidente Franklin D. Roosevelt. Igualmente se analizará el impacto del *Tratado Sobre las Áreas Submarinas en el Golfo de Paria* y la controversia sobre Isla de Patos entre Venezuela y la Gran Bretaña, como también la participación de nuestro país en la defensa mancomunada de las Antillas Neerlandesas.

A. La política exterior venezolana entre 1936-1945

a. Política exterior en el período del General López Contreras. 1936-1941

Durante la gestión de gobierno el General López Contreras mantuvo una política internacional que, a pesar de haberse alineado en su apoyo a la España nacionalista desde el año 1936, estuvo orientada más a la defensa de los intereses económicos que a la adhesión con bloques ideológicos hemisféricos.¹⁶⁶ Durante su período, la diplomacia estuvo a cargo fundamentalmente del Dr. Esteban Gil Borges,¹⁶⁷

¹⁶⁶ Alfredo Tarre Murzi. *ob. cit.*, 339.

¹⁶⁷ **Gil Borges Esteban**. (Caracas 1879). Caracas 3.8.1942) Político, diplomático y escritor. Graduado de abogado y doctor en ciencias políticas en la Universidad Central de Venezuela (1898). Fue nombrado ministro de Relaciones Exteriores por el presidente Eleazar López Contreras (marzo 1936 hasta abril 1941), y le correspondió, ejecutar una importante labor diplomática encaminada a la preparación del país para la S.G.M. que se avecinaba. Negoció el Tratado de Límites con Colombia que firmó Venezuela en

notable jurista quien fue el artífice de la política exterior, en cuya gestión como Ministro de Relaciones Exteriores creó *La Oficina de Relaciones Interamericanas* como también la *Oficina de Fronteras*.¹⁶⁸ Su política exterior se enfocó a la cooperación económica interamericana y al manejo de la situación de emergencia por los conflictos internacionales que comenzaban a extenderse por Europa a causa de la Guerra Civil española a la luz del colapso del sistema de la Sociedad de las Naciones.

b. Diplomacia Multilateral de Venezuela entre 1936-1941

EL 11 de julio de 1938, Venezuela se retiró de la Sociedad de Naciones.¹⁶⁹ Esta decisión se sustentó debido a la ineficacia e impotencia demostrada por este organismo ante las desafiantes acciones expansionistas de Japón, Italia y Alemania, así como también su incapacidad para responder ante las demandas realizadas por un conjunto de países americanos que derivaron en conflictos (Nicaragua, guerra del Chaco y guerra de Leticia). La inoperancia de la Sociedad de Naciones motivó la salida de la mayoría de los países integrantes generando un vacío en la Diplomacia Multilateral a nivel internacional, prevaleciendo solo el sistema interamericano, estimulado y reforzado por el Departamento de Estado norteamericano como sistema de alianza y de cooperación

marzo de 1941 Fuente: Diccionario de Historia de Venezuela. Fundación Polar, Caracas, 2da. Edición, Vol. II (D-L), 1997, Autor: Tomás Polanco Alcántara.

¹⁶⁸ Alfredo Tarre Murzi. *ob.cit.*, 340.

¹⁶⁹ *La Sociedad de las Naciones (SDN) o Liga de las Naciones:* Fue un organismo internacional creado por el Tratado de Versalles, el 28 de junio de 1919. Se proponía establecer las bases para la paz y la reorganización de las relaciones internacionales una vez finalizada la Primera Guerra Mundial. Ver: Historia de las Naciones Unidas; Antecedentes. Documento en línea en <https://www.un.org/es/sections/history/history-united-nations/>. Consultado 22 junio 2020.

mutua frente a las amenazas que se cernían en Europa contra de la paz mundial.¹⁷⁰ La política exterior venezolana durante este período cumplió un importante rol a nivel de la Diplomacia Multilateral en el hemisferio, desplegando un importante papel en las conferencias de cancilleres celebradas en diversas ciudades latinoamericanas como se presentará a continuación.

1. Conferencia Interamericana de Consolidación de la Paz, Buenos Aires, diciembre 1936

En el mes de diciembre de 1936, una representación diplomática venezolana encabezada por el embajador Zérega Fombona asistió a la Conferencia Interamericana de Consolidación de la Paz de Buenos Aires convocada por el presidente de los Estados Unidos de Norteamérica Franklin Delano Roosevelt y celebrada entre el 1 y 23 de diciembre con el fin de coordinar, ampliar y asegurar el cumplimiento de los tratados existentes entre los estados americanos y consagrar el principio fundamental de: "*Ningún Estado tiene el derecho de intervenir en los asuntos internos y externos de otro*". Esta conferencia fue un primer esfuerzo por dar una nueva estructura al sistema Interamericano después de las recientes intervenciones en Centroamérica y el Caribe¹⁷¹ y en ella fueron aprobados dos documentos: Un Tratado para el Mantenimiento, Preservación y Restablecimiento de la Paz y un Protocolo Adicional Relativo a la No

¹⁷⁰ Delia Picón. *Historia de la diplomacia venezolana. (1811-1985)*. Caracas, Universidad Católica Andrés Bello, 1999, 177 y Alfredo Tarre Murzi. *ob. cit.*, 342.

¹⁷¹ Alfredo Tarre Murzi. *ob. cit.*, 340 y Delia Picón. *ob. cit.*, 178.

Intervención. Hay que tener presente también que esta conferencia bonaerense estuvo como telón de fondo la Guerra por el cuadrilátero de Leticia y la guerra del Chaco. Estos dos acontecimientos incidieron en el inicio del proceso de modernización de las fuerzas militares venezolanas.

2. Conferencia Internacional Americana. Lima, diciembre 1938

Durante de la Octava Conferencia Internacional Americana reunida en Lima entre el 9 y 27 de diciembre de 1938, la delegación venezolana encabezada por el canciller Gil presentó el *Proyecto de Organización para la Cooperación Defensiva* y coordinación de las fuerzas económicas y políticas de las naciones americanas, para rechazar cualquier agresión o amenaza de agresión contra la Seguridad continental.¹⁷²

3. Consejo Directivo de la Unión Panamericana Washington, septiembre 1939

En el año 1939 y en concordancia con la posición de neutralidad, el gobierno venezolano propuso ante el Consejo Directivo de la Unión Panamericana reunido en Washington el 13 de septiembre de ese año, la constitución de una *Comisión Técnica de Neutralidad* para estudiar los problemas de neutralidad de interés continental. Cabe destacar que Venezuela se encontraba entre los siete miembros principales del Comité de Neutralidad que comenzó sus funciones en Rio de Janeiro el 15 de enero de 1940.¹⁷³

¹⁷² *Ibíd.*, 343.

¹⁷³ *Delia Picó. ob. cit.*, 178.

En la memoria y cuenta del Ministerio de Relaciones Exteriores el canciller planteó la siguiente posición:

“...La neutralidad tiende ahora a convertirse en un estado activo, la abstención tiende a ser reemplazada por la acción, a ser colectiva más que nacional, y a expresarse en acción común y concertada de los neutrales y en sanciones colectivas...”¹⁷⁴

Esta neutralidad como estatus político sufriría en el continente un proceso de relativización como se observará en los próximos capítulos.

4. Primera Reunión de Consulta entre los Ministros de Relaciones Exteriores de las Repúblicas Americanas. Panamá, septiembre-octubre 1939.

En esta primera reunión de *Consulta entre los Ministros de Relaciones Exteriores de las Repúblicas Americanas* celebrada en Panamá entre el 23 de septiembre al 3 de octubre de 1939, fue acordado que los estados americanos se declaraban neutrales en el conflicto; concertando demarcar una zona de seguridad de 300 millas que comprendiera todas las rutas marítimas normales de comunicación y de intercambio entre los países de América y determinaban que en dicha zona no se realizaran “actos de hostilidad ni se desenvuelvan actividades bélicas por los partícipes de una guerra en donde los países americanos no toman parte”.¹⁷⁵ Ver gráfico N° 1.¹⁷⁶

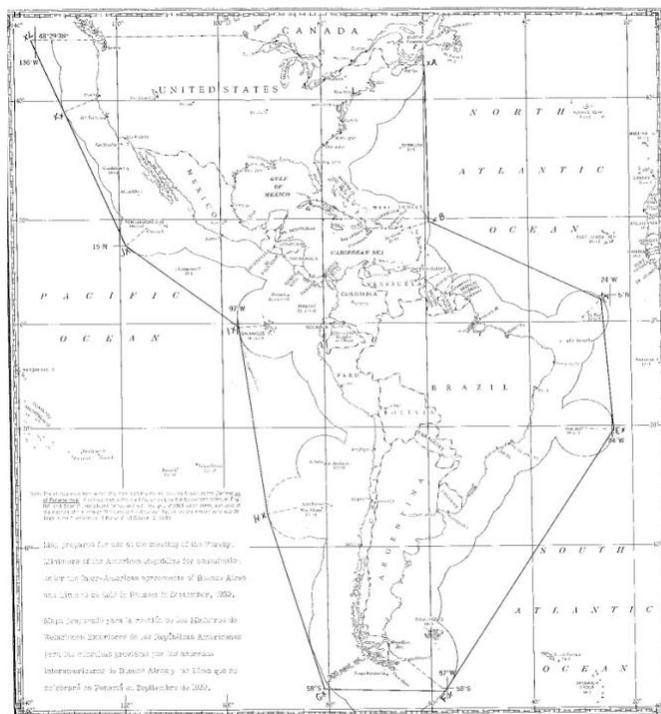
¹⁷⁴ Alfredo Tarre Murzi. *ob. cit.*, 343.

¹⁷⁵ *Ibid.*, 344.

¹⁷⁶ Zona Marítima de Seguridad alrededor del continente de 300 millas de extensión. Fuente: *Foreign Relations, 1939, Volume V*, U.S. Department of State, 1939, p. 35-37. Publicación en línea; <http://images.library.wisc.edu/FRUS/EFacs/1939v05/reference/frus.frus1939v05.i0004.pdf#page=21> consultado el 20 de noviembre de 2018

Además, los Estados Americanos acordaron consultarse para determinar qué medidas deberían tomar individual o colectivamente para lograr el cumplimiento de las disposiciones de la Declaración, acordándose establecer un plan sobre la seguridad continental frente a la guerra europea y tomar medidas para enfrentar la situación económica después de la guerra.

Gráfico N°1



Zona Marítima de Seguridad alrededor del continente de 300 millas¹⁷⁷

El gobierno venezolano sostuvo la tesis de la neutralidad frente a la conflagración europea y propuso la creación de un *Comité Interamericano de*

¹⁷⁷ Fuente: *Foreign Relations, 1939, Vol. V, U.S. Department of State, 1939, 35-37.*

Neutralidad que reglamentara las zonas de seguridad y de limitación y control de minas submarinas, como también de la organización del derecho de la neutralidad continental.¹⁷⁸ Ante este marco internacional y a escasos cuatro meses de haberse iniciado el conflicto en Europa, el general López Contreras, como ya indicamos, en su mensaje de año nuevo dirigido a la nación el 1° de enero de 1940, mantuvo la política de neutralidad ante la guerra en Europa como ya lo había hecho el país entre 1914 y 1918.

5. Segunda Reunión de Ministros de Relaciones Exteriores. La Habana, julio 1940.

La cancillería venezolana dirigida por el ministro Gil Borges continuó desempeñando un papel protagónico en la diplomacia hemisférica durante el primer año de la Segunda Guerra Mundial ya que en la *Segunda Reunión de Ministros de Relaciones Exteriores* realizada entre el 21 y 31 de julio de 1940 en la ciudad de la Habana, isla de Cuba, (conocida también como; *Convención sobre Administración Provisional de las Colonias y Posesiones Europeas en América*) la representación venezolana participó activamente en el Comité de Emergencia proponiendo la declaración de Seguridad Continental, la cual reafirmaba el principio de que toda agresión contra la soberanía, la independencia, la integridad territorial de un Estado Americano sería considerada como infracción de la solidaridad americana y los Estados del continente se reunirían en consulta para determinar las medidas que aconsejaran las

¹⁷⁸ *Ibíd.*, 344-345.

circunstancias.¹⁷⁹ Creemos que la insistencia de la posición venezolana obedeció a dos causas: en primer lugar, la experiencia de la Primera Guerra Mundial indicó que a pesar de la posición de neutralidad declarada al inicio por todos los países del continente, esta fue usada por EEUU para obtener la libertad de maniobra para comerciar armas y finalmente entrar en la guerra y, en segundo lugar, como consecuencia de ese proceder, el país fue objeto de presiones para salir de su política de neutralidad para servir a intereses foráneos.

Resumiendo, la gestión de la política exterior llevada a cabo por el gobierno del general López Contreras en cuanto a la posición de neutralidad asumida por Venezuela ante el conflicto que se desarrollaba en Europa y a su actuación en la política hemisférica se concuerda con lo expresado por Alfredo Tarre Murci en su obra ya citada:¹⁸⁰

“...La diplomacia de neutralidad frente a la conflagración europea, obedeció a los imperativos de la posición de los Estados Unidos. Si bien Venezuela se adhirió a esa posición continental, lo hizo en términos de soberanía y dignidad. Tal vez, desde un punto de vista político y doctrinario, cabía la ruptura con las potencias totalitarias, pero entonces eran muy fuertes las presiones que llegaban de Washington y desde las demás cancillerías del hemisferio...”

Las declaraciones de Lima en 1938 y de la Habana en 1940 entre otras, establecieron las líneas de conducta e instrumentación a ser aplicadas en caso de

¹⁷⁹ Alfredo Tarre Murzi. *ob. cit.*, 346.

¹⁸⁰ *Ibíd.*, 345.

amenaza de agresión al continente americano. Las conferencias interamericanas fueron escenario para la definición de una nueva doctrina de asistencia recíproca y cooperación defensiva en las que la cancillería venezolana asumió un papel protagónico.

B. Política exterior en el período del General Isaías Medina 1941-1945

La política exterior de Venezuela durante el período abril 1941 a octubre 1945, se desplegó bajo un clima de conflicto e inmensas dificultades ya que coincidiendo con el inicio de mandato del presidente Isaías Medina Angarita, la Segunda Guerra Mundial escalaba a una etapa de mayor intensidad. La política exterior venezolana durante este período estuvo a cargo durante casi todo el período por el doctor Caracciolo Parra Pérez,¹⁸¹ ya que en agosto de 1945 entregó el cargo a Gustavo Herrera Grau. Caracciolo Parra Pérez fue en su momento uno de los diplomáticos más avezados en materia internacional, con amplia experiencia negociadora, conocimiento profundo de la realidad internacional y con contactos en los más altos niveles de la política mundial,¹⁸² correspondiéndole asumir la conducción de la política exterior venezolana bajo el

¹⁸¹ *Caracciolo Parra Pérez* (Mérida 19.3.1888—París 19.9.1964) Abogado, historiador y político. Presidente encargado de la República en dos oportunidades (1943-1944) Fue el Artífice de la primera visita oficial al exterior de un presidente venezolano en ejercicio de sus funciones. Presidió la delegación venezolana que tomó parte, por invitación del Presidente Franklin D. Roosevelt, Participó en la elaboración del proyecto de la carta fundacional de las Naciones Unidas. En 1945 se exilia en París luego del derrocamiento del presidente Medina por el golpe de estado de 1945, denominada como Revolución de Octubre. Ver: Diccionario de Historia de Venezuela. Fundación Polar, Caracas, 2da. Edición, t. III (M-S). 1997. Autor; Roberto J. De Sola.

¹⁸² Edmundo González Urrutia, *Caracciolo Parra Pérez*. Caracas, Biblioteca Biográfica venezolana, Ediciones de El Nacional y Banco del Caribe, 2008, 88.

estigma de una guerra que se expandía rápidamente por todo el mundo conciliando los intereses de la Venezuela de entonces, con los complejos problemas derivados del conflicto bélico, enfrentando al mismo tiempo las limitaciones económicas que conllevaba un mundo en guerra.¹⁸³ Parra Pérez desarrolló a través de la cancillería una intensa actividad diplomática, gestión caracterizada a la adhesión de los principios de libertad y unidad latinoamericana, imprimiendo un nuevo dinamismo y orientación a la política exterior venezolana.

a. La Carta del Atlántico 14 de agosto de 1941

A tres meses de haber asumido la presidencia el general Medina ocurre un hecho importante desde el punto de vista geopolítico como lo fue la firma del acuerdo conjunto entre los Estados Unidos de Norte América y la Gran Bretaña denominado la *Carta del Atlántico*¹⁸⁴. Este acuerdo fue suscrito el 14 de agosto por parte del presidente Franklin Delano Roosevelt y el primer ministro británico Winston Churchill, y va a ser el documento que va a estimular la lucha contra las fuerzas del totalitarismo. Como consecuencia de esta reunión el día de año nuevo de 1942, el presidente Roosevelt y

¹⁸³ *Ibíd.*, 89.

¹⁸⁴ **La Carta del Atlántico:** Declaración conjunta suscrita el 14 de agosto de 1941 por el Presidente de Estados Unidos Franklin D. Roosevelt y el primer ministro del Reino Unido Winston Churchill en *Terranova* a bordo del USS *Augusta*. En esta declaración se manifiesta haber juzgado conveniente... *hacer conocer ciertos principios comunes en la política nacional de sus respectivos países, en los cuales descansan sus esperanzas de lograr un porvenir mejor para el mundo....* Este documento fue posteriormente incorporado a la Declaración de las Naciones Unidas aprobada el 1º de enero de 1942. Fuente: Historia de la Organización de las Naciones Unidas, ONU. Documento en línea <https://www.un.org/es/sections/history-united-nations-charter/1941-atlantic-charter/index.html>.

Consultado el 22 de febrero 2020.

Winston Churchill, junto con Maxim Litvinov, representando a la Unión Soviética, y T. V. Soong, representando a China. Todos reunidos en la ciudad de Washington, firmaron un breve documento que luego se conocería como la *Declaración de las Naciones Unidas*. Al día siguiente se sumaron a esta declaración representantes de 26 estados contrarios a las potencias del Eje Roma-Berlín-Tokio, manifestando su apoyo a la *Carta del Atlántico* mediante la firma de la *Declaración de las Naciones Unidas*, cuya primera cláusula reza:¹⁸⁵

“ . . . han suscrito un programa común de propósitos y principios enunciados en la declaración conjunta del presidente de los Estados Unidos de América y del primer ministro del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, fechada el 14 de agosto de 1941, y conocida como la *Carta del Atlántico*.”

En este trascendental documento los signatarios se comprometían a poner su máximo empeño en la guerra y a no firmar una paz por separado.¹⁸⁶ Venezuela no estuvo entre los 26 países signatarios originales que se adhirieron a esta declaración, haciéndolo posteriormente a través de notas enviadas a los representantes diplomáticos de Estados Unidos y Gran Bretaña acreditados en el país, confirmando así, la concordancia y acuerdo con los principios plasmados en este acuerdo siendo ratificado días más tarde en el acta final de *La Conferencia de Río de Janeiro* el día 28 de enero de 1942¹⁸⁷ donde el gobierno venezolano reiteró su completo acuerdo con los principios planteados. Posteriormente el 13 de febrero de

¹⁸⁵ *Ídem*.

¹⁸⁶ *Ídem*.

¹⁸⁷ Eduardo Guzmán Pérez J. *Isaías Medina. Democracia y Negación, Historia Contemporánea de Venezuela*. Caracas. Espansande S.R.L, Editores, 1985, 213.

1943 el gobierno de Venezuela a través de oficios dirigidos al presidente de los Estados Unidos de Norte América y al primer Ministro de la Gran Bretaña entregados en las respectivas representaciones diplomáticas en Caracas subrayaba la adhesión a los principios contenidos en la *Carta del Atlántico*. En el cuerpo de este comunicado, se expresaba lo siguiente:¹⁸⁸

“...el gobierno de Venezuela, fiel a su tradición y a las ideas sustentadas en las Conferencias Panamericanas, nuestro gobierno reafirma su anterior adhesión al histórico documento...”

b. Ataque japonés a Pearl Harbour y la ruptura de relaciones diplomáticas con Alemania, Japón e Italia, diciembre 1941

Luego del acaecimiento de una serie de incidentes marítimos entre EE.UU y Alemania en el Atlántico Norte y luego de un proceso de deterioro de las relaciones entre el país americano y Japón, en la mañana del domingo 7 de diciembre de 1941, Estados Unidos de norte América, fue objeto de un sorpresivo e implacable ataque aeronaval por parte de la Armada Imperial Japonesa contra su flota e instalaciones y de la base naval de Pearl Harbour ubicada en la isla de Hawái en el Océano Pacifico Central.¹⁸⁹ El 8 de diciembre de ese año el congreso de los Estados Unidos emitió formalmente la declaración de guerra al imperio del Japón entrando de lleno en la

¹⁸⁸ “Venezuela reitera su Adhesión a la Carta del Atlántico”. *Diario el Tiempo*, Caracas, febrero 13. En José Rivas Rivas, *Historia gráfica de Venezuela, Una historia contada por la prensa. El gobierno de López Contreras*. Caracas. Ediciones Torán C.A. 1989. t I., 92-94.

¹⁸⁹ Hay que agregar que ese día también sufrieron ataques belicos otros intereses estadounidenses y británicos en Asia. Antony Beevor, *La Segunda Guerra Mundial, ob. cit.*, 632-640. y Chris Mann, *Grandes Batallas de La Segunda Guerra Mundial. ob. cit.*, 85-91

Segunda Guerra Mundial,¹⁹⁰ cambiando radicalmente la situación del escenario bélico debido, en primer lugar, a que conllevó en lo sucesivo a la activa y vigorosa presencia norteamericana tanto en los frentes del Atlántico como del Pacífico y, en segundo lugar, a que extendió y conectó el conflicto en todos los rincones del mundo.

Perpetrado el ataque japonés a Pearl Harbor y a la consecuente declaración de guerra hecha por parte de los Estados Unidos, el gobierno norteamericano con el apoyo del gobierno Chileno, invocó lo acordado en la resolución XV de *Conferencia de Ministros de Relaciones Exteriores* realizada en la Habana en julio de 1940¹⁹¹ convocando a una reunión de cancilleres latinoamericanos con la intención de emitir una declaración conjunta de ruptura de las relaciones diplomáticas y comerciales con Alemania, Italia y Japón. La convocatoria tuvo favorable acogida en todos los países del continente, acordando celebrar una próxima Reunión de Consulta entre los Ministros de Relaciones Exteriores Americanos en la ciudad Río de Janeiro, en enero de 1942. En tal sentido, el mes de diciembre fue un mes de intensa actividad diplomática y de fluidas consultas entre las cancillerías americanas donde se coincidía

¹⁹⁰ *Ídem.*

¹⁹¹ *La Segunda Reunión de Consulta entre los Ministros de Relaciones Exteriores de las Repúblicas Americanas La Habana, 1940*; Principios Generales del Derecho Internacional en materia de neutralidad. Resolución N° XV: “...En el caso de que se ejecuten actos de agresión, o de que haya razones para creer que se prepara una agresión por parte de un Estado no americano contra la integridad e inviolabilidad del territorio, contra la soberanía o la independencia política de un Estado americano, los Estados signatarios de la presente Declaración consultarán entre sí para concertar las medidas que convenga tomar. Los Estados signatarios entre todos ellos o entre dos o más de ellos, según las circunstancias, procederán a negociar los acuerdos complementarios necesarios para organizar la cooperación defensiva y la asistencia que se prestarán en la eventualidad de agresiones a que se refiere esta Declaración...”.

en la adopción de una declaración conjunta por parte de los gobiernos americanos a ser suscrita en la conferencia a ser celebrada en Río de Janeiro. Para ese momento el presidente Medina y su gobierno veían con simpatía la propuesta de la adopción de una resolución colectiva de ruptura de relaciones con el Eje. En Venezuela el Consejo de Ministros recomendaba que la decisión debiera ser adoptada de forma conjunta en la próxima reunión de cancilleres. Amén de la posición inicial, el 30 de diciembre de 1941, en reunión de Consejo de Ministros el gobierno del presidente Isaiás Medina acordó sorpresivamente interrumpir formalmente sus relaciones diplomáticas con los países del Eje. Las razones del cambio de posición por parte del general Medina Angarita en apenas semanas se desconocen, quedando en el aire las preguntas de cuáles fueron las circunstancias y motivaciones que impulsaron a cambiar la decisión prevista de hacer una declaración colectiva en la Reunión de Consulta a celebrarse en enero.

Por su parte el gobierno del general Medina sustentó la decisión de ruptura de relaciones diplomáticas señalando que, “luego de la agresión sufrida por un país americano por parte de una potencia extra continental, estaba en peligro la seguridad del continente y en consecuencia era necesario adoptar las medidas de contingencia necesarias para la defensa de los intereses nacionales expresando la solidaridad y cooperación a la nación agredida y salir en defensa de la libertad individual, la democracia y el liberalismo que sufrían arteros ataques”.¹⁹² El 31 de diciembre en horas

¹⁹² Edmundo González Urrutia, *Caracciolo Parra Pérez. ob. cit.*, 95-96 y Alfredo Tarre Murzi, *ob. cit.*, 346. Por otra parte, hay que señalar que en la Conferencia de Río no hubo unidad de criterios. Por ejemplo, Argentina no rompió relaciones con los países del Eje. La causa pudo estar relacionada con los

del mediodía, el Ministro de Relaciones Exteriores venezolano en la sede de la cancillería, notificaba oficialmente a los embajadores de Alemania e Italia como al encargado de negocios del Japón el comunicado de la presidencia. La información fue divulgada a través de un comunicado de la Oficina Nacional de Prensa y publicada en varios periódicos de circulación habitual como el diario *El Universal* tal como se ha indicado.¹⁹³ Por su parte el presidente Medina, en su mensaje de año nuevo pronunciado el día 1° de enero de 1942 informó a la nación sobre la decisión tomada de la ruptura con los países del Eje. En uno de los párrafos medulares del comunicado el presidente expresó lo siguiente: ¹⁹⁴

“...Como lo dije en mi alocución del 9 de diciembre último la agresión que ha sido objeto los Estados Unidos de América está considerada por Venezuela como el caso previsto en la declaración XV de la Habana, declaración que liga a todos los estados americanos. La solidaridad que en virtud de esta proclamó la república obliga a tomar las medidas que las circunstancias imponen. Considero, por otra parte, incompatible con nuestros principios, instituciones y tradición el mantenimiento de relaciones con gobiernos que en forma violenta atacan esos mismos principios, instituciones y tradición y ponen en peligro el interés supremo del país. En consecuencia, en el curso del día de ayer, Venezuela rompió sus relaciones con los Gobiernos de Alemania, Italia y Japón...”

c. Tercera Reunión de Consulta entre los Ministros de Relaciones Exteriores de las Repúblicas Americanas. Llamada originalmente Conferencia de Río de Janeiro, enero 1942

incidentes marítimos germano-estadounidense. Ver al respecto, Blanco (Farage, 2011).

¹⁹³“Venezuela rompe relaciones diplomáticas con Alemania, Italia y el Imperio Nipón.” *El Universal*, Caracas 2 de enero de 1942. En José Rivas Rivas, *Historia Gráfica de Venezuela*, t II., 55.

¹⁹⁴ Mensaje de año nuevo 1° de enero de 1942. General Isaías Medina Angarita. *Alocuciones y Mensajes Presidenciales, 1901-1971, 1940-1959*. Ediciones presidencia de la República.

La Conferencia de Río de Janeiro celebrada entre del 14 al 28 de enero de 1942 en la entonces capital de Brasil tuvo como objetivo central considerar la propuesta de los Estados Unidos para anunciar la ruptura colectiva de relaciones diplomáticas con los países del eje. La reunión se extendió hasta el 28 de enero teniendo como resultado la aprobación de la resolución de ruptura de relaciones diplomáticas con los países del Eje la cual no fue suscrita por Argentina que mantenía su posición de neutralidad más estricta ante Alemania, Italia y Japón. En la reunión se acordaron una serie de resoluciones en materia política y económica, orientadas a tratar la situación de los países latinoamericanos. Los acuerdos en materia económica estaban destinados en orientar la producción del continente de acuerdo a las necesidades de la guerra como a fomentar el aumento de la producción de materiales estratégicos. También fueron establecidas medidas de control de las operaciones comerciales y financieras. De igual forma, se recomendó hacer inversiones en las repúblicas americanas para colaborar en la explotación del suelo y del subsuelo. En el orden político y militar, fueron conformados dos nuevos instrumentos de importancia: la *Junta Interamericana de Defensa* y el *Comité Consultivo de Emergencia para la Defensa Política*, este último, dedicado al control de las actividades subversivas, específicamente al espionaje y propaganda de las potencias nazi-fascistas.

d. Gira por los países Latinoamericanos del Presidente Medina Angarita. Julio-agosto 1944

En el plano de la política exterior regional, la cancillería venezolana desplegó una intensa actividad diplomática entre 1942 y 1944 concretada en las visitas que, por primera vez efectuaron a nuestro país los presidentes de Colombia, Bolivia, Ecuador, Perú y Paraguay así como también la visita de la princesa Juliana representando al Reino de los Países Bajos.¹⁹⁵ En ese mismo contexto entre el 17 de julio y 15 de agosto de 1943, el Presidente Medina salió de gira en visita oficial por los países bolivarianos con el objetivo de estrechar los vínculos de la unión hemisférica, el fortalecimiento de la defensa de los intereses comunes y la búsqueda de nuevos mercados y formas para impulsar las relaciones comerciales y económicas que se habían visto afectadas por la pérdida de los mercados europeos y la disminución de los transportes marítimos por causa de la guerra.¹⁹⁶ También con esta gira, se correspondían visitas de estado hechas a Venezuela en 1942 por los mandatarios de Colombia, Ecuador, Bolivia, Perú y Panamá, estableciendo una nueva modalidad en las relaciones de los países latinoamericanos¹⁹⁷ siendo el general Medina Angarita el primer presidente venezolano que en ejercicio de sus funciones, salió en viaje oficial al exterior.¹⁹⁸

¹⁹⁵ Edmundo González Urrutia, *ob. cit.*, 111.

¹⁹⁶ *Ibid.*, 112.

¹⁹⁷ *Ídem.*

¹⁹⁸ Nora Bustamante, *Medina: Militar Civilista. Gran Demócrata*. Caracas, Fundación Isaías Medina Angarita, 2008, 35-36.

e. Conferencia de Chapultepec, febrero 1944

A finales de 1944, ya se avizoraba la victoria de las fuerzas aliadas sobre las del Eje, por lo que desde el punto de vista de la diplomacia internacional surgía la necesidad de preparar el escenario para la reconstrucción del sistema internacional para sentar las bases de la convivencia mundial por lo que se generó la necesidad de crear una organización responsable de supervisar la paz del mundo surgiendo la iniciativa de convocar la Conferencia Interamericana Sobre Problemas de la Guerra y Paz conocida posteriormente como *Conferencia de Chapultepec*, la cual se celebró en México el 21 de febrero de 1945 teniendo como objetivo principal la consideración de las bases para la organización conjunta del hemisferio y su participación en la futura organización propuesta por las Naciones Unidas.¹⁹⁹ A esta reunión asistió el canciller venezolano Caracciolo Parra quién en la sesión inaugural señaló:

“América tiene deberes con el resto del mundo y no desea ni puede aislarse de él. Por ello aspira a contribuir con el orden y la prosperidad y ha inscrito entre los temas de la conferencia el de fundar una organización que trabaje por la paz futura.”

f. Conferencia de San Francisco y la creación de la Organización de Naciones Unidas, abril 1945

Por invitación de los Gobiernos de Estados Unidos de Norteamérica, Reino Unido y la Unión Soviética, Venezuela asistió a la Conferencia de las Naciones Unidas

¹⁹⁹ *Ibíd.*, 113-114.

celebrada en la californiana ciudad de San Francisco entre el 25 de Abril y el 28 de junio de 1945 donde participaron cincuenta y seis naciones, todas ellas habían declarado la guerra a Alemania y al Japón habiendo suscrito la Declaración de las Naciones Unidas.²⁰⁰ La delegación venezolana estuvo encabezada por el canciller Caracciolo Parra Pérez e integrada, entre otros por los doctores Gustavo Herrera, Manuel Pérez Guerrero y Pedro Zuloaga. La delegación venezolana mantuvo con firmeza la necesidad que la nueva organización no se limitara a la prevención y resolución de los conflictos, sino que se adoptaran medidas concretas para contribuir a solventar los graves problemas sociales y económicos que afligían a muchos países.²⁰¹

C. Diplomacia Bilateral de Venezuela entre 1936-1945

La cancillería venezolana durante el período de gestión del general López Contreras tuvo dos prioridades en cuanto a la diplomacia bilateral; La política comercial y la resolución de los problemas limítrofes y de fronteras.

El canciller Gil Borges le dio prioridad a la política comercial y económica en las relaciones exteriores tratando de ajustarla a las nuevas tendencias mundiales así como también de estar en sintonía con las nuevas realidades y condiciones del comercio

²⁰⁰Ver historia de la Organización Las Naciones Unidas. Documento en línea <https://www.un.org/es/sections/history-united-nations-charter/1945-san-francisco-conference/index.html> consultado el 18 de Mayo 2020

²⁰¹ *Ibíd.*, 122-123.

internacional de la época.²⁰² La diplomacia comercial y económica estuvo siempre dirigida a la defensa de los intereses de la producción nacional, del sistema monetario y del equilibrio de la balanza comercial.²⁰³ Para el período, Venezuela solo exportaba en forma significativa petróleo, pero en condiciones desventajosas para la nación debiendo al efecto reestructurar una nueva política comercial. Para tal fin se firmaron nuevos tratados comerciales con Francia, Dinamarca, Noruega, Colombia Alemania, Italia, Japón y Portugal.²⁰⁴ Después de 1940, Venezuela se vio obligada a romper relaciones diplomáticas y comerciales con Alemania e Italia. Además de los acuerdos ya referidos en su política comercial, la cancillería se avocó a revisar los términos de la relación económica y comercial con los Estados Unidos de Norteamérica partiendo de la base de la industria petrolera como factor de negociación. En Cuanto a la política de fronteras se propuso despejar y esclarecer los problemas limítrofes que Venezuela mantenía con Colombia, Gran Bretaña y Brasil estableciendo tratados y convenios.²⁰⁵

a. Relaciones bilaterales con Estados Unidos de Norteamérica entre 1936-1945

Desde el año 1933 gobernaba en los Estados Unidos el presidente Franklin Delano Roseevelt quien encaraba una nación que padecía los devastadores efectos de

²⁰² *Ibíd.*, 340.

²⁰³ *Ídem.*

²⁰⁴ *Ibíd.*, 341.

²⁰⁵ *Ibíd.*, 347.

la Gran Depresión del año 1929.²⁰⁶ Rodeado de un equipo de hombres capaces el presidente Roosevelt logró sacar de la recesión a los Estados Unidos aplicando políticas sociales acertadas e innovadoras, impulsando el desarrollo de grandes obras públicas que dieron trabajo a millones de desempleados y dominar el paro forzoso. Este conjunto de medidas económico sociales se conoció como la política del *New Deal*. En cuanto a política exterior Roosevelt, rectificó la política agresiva del *Big Stick* y la sustituyó con una política de acercamiento y apertura hacia América Latina conocida como la *Política del Buen Vecino*, creada por el gobierno estadounidense en el marco de la VII Conferencia Panamericana de Montevideo en diciembre de 1933. Esta política fundamentada en la interdependencia y la reciprocidad con los países de América Latina conllevó al levantamiento de la *Enmienda Platt* en Cuba, la retirada de todas las fuerzas militares norteamericanas de los países de la cuenca del Caribe, medidas orientadas a ganar la solidaridad hemisférica y apoyo de los países ante las crecientes amenazas que representaban las potencias, en ese entonces, revisionistas de Alemania e Italia. En esencia, Estados Unidos quería asegurar las materias primas vitales existentes en el Caribe y sur América para ser utilizadas en caso de una posible futura guerra con los países del Eje. Igualmente, para mejorar tanto el comercio nacional como el de expandir los mercados y el comercio internacional, el Presidente Roosevelt promulgó el 12 de junio de 1934 el *Trade Agreement Act*.²⁰⁷ En base a este escenario

²⁰⁶ *Ibíd.*, 27-28.

²⁰⁷ **Trade Agreement Act** En español Ley de Acuerdos Comerciales Recíprocos. La vigencia de esta ley fue prorrogada hasta el año de 1943. Ver al respecto: Kenneth Duncan. “La Política de Acuerdos Comerciales Recíprocos de Estados Unidos” en *Trimestre Económico*, 619-632. Documento en línea

la cancillería venezolana se dedicó a revisar los términos de la relación económica y comercial con los Estados Unidos partiendo de la base del petróleo como principal respaldo de nuestra economía. Para ello el gobierno venezolano modificó la Ley de Aranceles de Aduanas la cual se convirtió, junto con el petróleo, en instrumento para la negociación en cuanto a la política económica y de comercio internacional buscando, con ello, favorecer a los intereses del país y contrarrestar la nueva legislación petrolera de los Estados Unidos, conocida como *Disney Bill*, que afectaría al comercio petrolero venezolano. En tal sentido y al abrigo de este instrumento, en diciembre de 1936, la cancillería venezolana, inició conversaciones para la firma de un nuevo Tratado Comercial con Estados Unidos donde se planteó ante el gobierno de Washington la necesidad de cambiar los términos de las relaciones comerciales entre ambos países proponiendo al gobierno estadounidense la concertación de nuevos convenios comerciales. Sobre la base de estas líneas de acción diplomática, se acordaron con el gobierno norteamericano un *Modus Vivendi* y un *Tratado de Reciprocidad Comercial* que consideró la necesidad de fomentar acuerdos globales de comercio entre ambos países para el beneficio mutuo. Este tratado fue firmado el 6 de noviembre de 1939 y ratificado el 24 de julio de 1940, planteándose en la exposición de motivos lo siguiente:²⁰⁸

http://aleph.academica.mx/jspui/bitstream/56789/7994/1/DOCT2064751_ARTICULO_3.PDF.
Consultado el 4 de mayo 2020.

²⁰⁸ Ministerio de Relaciones Exteriores, Libro Amarillo de los Estados Unidos de Venezuela presentado al Congreso Nacional en sus sesiones ordinarias de 1940, Caracas, 1940, 16.

“...El presidente de los Estados Unidos de Venezuela y el presidente de los Estados Unidos de América, deseosos de estrechar los vínculos tradicionales de amistad entre los países, de mantener en sus relaciones comerciales el principio de igualdad de tratamiento y fomentarlas por medio de mutuas concesiones y ventajas, han acordado celebrar un convenio de reciprocidad comercial...”

Estos convenios, ampliamente favorables a los intereses venezolanos, cambiaron significativamente las relaciones económico-comerciales entre ambas naciones, siendo la primera vez que se planteaba con éxito una reivindicación de carácter económica ante los Estados Unidos.²⁰⁹ Como consecuencia de este convenio el 28 de noviembre de 1940 el gobierno venezolano suscribió con los Estados Unidos de Norteamérica el convenio Interamericano del Café acuerdo que fue ratificado el 30 de junio de 1940 y reglamentado el mes de septiembre del mismo año.²¹⁰

1. Acuerdos de cooperación militar con Estados Unidos

Como consecuencia de la caída de Francia y el Reino de los Países Bajos durante los meses de mayo y junio de 1940 y al resultado de las ofensivas alemanas en el año 1941 Estados Unidos temió que la guerra se extendiera al continente americano con la posible amenaza del asalto de los países del Eje a Sur América por lo que el presidente norteamericano Roosevelt impartió instrucciones a su alto mando para celebrar conversaciones con los países latinoamericanos para lograr su participación en

²⁰⁹ Alfredo Tarre Murzi. *ob. cit.*, 348-349 y Delia Picón. *ob.cit.*, 178-179.

²¹⁰ José Rivas Rivas, decreto Presidencial sobre restricción de Garantías Constitucionales, Caracas, 10 septiembre, 1941. En *Historia gráfica de Venezuela, ob. cit.*, 35.

la defensa continental contra el avance de los países totalitarios.²¹¹ El concepto que estuvo subyacente fue el desarrollo de capacidades para operar en líneas interiores.²¹²

Durante el período de gobierno del presidente Medina Angarita, Venezuela y Estados Unidos suscribieron varios acuerdos de cooperación militar, naval y aeronáutica con el fin de mejorar las capacidades y condiciones de apresto y operatividad de las fuerzas armadas venezolanas como también el reforzar la defensa de las instalaciones neurálgicas (petroleras) ubicadas en las costas venezolanas y rutas marítimas petroleras. A tal efecto se suscribieron los siguientes acuerdos los cuales se tratarán con mayor amplitud y profundidad en el CAPITULO III del presente trabajo:

- *Acuerdo de Cooperación Militar, Naval y Aéreo en las Defensa del Hemisferio Occidental, suscrito el 15 de enero 1942.*

- *Convenio de Cooperación Financiera para la adquisición de artículos de Defensa y comunicación de información militar, marzo 1942.*

- *Acuerdo militar aeronáutico con los Estados Unidos. Enero de 1943.*

²¹¹ Javier Nieves-Croes Dr. “El Derecho internacional venezolano en la Segunda Guerra Mundial. Los Aspectos Territoriales”, en Luis Farage Dangel (compilador), *Venezuela y La Segunda Guerra Mundial*. Caracas. Armada Bolivariana de Venezuela. Coordinación editorial Edgar Blanco Carrero, 2010, 176-213; 207.

²¹² Dentro de este marco es que se ubica el proyecto de interconexión fluvial en Suramérica.

2. La territorialidad, defensa y soberanía del Golfo de Venezuela en el contexto del Acuerdo de Cooperación Militar, Naval y Aéreo con Norteamérica

El 15 de enero de 1942, en Caracas, se firmó el *Acuerdo de Cooperación Militar, Naval y Aéreo en las Defensa del Hemisferio Occidental*. Mediante este acuerdo, Venezuela se comprometió a cooperar en la defensa continental colaborando con la protección del tránsito de los buques petroleros en el área del Golfo de Venezuela proveyendo escolta y protección con unidades navales venezolanas y permitiendo a buques y aeronaves de guerra estadounidenses entrar en aguas y espacio aéreo venezolano, por su parte los Estados Unidos se comprometieron a proporcionar, dentro del límite de su disponibilidad operacional, protección a buques venezolanos, incluyendo los petroleros, fuera de aguas territoriales venezolanas, y los aviones de las Fuerzas Armadas dentro y fuera de aguas territoriales venezolanas, en puertos o aeródromos norteamericanos o de cualquiera de sus posesiones.²¹³

El Golfo de Venezuela ubicado al Noroeste de Venezuela, tuvo para los años de la Segunda Guerra Mundial (como lo tiene hoy día) una vital importancia geoestratégica dado a la configuración geográfica, su potencial de recursos energéticos y a las rutas de comercio marítimo y petrolero que transitan desde los puertos nacionales de embarque de hidrocarburos al exterior, poseyendo la consideración especial que sus aguas internas no son rutas de paso internacional y de poseer un solo

²¹³ Carlos E, Hernández González. *La Armada de Venezuela en la Segunda Guerra Mundial*. Ponencia presentada ante el I Encuentro Internacional de Estudios Marítimos. Universidad Metropolitana. Caracas, junio de 2008, 30.

canal de acceso al lago de Maracaibo. En tal sentido y como lo expresó el notable especialista Nieves Croes, este golfo se considera como aguas vitales e históricas y de uso económico de la navegación desde y para puertos venezolanos.²¹⁴ Este criterio fue oficializado en el decreto sobre aguas territoriales del 15 de septiembre de 1939 y publicado en Gaceta Oficial N° 19.981 del 16 de septiembre del mismo año, firmado por el presidente López Contreras y refrendado por el general Isaías Medina Angarita, por entonces Ministro de Guerra y Marina. En el artículo II precisó lo siguiente:

“...Artículo II. En las bahías, golfos y senos sujetos a la exclusiva jurisdicción de la República, las aguas territoriales son el espacio marítimo que se extiende cinco kilómetros y 556 metros (tres millas náuticas) hacia el mar, medidos desde una línea recta trazada a través de la apertura...”

Estos argumentos fueron utilizados por el canciller Gil Borges en ocasión del incidente ocurrido entre el crucero auxiliar de la armada francesa *Barfleur* y el buque tanquero italiano *Alabama* en la entrada del canal de la barra de Maracaibo (hecho que se detallará más adelante en esta investigación) en la Nota de cancillería venezolana emitida el día 17 de junio de 1940, dirigido a la legación francesa acreditada en Caracas, en la Nota de Protesta N° 1.152 de fecha 17 de junio de 1940 el canciller Gil Borges definía al Golfo de Venezuela como “Golfo Histórico” y sus aguas nacionales especificado de la siguientes términos:²¹⁵

²¹⁴ Javier Nieves-Croes Dr. “El Derecho internacional venezolano en la Segunda Guerra Mundial. Los Aspectos Territoriales.” *ob. cit.*, 205-206.

²¹⁵ ACMRE. Nota de Protesta N° 1.152 de fecha 17 de junio de 1940, del gobierno de Venezuela al Gobierno de la República francesa. Libro Amarillo, 1941, Tomo I. Caracas.

“... Por su configuración geográfica, este Golfo, que en las cartas geográficas es conocido con el nombre de Golfo de Venezuela, por su profundidad en el territorio Venezolano, por el uso económico que está limitado al transporte del exterior para puertos venezolanos y de puertos venezolanos para el exterior, por el hecho de no tener sino una salida hacia el mar libre y de no ser vía de paso internacional, por consideraciones vitales de seguridad nacional, se caracteriza como golfo histórico y sus aguas como nacionales...”

En una segunda nota diplomática fechada el 16 de junio del mismo año e identificada con el N° 1.812 como contestación a otra comunicación de la legación francesa de Caracas donde expresaba que la república francesa no conocía la anterior disposición, el canciller Gil Borges responde ratificando la posición de venezolana.²¹⁶

“... Me permito recordar a V.E. que el artículo II del decreto que fija la extensión de aguas territoriales de la república se definieron las bahías y golfos de la manera siguiente “En las bahías, golfos y senos sujetos a la exclusiva jurisdicción de la República, las aguas territoriales son el espacio marítimo que se extiende cinco kilómetros y 556 metros (tres millas náuticas) hacia el mar, medidos desde una línea recta trazada a través de la apertura(...)La anterior definición fue publicada en gaceta Oficial 19.981 de fecha 16 de septiembre de 1939. Esta era una declaración oficial y no dudamos que la legación a su digno cargo de V.E. habrá comunicado a su gobierno. Por virtud de la disposición citada el mar territorial en el Golfo de Venezuela se extiende hacia el exterior desde una línea recta trazada entre los puntos más prominentes de la costa venezolana, que son “Punta Gallinas”²¹⁷ en la costa de Coro y Punta Castilletes en la costa de Maracaibo...”²¹⁸

En base a los planteamientos anteriores, Nieves Croes señaló, que de esa manera quedó establecida la posición del estado venezolano en cuanto a la territorialidad del Golfo de Venezuela y que la posición asumida por la cancillería

²¹⁶ Javier Nieves-Croes: *ob. cit.*, 205-206.

²¹⁷ Debe referirse a “Punta Salinas”.

²¹⁸ ACMRE. Nota Diplomática N° 1.812 de fecha 16 de julio de 1940, del gobierno de Venezuela al Gobierno de la República francesa. Libro Amarillo, 1941, t. I. Caracas.

venezolana durante la Segunda Guerra Mundial quedando respaldada y fortalecida por el desarrollo del Derecho del Mar.²¹⁹

En el mes de enero de 1942 arribó a Caracas el general del ejército de los Estados Unidos (U.S. Army) H.C. Inglés, acompañado del capitán de fragata de la armada norteamericana (U.S. Navy) Rufus King, quienes conformaban la delegación norteamericana encargada de la coordinación y negociaciones para estructurar el referido acuerdo. El 7 de enero la delegación norteamericana presentó un borrador de trabajo a la delegación militar venezolana, en cuya primera sección, correspondiente a la ayuda naval, se esbozaban las funciones que deberían cumplir las fuerzas navales de la República de los Estados Unidos de Venezuela cuya responsabilidad era la de garantizar el patrullaje y la escolta de los buques petroleros que transitaban desde la barra de Maracaibo a través del Golfo de Venezuela hasta llegar a los 12° de latitud Norte.²²⁰ Por su parte la representación venezolana, presentó en el artículo II, inciso (a) una modificación del proyecto donde planteó la siguiente proposición:

“...Venezuela acuerda que, dentro de los límites de sus recursos navales disponibles, protegerá en sus aguas territoriales, el tráfico marítimo de buques comerciales, incluyendo los petroleros, especialmente en el lago de Maracaibo, en el Golfo de Venezuela desde la barra de Maracaibo hasta los 12 grados 15 minutos de Latitud Norte, en las cercanías de Puerto la Cruz y entre La Guaira y Puerto Cabello...”

²¹⁹ Javier Nieves-Croes: *ob. cit.*, 207

²²⁰ Nora Bustamante., *ob. cit.*, 41-42

Importante es resaltar que el complemento de la propuesta venezolana al Artículo II introdujo el concepto de “aguas territoriales” no precisado en el borrador de trabajo norteamericano, extendiendo además la jurisdicción de las fuerzas navales venezolanas a 12 grados, 15 minutos de latitud Norte, determinando la extensión de la jurisdicción venezolana en el Golfo de Venezuela. Elemento ilustrativo de lo planteado es la infografía presentada por Javier Nieves-Croes referente a la jurisdicción venezolana del Golfo de Venezuela según el Acuerdo de Cooperación Militar, Naval y Aéreo con Norteamérica de 1942:²²¹ Ver gráfico N° 2.

Gráfico N° 2



Línea de cierre del Golfo de Venezuela de acuerdo al tratado de febrero de 1942²²²

²²¹ Fuente: Javier Nieves-Croes. *ob. cit.*, 208.

²²² Fuente: Javier Nieves-Croes Dr. “El Derecho internacional venezolano en la Segunda Guerra Mundial. Los Aspectos Territoriales.”

En atención a la propuesta venezolana del Artículo II, Nora Bustamante en su obra ya citada²²³ señala que, muy probablemente el presidente Medina Angarita, fue quien aprobó el articulado de este convenio, y el que introdujo los criterios de considerar *Aguas Territoriales*, desde la Barra de Maracaibo hasta los 12 grados 15 minutos de latitud Norte. También es importante destacar que, el embajador venezolano Roberto Palacios, siendo Director General Sectorial de Biblioteca e Información y Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores, realizó en 1990 una investigación sobre la documentación existente correspondiente al *Acuerdo de Cooperación Militar, Naval y Aéreo suscrito con Norteamérica*, cuyos resultados presentó al Ministerio de Relaciones Exteriores en un informe preliminar titulado: *El Gobierno Norteamericano y el Golfo de Venezuela entre 1939 y 1945*, investigación efectuada en los Archivos Nacionales de Estados Unidos de América²²⁴ en Washington. De la documentación recabada por el embajador Palacios se puede precisar los pormenores y detalles del proceso realizado en el mes de enero de 1942 que, en términos espaciales determinó la jurisdicción de las Fuerzas Navales Venezolanas en el Golfo de Venezuela.

La ratificación de esta situación se concretó el 28 de febrero de 1942 al notificar a los distintos comandos de la Armada norteamericana, la zona de defensa bajo la responsabilidad de Venezuela, la cual quedaba comprendida en la zona de defensa bajo

²²³ Nora Bustamante, *Medina: Militar Civilista. Gran Demócrata. ob. cit.*, 42.

²²⁴ En sus siglas en Ingles **N.A.R.A.** National Archives of Records Administration.

la jurisdicción del *Sector Trinidad del Caribbean Sea Frontier*.²²⁵ Según estas disposiciones, el área comprendía desde los 18° 5 minutos de latitud norte y 80 grados, 27 minutos longitud oeste de Punta Gallinas, en Colombia y desde allí a lo largo de los límites internacionales, la cual incluía toda Venezuela, Guayana Británica, Surinam y la Guayana Francesa²²⁶. En el transcurso del año 1942, entre el embajador de Estados Unidos en Caracas y el Canciller Parra Pérez, intercambiaron documentación concerniente a la ratificación del acuerdo el cual entró en vigor el 28 de enero de 1943, fecha en la cual el Gobierno estadounidense reconoció la jurisdicción venezolana en el Golfo de Venezuela desde la Barra de Maracaibo hasta los 12 grados 15 minutos norte establecidos en el artículo II del referido acuerdo.²²⁷

3. Firma de los convenios de *Modus Vivendi* entre Venezuela y Estados Unidos de Norteamérica, febrero, mayo y octubre 1943.

Durante el transcurso del año 1943 se celebraron con Estados Unidos de Norteamérica tres acuerdos de *Modus Vivendi*, el primero de los cuales relativo a la cooperación del desarrollo para la producción de caucho venezolano destinado para el uso en actividades de la defensa continental, a través de la compañía norteamericana *Rubber Reserve Company*, firmado en Caracas el 13 de octubre de 1942 y renovado el

²²⁵ *U.S. Caribbean Sea Frontier*: En español Frontera del Mar Caribe de los Estados Unidos. La Armada norteamericana creó el *Caribbean Sea Frontier* (CARIBSEAFRON) en el mes de junio de 1941, cuyo Cuartel General se ubicó en Puerto Rico, bajo el comando del Vicealmirante John H.

²²⁶ Nora Bustamante, *ob. cit.*, 43 y Javier Nieves-Croes: *ob. cit.*, 208-209.

²²⁷ Nora Bustamante, *ob. cit.*, 43.

13 de octubre de 1943.²²⁸ El segundo convenio se firmó el 18 de febrero de ese año acordaba el inicio del Programa de Cooperación de Salud y Saneamiento. El tercero se firmó el 14 de mayo de ese año establecido para desarrollar el programa de incremento de la producción alimentaria. La firma de los tres acuerdos de *Modus Vivendi* se realizó a través del Ministerio de Relaciones exteriores y la Embajada de los Estados Unidos en Caracas.²²⁹

4. Visita a Estados Unidos de Norteamérica y entrevista en Washington con el Presidente Franklin D. Roosevelt, enero 1944

En el mes de enero 1944 y en medio del inicio del sexto año de la Segunda Guerra Mundial, el general Medina Angarita atendió una invitación realizada por el presidente de los Estado Unidos de Norteamérica a visitar el país del Norte, siendo el primer presidente venezolano en realizar una visita oficial a este país.

La comitiva oficial que acompañó al presidente, estuvo conformada por el Ministro de Hacienda Sr. Rodolfo Rojas, el Ministro de Obras Públicas Dr. Manuel Silveira, el Procurador General de la República Dr. Gustavo Manrique Pacanins, el Embajador de Venezuela en los Estados Unidos el Dr. Diógenes Escalante y el jefe de la Dirección de Marina Capitán de Navío Antonio Picardi entre otros. La delegación

²²⁸ United States Department of State. *United States Statutes at Large 1944. Proclamations, treaties and international agreements other than treaties.* Washington. United States Government Printing Office. 1944. pp.1572-1574. Publicación en línea disponible en <https://books.google.co.ve/books?id=31wZsHnUBdwC&pg=PA1572&dq>. Consultado el 8 de mayo 2020.

²²⁹ “Ayer fue firmado un Modus Vivendi con los Estados Unidos”. *Diario el Heraldo*, Caracas, mayo 15. En José Rivas Rivas, *Historia Gráfica de Venezuela, Una historia contada por la prensa. El gobierno de Medina Angarita 1941-1945.* Caracas. Ediciones Torán C.A. 1989. t. II.,101.

venezolana arribó a Miami el día 18 de enero de 1944 para luego partir en la tarde del día siguiente a la ciudad de Washington.²³⁰ En el transcurso de esta visita el presidente Medina se entrevistó en dos oportunidades con el presidente Franklin D. Roosevelt y pronunció un discurso en la Cámara de Representantes del Senado en el Congreso de esa nación. Los pormenores de las conversaciones sostenidas entre los presidentes Medina y Roosevelt durante la noche del 19 y la mañana del 20 de enero, se encuentran plasmados profusamente en la obra ya citada de Nora Bustamante, *Medina: Militar Civilista. Gran Demócrata*.²³¹

Los temas tratados en estas entrevistas se centraron sobre la defensa militar en el hemisferio, el apoyo venezolano al esfuerzo bélico aliado, las relaciones entre Venezuela y el Reino de los Países Bajos, y la situación de las refinerías de Aruba y Curazao y el cambio de soberanía de estas, como también lo concerniente a la instalación de refinerías en Venezuela. También ambos presidentes trataron el tema del material militar entregado a Venezuela bajo el Programa de Préstamo y Arriendo, los requerimientos de la armada venezolana y la necesidad de importación de materiales para el desarrollo de los programas de obras públicas que estaban llevando adelante el país.²³² En el discurso dado por el presidente Medina ante la Cámara de Representantes del Senado del Congreso de los Estados Unidos expresa de manera digna la posición

²³⁰ Nora Bustamante., *ob. cit.*, 27

²³¹ *Ibíd.*, 29-30.

²³² *Ibíd.*, 230-31.

del gobierno venezolano de apoyo manifiesto como aliado a la nación americana. Los fragmentos más significativos de la intervención fueron los siguientes:²³³

“...Os hemos dado y os damos todo lo que podemos. Las materias primas y artículos de primera necesidad disponibles a la orden de las Naciones Unidas (...) Venezuela es un país libre, aspiramos a vivir en un mundo regido por la justicia y por el derecho ofreciéndonos mutua ayuda, mutuo respeto y mutua confianza, ni queremos ser engañados ni engañamos (...) Nuestro petróleo, afortunadamente abundante, ha sido y seguirá yendo hasta los campos de batalla del lado de las democracias(...). Nunca hemos pedido nada, nunca hemos aceptado nada que no hayamos pagado íntegramente, y nuestra amistad por el contrario, se traduce en inmensa ayuda material para la causa por la cual vuestros hijos ofrecen sus vidas...”

“...Nuestra actitud de hoy es la misma de siempre. Por eso, desde el primer momento del criminal ataque a Pearl Harbour, nos colocamos a vuestro lado. La causa que defendéis es causa común de los pueblos democráticos...”

El presidente y su comitiva regresaron a Venezuela el 5 de febrero de 1944.²³⁴

Esta gira por estados Unidos fue calificada como un éxito de la política exterior venezolana. Las actividades cumplidas durante esta visita de estado frente a la jerarquía política y económica de los Estados Unidos giraron alrededor de dos objetivos: asegurar unas relaciones justas, equitativas y solidarias y preservar el derecho del gobierno venezolano a garantizar su soberanía política y económica.²³⁵

²³³ *Ibíd.*, 30-35.

²³⁴ *Ibíd.*, 27.

²³⁵ Luis Manuel Marcano Salazar “La dinámica de las relaciones diplomáticas entre Venezuela y los Estados Unidos durante el gobierno del general Isaías Medina Angarita (1941–1945)” en *Anuario Latinoamericano Ciencias Políticas y Relaciones Internacionales* vol. 9, 2020, 37-51 y 48.

5. Visita de la primera dama de los Estados Unidos de Norteamérica a Caracas.

Marzo 1944

En Marzo de 1944 la primera Dama de los Estados Unidos de Norteamérica Eleanor Roosevelt dentro del contexto de una gira realizada para visitar a las bases estadounidenses situadas en Centro América y el Caribe, realizó una visita de buena voluntad y de correspondencia a la visita oficial que realizara el presidente Medina en enero de ese año a la casa Blanca.²³⁶ En las anotaciones de su diario personal Eleanor Roosevelt deja sentado las apreciaciones de su viaje a Caracas.²³⁷ La visita realizada a Venezuela por parte de la primera dama estadounidense fue una demostración de la importancia asignada por el Departamento de Estado Norteamericano a las relaciones y acercamiento con el gobierno del presidente Medina Angarita. Coincidiendo con lo señalado por Edgard Blanco en su trabajo sobre *La Diplomacia Naval estadounidense en Venezuela entre 1933-1942*, cabe a destacar que esta visita puede ser considerada la contraparte de la diplomacia estadounidense a las visitas realizadas a Venezuela por parte de la esposa del director del *Instituto Iberoamericano de Berlín* antes de que estallara la Segunda Guerra Mundial.²³⁸

²³⁶ “Brillante recibimiento tributó Caracas a la Señora Roosevelt”. *El Nacional*, Caracas, marzo 20. En José Rivas Rivas, *Historia gráfica de Venezuela, Una historia contada por la prensa. El gobierno de Medina Angarita*. Caracas, Ediciones Torán C.A, 1989. t. II, 133-134.

²³⁷ Eleanor Roosevelt, "My Day, March 24, 1944," *The Eleanor Roosevelt Papers Digital Edition* (2017), Documento en línea https://www2.gwu.edu/~erpapers/myday/displaydoc.cfm?_y=1944&_f=md056753. Consultado el 30/5/2020.

²³⁸ Edgard Blanco. “La Diplomacia Naval Estadounidense en Venezuela. 1933-194” En *Festina Lente*. Documento en línea disponible en. <http://edgareblancocarrero.blogspot.com/2012/02/>. Consultado el 03/01/ 2021.

b. Relaciones bilaterales con Brasil entre 1936-1945

A través de la recién creada oficina de fronteras, se realizaron aportes considerables en la labor de precisión de los linderos con el gobierno de Brasil con el que se llegó a un acuerdo tanto en la parte jurídica como en los aspectos técnicos relacionados con a la delimitación y demarcación de la frontera. En el mes de mayo de 1938 se reunieron en la ciudad de Belem do Pará los comisionados de ambas naciones para definir las condiciones técnicas para la realización de la demarcación de fronteras. El 7 de diciembre de 1938 Venezuela firmó un convenio con el Brasil sobre el arreglo pacífico de las controversias internacionales el cual fue punto de partida de una política recíproca de conciliación y amistad.²³⁹

c. Relaciones bilaterales con la Gran Bretaña entre 1936-1945

1. Revisión y actualización del Tratado de Amistad, Comercio y Navegación

Para el año de 1936, todavía seguía vigente con la Gran Bretaña el Tratado de Amistad, Comercio y Navegación firmado en 1825 por la Gran Colombia y confirmado más tarde por la República de Venezuela en el año de 1834. El proceso de reforma de dicho tratado se inició en el año 1936.²⁴⁰

²³⁹ Alfredo Tarre Murzi. *ob.cit.*, 349.

²⁴⁰ *Ibíd.*, 350.

2. El Tratado sobre las Áreas Submarinas en el Golfo de Paria y la controversia sobre Isla de Patos

Durante el período de gobierno del general López Contreras, se iniciaron las gestiones para resolver dos aspectos limítrofes pendientes con la Gran Bretaña como lo fueron la delimitación de áreas marinas y submarinas en el Golfo de Paria y la definición de la controversia por la posesión de la Isla de Patos. El Golfo de Paria, ubicado al extremo oriental del territorio venezolano y encerrado entre la zona occidental de la Isla de Trinidad y el territorio continental nacional posee una superficie de 7.800 km cuadrados con dos entradas, una al norte, entre la parte norte de Trinidad y la Península de Paria, conocida como Boca de Dragón y la otra, al sur conocida como Boca de Serpiente entre el Delta del Río Orinoco y la zona sur oeste de Trinidad. El Golfo de Paria representaba para la época una importante ruta marítima ya que era el canal de salida de los tanqueros que transportaban el petróleo venezolano extraído en los campos de Monagas.²⁴¹ La Gran Bretaña históricamente se había negado a tratar estos asuntos con Venezuela, siendo esto motivo de controversia entre las dos naciones. Durante los primeros meses de la Segunda Guerra Mundial el gobierno británico comienza a estar acorralada por la ofensiva alemana y el ataque a sus fuentes de suministro de combustible por lo que se ve urgida de mejorar y estrechar sus relaciones con Venezuela, cuyo petróleo había adquirido una vital importancia estratégica. Ante la solicitud de la cancillería venezolana de reiniciar las conversaciones de los temas

²⁴¹ Javier Nieves-Croes: *ob. cit.*, 200.

límites pendientes y a instancias del gobierno norteamericano la corona británica aceptó iniciar la revisión de las controversias para finalmente suscribir en febrero de 1942 dos tratados con Venezuela. De acuerdo a lo que señala Nieves-Croes, el Tratado sobre las Áreas Submarinas en el Golfo de Paria entre Venezuela y el Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte firmado el 26 de febrero de 1942, fue la norma precursora de la figura jurídica de la plataforma continental.²⁴²

Igualmente, Isidro Morales Paul en su libro *La delimitación de aéreas marino y submarino entre Venezuela y Trinidad & Tobago*²⁴³ coincidió con Nieves-Croes señalando que:²⁴⁴

“...Este tratado representa el primer caso en que dos estados definían sus respectivos derechos en relación al suelos y subsuelos marinos. Es cierto que no se utilizó la expresión “Plataforma Continental como se ha denominado la prolongación natural del territorio posteriormente, pero la inequívoca referencia al lecho del mar y del subsuelo fuera de las aguas territoriales de las Altas Partes Contratantes de uno y otro lado de la línea límite, no da lugar a dudas...”

De la misma forma Morales Paul señala, que el Tratado suscrito estableció que las áreas submarinas del Golfo de Paria serían delimitadas equitativamente entre Trinidad y Venezuela, tomando como base tres líneas (A, B, Y) que serían trazadas por una comisión mixta británico-venezolana.²⁴⁵ Ver gráfico N° 3.

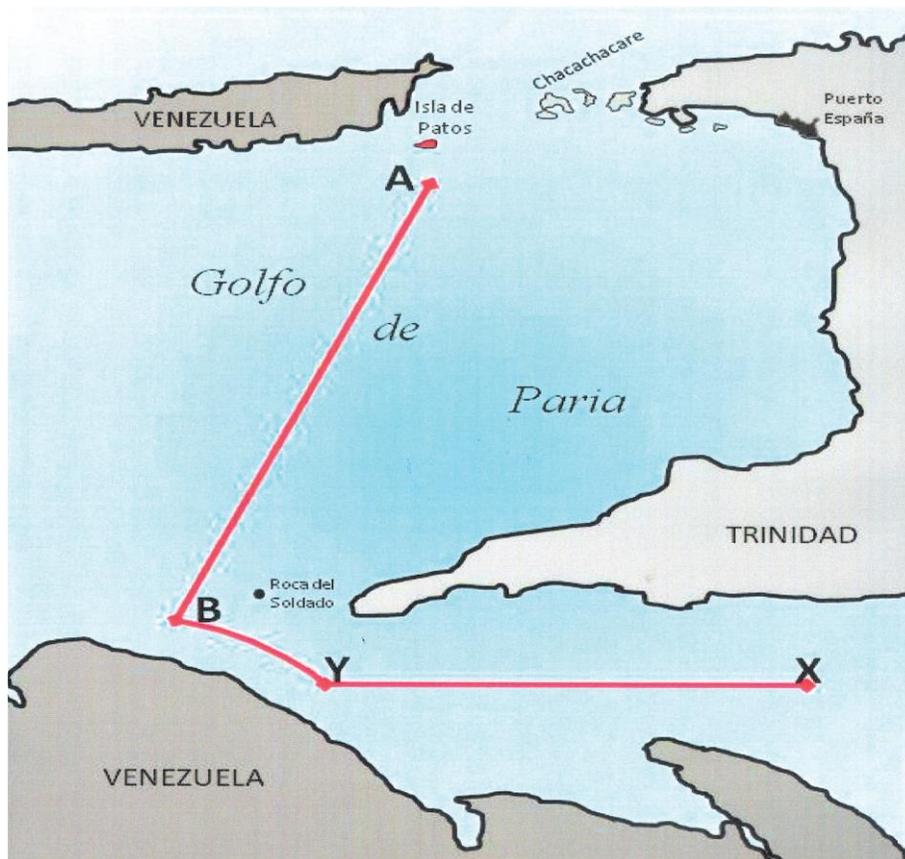
²⁴² Fuente: Javier Nieves-Croes: *ob. cit.*, 202-204

²⁴³ Isidro Morales Paúl. *La delimitación de aéreas marinas y submarinas entre Venezuela y Trinidad & Tobago*. Caracas: Biblioteca de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales.1993, 33.

²⁴⁴ *Ídem*.

²⁴⁵ Isidro Morales Paúl. *La delimitación de aéreas marinas y submarinas entre Venezuela y Trinidad & Tobago*. Caracas, Biblioteca de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales, 1993, 33.

Grafico N°3



Delimitación del Golfo de Paria, febrero 1942²⁴⁶

También se puede considerar que el Tratado del Golfo de Paria fue la primera vez en la historia que dos Estados con costas frente a frente delimitaron sus áreas submarinas y es el inmediato antecedente de la Proclamación Truman de 1945 sobre la Plataforma Continental. Se trató pues, de negociaciones directas bilaterales en las que confirmaba la voluntad de Venezuela de hacer valer sus legítimos derechos.²⁴⁷

²⁴⁶ Fuente: Javier Nieves-Croes "El Derecho internacional venezolano en la Segunda Guerra Mundial, 200.

²⁴⁷ Edmundo González Urrutia, *Caracciolo Parra Pérez, ob.cit.*, 102-103.

3. La controversia sobre Isla de Patos

Isla de patos es una pequeña isla ubicada a unos 14 kilómetros al sur del extremo oriental de la península de Paria, con una extensión de menos de un kilómetro cuadrado, pero su ubicación, en la entrada de Boca de Dragón le confiere gran valor estratégico, ya que controla el acceso norte del Golfo, precisamente la ruta de navegación más importante a Puerto España, capital y principal puerto de la isla de Trinidad.²⁴⁸ También, según lo detallado por Bonifacio Velázquez la importancia militar de la isla de Patos, reside en que, siendo su parte más alta en noventa y ocho metros, sirve como puesto de observación, para vigilar la navegación en el Golfo de Paria; y divisar con gran facilidad el tránsito de buques del mar Caribe a la entrada por Boca Grande, la más importante entrada del Golfo, por su lado Norte.²⁴⁹ Según Pedro D. Correa, el origen de la controversia por esta isla se inicia en 1859, en plena Guerra Federal, cuando Venezuela realizó una reclamación a las autoridades del gobierno británico en Trinidad por haber encontrado ciudadanos ingleses habitando en la isla.²⁵⁰ Igualmente el doctor Javier Nieves Croes, en su trabajo sobre el Derecho Internacional venezolano en la Segunda Guerra Mundial, coincidió con lo expuesto por Correa.²⁵¹

Para comienzos de la Segunda Guerra Mundial, Gran Bretaña ocupaba la isla de Patos, pretendiendo indebidamente extender el reconocimiento de la ocupación

²⁴⁸ Javier Nieves-Croes, *ob. cit.*, 201-202.

²⁴⁹ *Ídem.*

²⁵⁰ Pedro D, Correa. “La recuperación de Isla de Patos”. *Boletín de la Academia Nacional de la Historia* N° 385. Caracas, Academia Nacional de la Historia (Versión digital), 105-122.

²⁵¹ Javier Nieves-Croes. *ob. cit.*, 201.

británica de la isla de Trinidad, por lo cual se había mantenido el reclamo del gobierno venezolano por la soberanía de la isla a través de sucesivas notas de protesta.²⁵² La actitud Inglesa, que hasta entonces había sido la negación de devolución de la Isla de Patos cambió al respecto, a partir de la comprometida situación de Gran Bretaña en medio del creciente conflicto bélico en Europa y su necesidad de abastecerse de petróleo, siendo este el momento cuando la cancillería de Venezuela encontró la oportunidad de reclamar con éxito la devolución de la Isla de Patos.²⁵³ Igualmente, Nieves Croes destaca al respecto que, cuando la Gran Bretaña le manifestó al gobierno del general López en 1936, la proposición de iniciar las negociaciones para delimitar las áreas submarinas en el Golfo de Paria, Venezuela demandó que la controversia sobre la isla de Patos formara parte de la agenda de la negociación, lo cual fue aceptado por el *Foreing Office* británico. En esta negociación se contó con la mediación de los Estados Unidos, que instó a la Gran Bretaña otorgar la jurisdicción plena de la isla de Patos a Venezuela.²⁵⁴

El acuerdo sobre la controversia de isla de Patos y el Tratado sobre las Áreas Submarinas en el Golfo de Paria entre Venezuela y la Gran Bretaña fue firmado seis años más tarde durante la presidencia del general Isaías Medina Angarita, correspondiéndole al canciller Parra Pérez encargarse de la fase final del acuerdo y coordinar lo concerniente a la firma de los tratados anglo-venezolanos sobre la Isla de

²⁵² *Ídem.*

²⁵³ *Ídem.*

²⁵⁴ *Ídem.*

Patos y las Áreas Submarinas del Golfo de Paria, conjuntamente con el representante de la corona británica en Caracas, Donald Saint Clair Gainer.²⁵⁵ Ambos tratados fueron acordados el 26 de febrero de 1942, siendo aprobados por el Congreso Nacional el 15 de junio del mismo año. El 28 de septiembre siguiente, Gran Bretaña entregó formalmente la isla a Venezuela. En la ceremonia de entrega la delegación venezolana estuvo encabezada por el canciller Caracciolo Parra Pérez y el ministro de Guerra y Marina, coronel Juan de Dios Celis Paredes. Mientras, el Reino Unido estuvo representado por el Gobernador General de Trinidad y Tobago, Sir Bede Clifford. El traspaso se concretó al ser arriada la bandera británica e izada la de Venezuela, por soldados de los respectivos países.²⁵⁶ El traspaso de la isla de Patos puso fin al diferendo sobre la materia.²⁵⁷ El Tratado de 1942 conllevó un logro importante para la cancillería Venezolana, que es el reconocimiento de la capacidad de isla de Patos para generar sus respectivas áreas marítimas, como son Mar Territorial y Plataforma Continental, importante precedente en la delimitación del Archipiélago de Los Monjes y de isla de Aves.²⁵⁸

²⁵⁵ “Tratados Venezolano- británicos.”. *El Heraldo* Caracas, febrero 26. En José Rivas Rivas, *El Gobierno de Medina Angarita. ob. cit.*, 62.

²⁵⁶ “Traspaso a Venezuela de la Isla de Patos”. *El Heraldo* Caracas, septiembre 30. En José Rivas Rivas, *El Gobierno de Medina Angarita. ob.cit.*, 80-81.

²⁵⁷ Para mayor amplitud y conocimiento sobre la importancia del tratado de “Delimitación de áreas marinas y submarinas entre Venezuela y Trinidad” ver la obra: Isidro Morales Paúl, Política exterior y relaciones internacionales, Caracas, Academia de Ciencias Políticas y Sociales, 1989, pp. 262-265 y Kaldone G. Nweihed, “El tratado precursor del golfo de Paria”, La Vigencia del mar: una investigación acerca de la soberanía marítima y la plataforma continental de Venezuela dentro del marco internacional de Derecho del Mar, Caracas, Equinoccio, Universidad Simón Bolívar, 1973, vol. 2, 321-337.

²⁵⁸ Javier Nieves-Croes. *ob. cit.*, 203.

d. Relaciones bilaterales con la república de Colombia entre 1936-1941

1. Tratado sobre demarcación de fronteras y navegación de los ríos comunes

El tratado de límites con Colombia de 1941 firmado durante la gestión del general López Contreras y el canciller Gil Borges fue sin duda alguna la actuación de la política exterior más controvertida y criticada, siendo considerada como la actuación diplomática más lesiva a los intereses nacionales dando origen a inconvenientes y obstrucciones a los futuros procesos de delimitación de fronteras marinas y submarinas en el golfo de Venezuela con la república de Colombia. El resultado desfavorable con respecto a la definición de fronteras en la región del Tama-Oira-Sarare y en la región del Río de Oro dio lugar a intensos debates en el Congreso de la República y airadas protestas en la opinión pública. En todo caso fue un diferendo en cuya secuela salió perdiendo el estado venezolano.²⁵⁹ El tratado con Colombia fue firmado el día 5 de abril de 1941 en ceremonia realizada en territorio colombiano en la iglesia de la Villa del Rosario en la ciudad de Cúcuta, con la asistencia de los presidentes López Contreras y del mandatario colombiano doctor Eduardo Santos en presencia de los cancilleres y embajadores de ambas naciones. Según señala Alfredo Tarre en su obra; “Fue el acto diplomático póstumo del régimen de López Contreras, si recordamos que días después entregó la presidencia al general Isaías Medina Angarita”.²⁶⁰ En el mes de junio de 1941 habiendo ya asumido la presidencia el general Medina se discutió en el Congreso

²⁵⁹ Alfredo Tarre Murzi. *ob. cit.*, 351.

²⁶⁰ *Ibíd.*, 352.

de la República el Proyecto de Ley Aprobatoria de este Tratado saliendo a la luz pública los errores y omisiones cometidos durante las negociaciones. Allí se criticó la política de puertas cerradas de la cancillería mientras se negociaba el tratado y su posterior firma sin haber sido expuesto el contenido ante la opinión pública.²⁶¹ Con relación a la pérdida de territorio en la región de Río de Oro Nieves-Croes señala lo siguiente:²⁶²

“...En realidad, una vez que se revisan los argumentos esgrimidos por las partes, se llega a la conclusión que Venezuela perdió esos 800 Km², que le pertenecían de pleno derecho y conservó la extensión de la zona del río Oirá, que también le pertenecía en pleno derecho...”

Por su parte Roberto Pérez Lecuna en su obra *Apuntes para la historia militar de Venezuela 1º de enero de 1936 a, 18 de octubre de 1945* expresó que nuestro país había cedido ante la presión militar colombiana, especialmente en lo que se refiere al poder aéreo y por ello firmó el tratado agregando lo siguiente:²⁶³

“...El 5 de abril y como producto de la presión militar colombiana en especial el desbalance negativo para Venezuela del poder aéreo del vecino país. “Fuimos obligados a firmar en el Templo del Rosario de Cúcuta el Tratado de Límites y Navegación en Ríos Comunes...”

“...El Congreso Nacional ratificó el tratado con pocos votos en contra. La mayoría de los parlamentarios cedieron ante la presión militar colombiana ratificando ese tratado, que ha dejado heridas abiertas en la conciencia de los venezolanos y que sin duda nos aleja de cualquier solución justa para las diferencias naturales entre dos países limítrofes...”

²⁶¹ Alfredo Tarre Murzi. *ob.cit.*, 352.

²⁶² Javier Nieves-Croes. *ob.cit.*, 188.

²⁶³ Roberto Pérez Lecuna, *Apuntes para la historia militar de Venezuela 1º de enero de 1936 a, 18 de octubre de 1945*. Caracas, Edición del autor, 1999, 514.

En este sentido el ex presidente Rafael Caldera comenta en su obra; *Los Causahabientes, De Carabobo a Punto Fijo*²⁶⁴ lo siguiente;

*“Estaba convencido de que López y su canciller Gil-Borges lo hicieron [la firma del tratado con Colombia] con la mejor buena fe, considerando que con ello daban un paso trascendental para el bien del país. Lamentablemente, fue un grave error, no solo porque se cedió territorio indebidamente en el área de Río de Oro, donde había una diferencia entre las dos naciones, sino porque en el Tratado se renunció al derecho exclusivo de la navegación de los ríos con trayectos comunes, que había sido una carta de negociación para lograr una rectificación de los límites fijados por el Laudo de 1891.”*²⁶⁵

La navegación de los ríos comunes quedó circunscrita a un acuerdo posterior que aun no se ha concretado.

e. Inicio de las relaciones diplomáticas entre Venezuela y la URSS, abril 1945

El gobierno del general Isaías Medina Angarita inició las gestiones para establecer las relaciones diplomáticas con la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas cuyos trámites se realizaron a través de la cancillería y del embajador de Venezuela en Washington Diógenes Escalante ante el embajador Soviético Andrei Gromyko para gestionar lo concerniente al inicio de las relaciones diplomáticas y consulares y el intercambio de embajadores extraordinarios y plenipotenciarios entre los dos países.²⁶⁶ La Gaceta Oficial en su edición del 6 de abril de 1945 publica el decreto por medio del cual se crea la Embajada de Estados Unidos de Venezuela en la

²⁶⁴ Rafael Caldera. *Los Causahabientes. De Carabobo a Punto Fijo*. Caracas, Editorial Panapo, 1999,

²⁶⁵ *Ibíd.* 101.

²⁶⁶ Nora Bustamante, *ob. cit.*, 11-12.

Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, siendo designado como embajador en Moscú el Dr. José Rafael Pocaterra.²⁶⁷

f. Relaciones bilaterales con las Antillas Neerlandesas. El caso de la defensa mancomunada de Aruba y Curazao

1. La estratégica ubicación geográfica

Para comprender en su justa dimensión las implicaciones geopolíticas y militares de las controversias surgidas con Reino de los Países Bajos por las islas de Aruba y Curazao durante la Segunda Guerra Mundial, primeramente, se hace necesario analizar la ubicación geográfica de estas islas con respecto a Venezuela. Aruba y Curazao forman parte de una cadena de islas que se extienden de oeste a este, a pocas millas al norte de la costa de Venezuela, iniciando esta cadena insular el archipiélago de Los Monjes, seguido por las islas holandesas Aruba, Curazao y Bonaire, continuando con los archipiélagos de Las Aves, Los Roques y de La Orchila, prolongándose al oriente con la isla de la Blanquilla, el archipiélago de Los Hermanos y finalizando con el archipiélago de Los Testigos.²⁶⁸ Aruba, situada estratégicamente frente a la entrada del Golfo de Venezuela, arteria vital de la economía venezolana, se encuentra ubicada a 14 millas náuticas de la costa de Paraguaná, a 150 millas náuticas

²⁶⁷ “Creada la Embajada de Venezuela en la URSS y la Legación en Francia”. *El Nacional*, Caracas, abril 7. En José Rivas Rivas, *Historia gráfica de Venezuela, Una historia contada por la prensa. El gobierno de Medina Angarita*. Caracas. Ediciones Torán C.A, 1989, t II, 196-197.

²⁶⁸ Roberto Palacios, Embajador, “La Segunda Guerra Mundial, Venezuela y Los Países Bajos. Análisis Geopolítico”, *ob. cit.*, 109.

de la Barra de Maracaibo y a 37 millas náuticas del Archipiélago de los Monjes. La Isla de Curazao, dista a 32 millas náuticas del punto más cercano de la costa del estado Falcón, por su parte Bonaire, se encuentra a 31 millas náuticas al oeste del archipiélago venezolano de Las Aves. Aruba y Curazao están ubicadas no solamente cerca de los principales puertos y áreas de producción petrolera de Venezuela, sino también muy cerca de sus centros del poder político.²⁶⁹ Esta situación geográfica tuvo como consecuencia que toda acción de guerra contra los Países Bajos y sus islas caribeñas, necesariamente afectó los mares y la costa firme venezolana durante el histórico período de la Segunda Guerra Mundial, conllevando importantes implicaciones geopolíticas, geoestratégicas y geoeconómicas en las relaciones de ambos países.²⁷⁰

2. Los vitales intereses políticos y económicos de Venezuela en las islas neerlandesas

En concordancia con lo antes expuesto, la Cancillería venezolana durante los primeros años de la guerra, sostenía que Venezuela tenía vitales intereses políticos y económicos en las islas neerlandesas, derivados especialmente de su situación geográfica, de la industria del petróleo, y de la suerte que pudiesen correr. Por ese motivo el gobierno de Venezuela exigió que, cualquier medida relativa a la defensa, protección y administración de esas islas, debiera consultarse con el Estado

²⁶⁹ *Ídem.*

²⁷⁰ *Ídem.*

venezolano, permitiéndole intervenir y participar en la defensa de las Antillas Neerlandesas de acuerdo a lo establecido en el *Acta de La Habana* de 1940.²⁷¹

3. Ocupación militar de Aruba y Curazao por Francia y Gran Bretaña, mayo 1940

Al consumarse la ocupación de Dinamarca y Noruega por Alemania, en abril de 1940, los británicos temieron que era inminente la invasión de los Países Bajos por la Alemania nazi, como en efecto ocurrió, y que las posesiones neerlandesas de Aruba y Curazao podían correr la misma suerte, perdiéndose con ellas sus importantes refinерías. El Almirantazgo británico convocó una reunión de emergencia en Londres, con representantes de Alto Mando militar francés para realizar la ocupación preventiva de dichas islas con el conocimiento del Gobierno holandés.²⁷² El 10 de mayo de 1940 la Alemania nazi invadió a los Países Bajos. La Reina y su Gobierno, así como la alta gerencia de la Shell huyeron a Londres donde se instalaron hasta la liberación de su país en 1945. Motivado al temor por la ambición germana de extender sus dominios al Caribe, a pocas horas de haber sido ocupado los Países Bajos por los ejércitos alemanes, arribaron tropas francesas a Aruba y tropas británicas a Curazao, con la venia del gobierno neerlandés en el exilio, con el propósito de hacer una ocupación preventiva y

²⁷¹ *Ibíd.*, 130.

²⁷² Roberto, Palacios, Embajador, “Venezuela y Curazao Bosquejo Histórico. (Curazao, puente entre el mundo neerlandés-europeo y el mundo venezolano-latinoamericano)” en; *Curazao y Venezuela unidas por el Caribe*. Caracas, Edición del Bancaribe Curazao Bank, N.V.2008, 135-172.

proteger las refinerías contra sabotaje y amenazas de ataques a ser realizados desde el mar.²⁷³

4. La reacción de Venezuela ante la ocupación militar de Aruba y Curazao

Al conocerse la noticia en Caracas, el Canciller venezolano llamó al Encargado de Negocios de los Estados Unidos, para expresarle la profunda preocupación del gobierno venezolano por lo acontecido,²⁷⁴ (la ocupación militar de una gran potencia frente a sus costas), manifestándole que una vez instalados los ingleses en la isla sería muy difícil sacarlos una vez finalizada la guerra, ya que estaban en posesión de Trinidad y podrían fácilmente extender su dominio sobre la cadena de islas ubicadas frente a las costas venezolanas y dado a que las refinerías ubicadas en Aruba y Curazao formaban parte integral del proceso de industria petrolera nacional, Venezuela no podía permanecer impasible frente a los cambios de soberanía de dichas islas. El Secretario de Estado Hull, entendiendo la preocupación de Venezuela por las implicaciones estratégicas que tendría la ocupación militar de una potencia europea en las islas frente a sus costas, le garantizó a la Cancillería venezolana todo el apoyo del Departamento de Estado en lo referente a la defensa de dichas islas y que procedería a reclamar tanto a los británicos como a los franceses por haber desembarcado tropas en Curazao y Aruba, advirtiéndole todas las consecuencias que podía arrastrar en el futuro.²⁷⁵ En tal sentido, el Departamento de Estado solicitó explicaciones al Embajador británico por

²⁷³ Roberto Palacios, *ob. cit.*, 118.

²⁷⁴ *Ibíd.*, 120.

²⁷⁵ *Ibíd.*, 120-121.

la invasión, comunicándole que el hecho podría levantar malos entendidos y críticas por todo el continente americano y perjudicar así a los propios ingleses.²⁷⁶ De igual forma, el Embajador neerlandés aclaró la situación ante el Departamento de Estado señalando que debido a la importancia de las refinerías de Aruba y Curazao para los Aliados, al peligro de sabotaje por agentes alemanes y a la poca capacidad de defensa de las autoridades locales en las islas, se habían hecho necesario pedir asistencia a los ingleses y franceses, y que de ninguna manera sus tropas podrían considerarse fuerzas de ocupación.²⁷⁷

5. Relevo de guardia en la defensa de Aruba y Curazao

Para el mes de noviembre de 1941, los destacamentos británicos llevaban más de un año en Aruba y Curazao, (pues los franceses habían permanecido apenas seis semanas en esta isla por el colapso de Francia en junio de 1940), y requerían desprenderse del compromiso de custodiar las refinerías pues sus limitaciones logísticas y económicas ya no se lo permitían, por lo que solicitaron a los norteamericanos el apoyo en el relevó de esa responsabilidad. El gobierno norteamericano accedió con tal que la solicitud de enviar tropas a Curazao y Aruba fuese hecha conjuntamente con el gobierno holandés y se objetara la condición impuesta de excluir a Venezuela en la participación de la defensa de Aruba y

²⁷⁶ *Ídem.*

²⁷⁷ *Ídem.*

Curazao.²⁷⁸ El 22 de diciembre 1941 el Gobierno británico planteó al gobierno holandés la necesidad de retirar sus tropas acantonadas en Aruba y Curazao, sugiriendo que fuesen remplazadas por tropas norteamericanas. Dicho gobierno se opuso a dicha propuesta temiendo que los Estados Unidos pudiesen quedarse en las islas usurpando la soberanía de la monarquía europea.²⁷⁹ Ante esta posición el Subsecretario de Estado planteó el 29 de diciembre de 1941 ante los representantes diplomáticos ingleses y holandeses, que de acuerdo con el espíritu de los arreglos inter-americanos de defensa, especialmente los concertados en La Habana en 1940, los Gobiernos americanos se habían comprometido a cooperar en medidas de protección. Con ello quedaba asegurada la soberanía del territorio neerlandés. De igual forma, expresó que el Gobierno venezolano se sentiría profundamente herido en su prestigio si los Estados Unidos emprendiesen la protección militar de Aruba y Curazao, sin permitirle a Venezuela el envío de una misión militar a Curazao.

Los representantes neerlandeses se negaron aceptar la propuesta de recibir en Curazao a la misión militar venezolana. Esta negativa holandesa estuvo a punto de trastocar las relaciones entre Venezuela y el Reino de los Países Bajos y crear un distanciamiento entre Estados Unidos y Venezuela, situación que fue finalmente resuelta por la intervención del propio Presidente de los Estados Unidos.²⁸⁰

²⁷⁸ *Ibíd.*, 130.

²⁷⁹ *Ibíd.*, 125.

²⁸⁰ *Ibíd.*, 130.

6. La mediación de los Estados Unidos en el caso de las Antillas neerlandesas

Los Estados Unidos realizaron enérgicas gestiones ante el Gobierno neerlandés para lograr que cambiara su posición ante la participación de Venezuela²⁸¹. El Presidente Roosevelt personalmente se dirigió en dos oportunidades a la Reina Guillermina solicitando su apoyo para invitar a Venezuela a tomar parte en los arreglos de defensa.²⁸² Se le insinuó al Gobierno holandés que su intransigencia podía poner en peligro el éxito de la guerra y los intereses vitales de los Estados Unidos. Además, en vista del peligro real de que los alemanes y los japoneses podrían, posesionarse de los recursos petroleros del Lejano y Mediano Oriente y Europa, el mundo occidental en guerra, tendría que depender exclusivamente del suministro petrolero venezolano. Ante la intransigencia holandesa, la política venezolana también se endureció. El general Medina hizo saber que los representantes neerlandeses cometían un grave error si sostenían esa posición, por lo que el gobierno venezolano, reaccionaria ejecutando ciertas represalias, como la refinación de todo el petróleo venezolano en Venezuela lo que ocasionaría grave trastorno económico a Curazao y Aruba.²⁸³ Lo que finalmente resolvió la situación fue la actitud del Gobierno de Gran Bretaña que albergaba al Gobierno holandés en el exilio. El embajador británico en Caracas Donald Saint Claire

²⁸¹ *Ibíd.*, 131.

²⁸² *Ídem.*, y Nora Bustamante, *ob. cit.*, 28.

²⁸³ Roberto Palacios Roberto Palacios, Embajador, “La Segunda Guerra Mundial, Venezuela y Los Países Bajos. Análisis Geopolítico”, en Luis Farage Dangel (compilador), *Venezuela y La Segunda Guerra Mundial*. Caracas, Armada Bolivariana de Venezuela, 2010, 131.y Nora Bustamante, *ob. cit.*, 18-20.

Gainer envió una comunicación a Londres recomendando que el Gobierno holandés accediera a la intervención de Venezuela en la defensa de las islas.²⁸⁴ El día 6 de febrero Canciller holandés van Kleffens, quien se encontraba en Washington, participo al Secretario de Estado, Hull, que recomendaría a su gobierno invitar al Gobierno de Venezuela a participar en la defensa de las Antillas Neerlandesas, enviando una misión militar a Curazao, en forma similar a lo que realizara el Brasil en Surinam, bajo la condición, que la Misión venezolana no tuviera carácter permanente en las islas, y que una misión holandesa viajara ocasionalmente a Caracas, para suministrar o recibir de los funcionarios venezolanos información de inteligencia.²⁸⁵ El 12 de febrero de 1942 las tropas norteamericanas desembarcaron en Curazao y Aruba. Ese día se publicaba en la primera página del diario *La Esfera* la noticia que EE.UU., enviaba apoyo militar a Aruba y Curazao señalando que el gobierno venezolano había dado su aprobación a estas medidas de emergencia destacando que los gobiernos de los Países Bajos y Venezuela habían acordado que la cooperación de Venezuela en la defensa de las islas en forma análoga a la establecida entre Brasil y el país europeo en el caso de Surinam.²⁸⁶ El acuerdo que se firmó en consecuencia, fue de gran importancia dentro del contexto de las relaciones de Venezuela con Holanda ya que. “Significaba el reconocimiento, tanto por Estados Unidos, como Holanda, que Venezuela tenía y tiene

²⁸⁴ *Ibíd.*, 132.

²⁸⁵ Roberto, Palacios, “Venezuela y Curazao Bosquejo Histórico. (Curazao, puente entre el mundo neerlandés-europeo y el mundo venezolano-latinoamericano)” en *Curazao y Venezuela unidas por el Caribe*. Caracas, Edición del Bancaribe, Curazao Bank, N.V.2008, 135-172 y 159.

²⁸⁶ Nora Bustamante, *ob.cit.*, 13.

vitales intereses políticos y económicos, derivados especialmente de su situación geográfica y la industria del petróleo en la suerte que pudiesen correr Curazao y Aruba, y que cualquier medida relativa a la defensa y protección de esas islas debe consultarse y adoptarse de acuerdo con Venezuela”.²⁸⁷ Durante la entrevista que celebró el Presidente Medina con el Presidente de los Estados en enero de 1944 en la ciudad de Washington, se trató el tema de la ocupación temporal de las islas holandesas por parte de tropas norteamericanas desde febrero de 1942, pues existían fuertes rumores sobre la intención de los norteamericanos de quedarse en posesión de ese territorio holandés después de la guerra. El embajador Roberto Palacios señala que, en el Archivo Histórico de Miraflores, se encuentra disponible el documento que describe en detalle el contenido de la entrevista celebrada entre Roosevelt y Medina, reseñada por Don Rodolfo Rojas, uno de los testigos de las conversaciones sobre el mencionado encuentro.

²⁸⁷ Roberto, Palacios, *Venezuela y Curazao Bosquejo Histórico. ob. cit.*, 159-160.

CAPITULO III

SITUACIÓN DE LAS FUERZAS ARMADAS VENEZOLANAS 1936-1945.

Con el fin de conocer y evaluar la situación de las fuerzas Armadas venezolanas en los años previos y durante la Segunda Guerra Mundial (1936-1945) se realiza en el presente capítulo un análisis de su conformación, estructura y equipamiento, para así conocer el nivel de apresto operacional para el cumplimiento de su misión durante ese momento histórico. En este análisis se hará una revisión más detallada y exhaustiva de la Armada Venezolana. La influencia que tuvieron en ella, otras armadas (Argentina, Italia y Estados Unidos) en los aspectos de evolución organizacional y concepción estratégica de la defensa del espacio marítimo nacional como de su equipamiento. De igual forma se examina el orden de batalla, disponibilidad y apresto operacional de la armada nacional en el marco del conflicto bélico. También se revisan los acuerdos militares y navales suscritos por el gobierno venezolano con otros países en este período.

A. Las Fuerzas Armadas durante la gestión del general Eleazar López Contreras. 1936-1941

Al asumir la presidencia, el General López Contreras recibió unas Fuerzas Armadas más o menos coherentes y en proceso de actualización, pero con un marcado talante pretoriano ya que, durante el primer tercio de ese siglo, esas Fuerzas Armadas habían sustentado la permanencia del general Juan Vicente Gómez en el poder, siendo parte del Estado como instrumento de soporte político y factor de poder absoluto, cumpliendo primordialmente una función de orden interno. Las Fuerzas Armadas venezolanas habían participado en el devenir político del país, pero también habían permitido el inicio de la transición a la democracia al desaparecer el dictador.²⁸⁸ López

²⁸⁸ Alfredo Tarre Murzi. *ob.cit.*, 48.

Contreras como Ministro de Guerra y Marina del General Gómez, había sido uno de los principales protagonistas de la renovación y de la transformación de esa institución militar y por ello la conocía a fondo y contó con su respaldo durante la renovación del Estado venezolano en su gestión de gobierno.²⁸⁹

Según lo señala Alfredo Tarre Murzi en su obra ya referida,²⁹⁰ el general López Contreras heredó como presidente y como comandante de las Fuerzas Armadas un ejército forjado en la época gomecista y al comenzar el año de 1936 esas Fuerzas Armadas eran la primera fuerza política del país. Una vez en la jefatura del Estado, el general López se avocó a modernizar y tecnificar a las Fuerzas Armadas dando un impulso especial a la preparación técnica del sector militar. En el aspecto organizativo; reformó la estructura del Ministerio de Guerra y Marina, designando para su dirección a los generales Antonio Chalbaud Cardona e Isaías Medina Angarita, como también al coronel Juan de Dios Celis Paredes en carácter de encargado.²⁹¹ En cuanto a su nueva organización; el Ministerio de Guerra y Marina dependía directamente de la presidencia de la república y contaba en su estructura con dos entes superiores dependientes directamente del ministro (Jefatura de Estado Mayor e Inspectoría General de las Fuerzas Armadas) y cuatro direcciones operativas (Dirección del

²⁸⁹ *Ibíd.*, 49.

²⁹⁰ *Ibíd.*, 50.

²⁹¹ *Ibíd.*, 404.

Gabinete, Dirección de Guerra, Dirección de Marina y Dirección de Aviación).²⁹² Ver gráfico 4.

Gráfico N° 4



Estructura de la defensa nacional venezolana 1939-1945²⁹³

Durante la presidencia del general López Contreras, la labor de renovación legislativa del sector militar fue prolífica, siendo promulgadas la Ley Orgánica del Ejército, El Código de Justicia Militar, el Reglamento Orgánico de la Dirección de Aviación y el de la Escuela de Aviación Militar, se realizó la reorganización profunda de los comandos y unidades terrestres como también la reorganización de las escuelas

²⁹² Carlos Hernández González. "Las Fuerzas Armadas venezolanas en La Segunda Guerra Mundial", en Luis Farage Dangel (compilador), *Venezuela y La Segunda Guerra Mundial*. Caracas, Armada Bolivariana de Venezuela, Coordinación editorial Edgard Blanco Carrero, 2010, 214-247 y.221.

²⁹³ Fuente: Carlos Hernández González. "Las Fuerzas Armadas venezolanas en La Segunda Guerra Mundial". 221.

Militar y Naval siendo estas separadas como institutos independientes. Fueron enviados cadetes y oficiales subalternos a cursar estudios en academias militares extranjeras (Italia, Perú, Argentina). Se abrieron cursos para oficiales en ingeniería militar y se intensificó la instrucción técnica en las armas de infantería, artillería y caballería. Se impuso la educación primaria y secundaria a los efectivos de tropa. También se contrató personal de asesores militares extranjeros para el adiestramiento aeronáutico, naval y militar. Igualmente trató de mejorar la infraestructura y edificaciones militares iniciando la construcción de cuarteles modernos como también del Hospital Militar y Naval.²⁹⁴ El Historiador Militar Tomás Pérez Tenreiro²⁹⁵ señala que durante la gestión, tanto como Ministro de Guerra y Marina de la época gomecista, como de presidente de la República, el general López Contreras se esforzó en mejorar y elevar el nivel de la oficialidad venezolana, tratando de sustituir a la vieja oficialidad remanente de la dictadura formada en las guerras civiles, por una nueva generación de oficiales preparados tanto en academias militares nacionales como extranjeras, para elevar el nivel de profesionalización e institucionalidad de la oficialidad. Este objetivo no pudo ser concretado debido al nivel de compromiso y nexos que mantenía el general López con esa oficialidad, dado a que muchos de esos oficiales gomecistas habían sido sus compañeros de armas. Igualmente, esta misma situación le sucedió al general Isaías Medina al asumir la primera magistratura del país en mayo de 1941. Otro hecho

²⁹⁴ Alfredo Tarre Murzi. *ob.cit.*, 404-405.

²⁹⁵ Tomás Pérez Tenreiro, "El General López Contreras y las Fuerzas Armadas". *El Nacional*, Caracas, 3 de agosto, 1976.

importante dentro de la reorganización y ampliación de las Fuerzas Armadas durante la gestión del general López Contreras, fue la creación de la Guardia Nacional en el mes de agosto de 1937, siendo adscrita al Ejército como un servicio de apoyo. En abril de 1944, comenzó a regirse por las disposiciones reglamentarias de una Brigada de Infantería. Para el año de 1945, contaba con 1000 efectivos.²⁹⁶

En enero de 1940, el general López contreras designó al ministro de Guerra y Marina, para entonces el coronel Medina Angarita, a fin de realizar comisión en los Estados Unidos de Norteamérica con el fin de discutir asuntos referentes a “*La seguridad terrestre y marítima del Hemisferio Occidental ante las guerras de Europa y Asia*”. Posteriormente, en el mes de junio del mismo año se instruyó al Agregado Militar en Washington, para que tramitara, para el Ejército, la adquisición de material de campaña, de comunicaciones e intendencia.²⁹⁷ Posteriormente, se ordenó la compra de tres buques guardacostas, tres transportes y tres remolcadores para las Fuerzas navales venezolanas, gestión que no se llegó a concretar motivado a que Estados Unidos no tenía en disponibilidad buques con esas características.²⁹⁸ Amén del importante esfuerzo realizado, este no fue suficiente para consolidar unas fuerzas armadas capaces de atender los requerimientos básicos de la defensa nacional ante

²⁹⁶ Carlos Hernández González. *Las Fuerzas Armadas venezolanas en La Segunda Guerra Mundial*. ob. cit., 222.

²⁹⁷ Tomás Polanco Alcántara, *et al. ob. cit.*, 314.

²⁹⁸ Freddy Vivas Gallardo. *ob. cit.*, 65-66.

amenazas exteriores. Este hecho nos lleva al examen específico de las fuerzas existentes.

a. El Ejército venezolano durante 1936-1941

El Ejército venezolano se encontraba adscrito administrativamente a la Dirección de Guerra, contando para la fecha con 6.000 efectivos distribuidos en nueve brigadas de infantería, (Ubicadas en; *Caracas, Valencia, Maracay, La Victoria, Barquisimeto, Cumana, Capacho, Maracaibo, Trujillo*) un regimiento de Caballería (Plaza N° 1) y un regimiento de Artillería (Ayacucho N° 1) y un regimiento de aviación (Venezuela). A partir de 1941, el Ejército experimentó mejoras significativas en cuanto a su organización. Fueron reorganizados tres batallones de Infantería denominados *batallones modelos* (Batallones Venezuela N° 1, Caracas N° 2, y Bolívar N° 3), adoptando el tipo de organización terciaria en base a tres compañías de fusileros y una de apoyo. Igualmente, fueron activados un batallón de Ingenieros y un batallón Blindado²⁹⁹. El fusil reglamentario de las unidades de línea era el FN/*Mauser Modéle 1924/30*, denominado localmente FN-30. La Artillería de Campaña contaba con solo 28 piezas de distintos calibres de origen alemán, francés e italiano. La Artillería Antiaérea disponía de piezas francesas y la Artillería de Costas contaba con cañones de 150 mm *Gran Puteau* modelo 1918, también de fabricación francesa.

²⁹⁹ Nora Bustamante. *ob. cit.*, 30-31.

En cuanto a vehículos blindados, solo se contaba para la época con dos tanques ligeros Fiat-Ansaldo CV.33; 24 motocicletas con sidecar artilladas FN *M-86 Modele 1937*, y diez vehículos de exploración 6x4 (conocidos como “*Tortuga*”) construidos en el astillero naval de Puerto Cabello en 1934.³⁰⁰ El despliegue de las unidades con que contaba el ejército venezolano se visualiza en el siguiente gráfico Ver gráfico N° 5.

Grafico N° 5



Despliegue de las unidades del ejército venezolano 1941-1945³⁰¹

b. La Aviación Militar durante 1936-1941

La Aviación Militar se encontraba adscrita desde 1937 a la Dirección General de Aviación del ministerio de Guerra y Marina, creada ese año, pero según lo señalado

³⁰⁰ Carlos Hernández González. *ob. cit.*, 222.

³⁰¹ Fuente: Infografía preparada por el autor en base a imagen satelital de Google Earth 2020® e información ubicada en Roberto Pérez Lecuna, *Apuntes para la historia militar de Venezuela. I o de enero de 1936 a 18 de octubre de 1945.*

por el investigador Carlos Hernández González para la época “*la Fuerza Aérea no era considerada como tal sino como un arma integrante del ejército concentrada orgánicamente en el regimiento de Aviación N°1, de acuerdo a ley orgánica de 1930...*”³⁰² También cabe señalar, que a pesar de haber sido constituida principalmente por personal del Ejército, la Aviación Militar contaba entre su personal con oficiales y suboficiales proveniente de la Armada Nacional, quienes portaban sus uniformes navales grados e insignias. La sede de la Aviación Militar venezolana se encontraba en Maracay estado Aragua. Su estructura organizativa contaba del regimiento de Aviación N° 1 y la Escuela de Aviación Militar.³⁰³ El Regimiento de Aviación N° 1 estaba estructurado por cuatro grupos aéreos: (Grupo Escuela, Grupo de Caza, Grupo de Bombardeo Liviano, y un Grupo de Bombardeo Mixto). También contaba en su estructura con una Compañía de Tropas de Aviación. El parque aeronáutico estaba conformado por material aéreo de procedencia francesa, italiana y norteamericana el cual contaba con 11 aviones de caza (09 *Fiat C.R. 32* y 02 *Dewoitine D-500*) y 13 aviones de bombardeo (3 bombarderos *Breguet Modelo 270*, 9 bombarderos *Breguet Modelo 273* y un bombardero *Fiat Modelo B.R. 20*) Para este período la Aviación Militar no contaba con aviones de patrullaje marítimo como tampoco para la lucha antisubmarina y vigilancia marítima, aunque se contempló su adquisición.³⁰⁴

³⁰² *Ibíd.*, 225.

³⁰³ *Ídem.*

³⁰⁴ *Ibíd.*, 226., y Roberto Pérez Lecuna. *ob. cit.*, 741.

B. Las Fuerzas Armadas durante la gestión del general Isaías Medina Angarita. 1941-1945

Al asumir la presidencia de la república en mayo de 1941, el general Medina Angarita poseía un amplio conocimiento sobre la situación militar del país dada a su actuación como Ministro de Guerra y Marina del general López. Ello le sirvió para exponer ante el congreso de la República su preocupación sobre las necesidades, deficiencias y limitaciones que padecía el sector militar.³⁰⁵ La inminente llegada a nuestro territorio de las amenazas de la Segunda Guerra Mundial, forzó a la ruptura de los nexos y enlaces con los países europeos que tradicionalmente habían sido asesores y proveedores de armamento (Italia, Bélgica, Francia y Alemania). La dinámica de la geopolítica y seguridad hemisférica generada por el conflicto bélico, promovió un mayor acercamiento a los Estados Unidos de Norteamérica, país del cual no se logró inicialmente, contar con un apoyo logístico militar suficiente en calidad y cantidad, para afrontar y cubrir las necesidades de las Fuerzas Armadas ante el inminente impacto de la guerra.³⁰⁶

Al entrar formalmente Estados Unidos de Norteamérica en el conflicto se generó una mayor demanda de petróleo por parte de la maquinaria bélica norteamericana, viéndose obligada Venezuela a aumentar la producción de hidrocarburos para apoyar el esfuerzo logístico aliado. Esta situación generó que las instalaciones petroleras, campos

³⁰⁵ Nora Bustamante. *Isaías Medina Angarita, Aspectos históricos de su gobierno, ob. cit.*, 31.

³⁰⁶ J. Eduardo Guzmán Pérez. *ob. cit.*, 337.

de producción, oleoductos, refinerías, depósitos, tanques de almacenamiento y puertos de embarque) ubicados en territorio venezolano fuesen considerados objetivos militares y sujetos a sabotajes. De igual manera, las áreas de reunión de convoyes y rutas marítimas de transporte de tanqueros / petroleros con destino Aruba, Curazao y Trinidad estaban sujetas a ser atacadas por las marinas de guerra del Eje. Ante esta situación, Venezuela se convertía en un potencial objetivo militar estratégico, generando de manera urgente, la necesidad de mejorar la capacidad militar de la nación para garantizar su seguridad y defensa.

a. Convenio de Cooperación Financiera para la adquisición de artículos de defensa con los EE.UU.

Ante esta situación, el 18 de marzo 1942 el gobierno de Medina Angarita, firmó con Estados Unidos el *Convenio de Cooperación Financiera para la adquisición de artículos de defensa y comunicación de información militar*, con base en los términos de la Ley de Préstamo y Arriendo (*Lend-Lease*), el cual entro en vigencia a partir de 1943.³⁰⁷ Uno de los aspectos más resaltantes de este acuerdo fue el otorgamiento por parte de Estados Unidos a Venezuela de un crédito por 15 millones de US \$ dólares, de los cuales 12 eran destinados para el Ejército (incluyendo la Aviación Militar) y 3 millones para la Armada. Estos recursos debían ser destinados a la adquisición de material de guerra necesario para cumplir con las responsabilidades de la defensa

³⁰⁷ Carlos Hernández González. *Las Fuerzas Armadas venezolanas. ob. cit., 227.*

inherentes a su condición de miembros del Sistema Interamericano. Asimismo, se otorgaba una reducción del 55 por ciento de los precios de los materiales adquiridos por Venezuela.³⁰⁸

Como resultado de este acuerdo suscrito con el gobierno de Estados Unidos, las fuerzas armadas venezolanas recibieron entre los años 1943 y 1944 diverso material proveniente de los arsenales norteamericanos, aunque no en grandes cantidades. Producto de este acuerdo, el ejército venezolano recibió 18 tanques ligeros de 12 toneladas *M-3A1 Stuart*, 9 transportes de tropa semioruga *M5-A2*, 12 vehículos de reconocimiento *Scout Car M3-A3* y 5 vehículos de comando táctico siendo estos destinados al Batallón Moto Blindado *Bermúdez* N°1³⁰⁹. También fueron recibidos vehículos tácticos (camiones, vehículos de apoyo reconocimiento *jeep*, motocicletas y remolques). Igualmente fue destinado al ejército un lote de material de intendencia y equipos de campaña (casco de acero modelo *M1917*, fornituras, mochilas, carpas y cocinas de campaña). De igual manera fueron recibidos dotaciones de armamento menor individual y colectivo (pistolas, subametralladoras *Thomson*, ametralladoras pesadas, morteros de 81 mm y 120 mm) y piezas de artillería de campaña (morteros de 60 y 81 mm, obuses M2 de 105 mm). También dentro del material entregado se contaban equipos de comunicaciones de campaña y de comando tácticos como *Walkie talkie* y *Handy Talking*.³¹⁰ De igual forma, y dentro lo contemplado en este acuerdo,

³⁰⁸Vivas Gallardo, F. *ob. cit.*, 314.

³⁰⁹ Nora Bustamante. *Isaías Medina Angarita, Aspectos históricos de su gobierno, ob. cit.*, 31.

³¹⁰ Nora Bustamante. *ob. cit.*, 31-32.

fueron entregados a la aviación Militar un número de aviones de entrenamiento básico y avanzado: Aviones modelo *Waco* y *Stearman* y 10 *Vultee* BT-13, 10 *Fairchild* PT-19, 14 *North American* AT-6 y 7 cazas *PT-17*.³¹¹

b. Firma del Acuerdo militar aeronáutico con los Estados Unidos. Enero de 1943

En enero de 1943, se firmó en Washington, a través del Embajador de Venezuela Diógenes Escalante y el Secretario de Estado norteamericano encargado Cordell Hull, un acuerdo con los Estados Unidos, con el propósito de establecer en el país una *Misión Militar Aeronáutica Norteamericana*, para cooperar con el Ministerio de Guerra y Marina venezolano en la mejora, desarrollo y eficiencia de la Aviación Militar venezolana. También entre los objetivos de la misión aeronáutica militar se contemplaba el reorganizar el Arma Aérea militar, y de presentar al Ministerio de Guerra y Marina las recomendaciones necesarias para el mejoramiento y el mejor uso del material volante adquirido a los EE. UU a través del *Convenio de Cooperación Financiera suscrito marzo de 1942* en el marco del tratado de Préstamo y Arriendo. La Misión funcionaria, como se mencionó, en la ciudad de Maracay con el objetivo de brindar apoyo y adiestramiento al personal técnico de la Aviación Militar como también a la Escuela de Aviación. En el mes de abril de ese año, arribó a Venezuela el personal militar que conformaba la referida Misión al mando del Teniente Coronel

³¹¹ Roberto Pérez Lecuna. *ob. cit.*, 741-742, 930- 933 y 942.

Hervey Whitfield. La delegación duraría cuatros años en Venezuela a raíz de la firma del Acuerdo.³¹²

C. Las defensas de Costa en Venezuela

El 20 de diciembre de 1941 los Estados Unidos había solicitado la autorización del gobierno venezolano para instalar defensas de costas en ubicaciones neurálgicas de la industria y rutas marítimas petroleras en nuestras costas, siendo instaladas baterías de costa del *US Army* en Isla de Patos, Las Piedras (Paraguaná) y Puerto La Cruz. Posteriormente, dentro del material suministrado a través del *Convenio de Cooperación Financiera de 1942*, fueron recibidos 12 cañones de origen francés *Grand Puissance Filloux/ M 1917^a de 155/38mm* (También conocidos como *Grand Puteau*) con el fin de reforzar las defensas ubicadas en las costas venezolanas. También, en este sentido durante la presidencia del general Medina, se concretó con el gobierno norteamericano el acuerdo para que el ejército venezolano tomase bajo su cargo las Baterías de Costa que habían venido siendo operadas por tropas estadounidenses y ubicadas en Isla de Patos (entre Paria y Trinidad), Guaraguao (entre Guanta y Puerto la Cruz) y las Piedras en la (Península de Paraguaná) las cuales habían sido emplazadas para la protección de los terminales de embarque petrolero.³¹³ En tal sentido, se organizó la Defensa Costera

³¹² Germán Guía Caripe, "La Segunda Guerra Mundial en Venezuela y el Apoyo Militar de los Estados Unidos de América a las Fuerzas Armadas Nacionales, 1942 – 1945", en *Revista Mañongo*. Valencia Universidad de Carabobo, N° 35, VOL. XVIII, julio-diciembre 2010, 183-201 y 194.

³¹³ Nora Bustamante. *ob. cit.*, 32.

Nacional a cargo del ejército, siendo dotada con personal del Regimiento de Artillería Ayacucho N°1 quedando constituida de la siguiente forma:³¹⁴

Batería de Artillería de Costa.N°1. Ubicada en las alturas de Puerto La Cruz, constituida por cuatro cañones *Grand Puteaux* de 155 mm

Batería de Artillería de Costa.N°3. Ubicada en la colina de Carirubana, constituida con cuatro cañones *Grand Puteaux* de 155 mm.

Defensa de costa de Puerto Cabello. Con piezas ubicadas en el Castillo Libertador, Fortín Solano y Faro de Punta Brava. Dotadas de dos cañones *Schnneider-Cannet* Modelo 1897 de 150 mm, un cañón *Pirdgton* de 101 mm, 2 cañones *Krupp* 80 mm y dos cañones *Bridge Port* de 75 mm ubicados en el Faro de Punta Brava.

Defensa de Costa de Maracaibo. Ubicada en la Fortaleza de San Carlos y en Bajo Grande. Dotadas con dos cañones *Schnneider-Cannet* de 150 mm.

Defensa de Costa de la Guaira. Dotada con tres cañones *Schnneider-Cannet* de 150 mm, dos cañones *Krupp* de 80 mm y dos cañones *Admestrong* de 75 mm

Batería de Artillería de Costa N°5. Ubicada en la Isla de Patos en la entrada del Golfo de Paria, dotada con cuatro cañones *Grand Puteaux* de 155/38 mm. El 2 de enero de 1943 una comisión militar venezolana, comandada por el teniente coronel Eleazar Niño, jefe de la Artillería del Ejército de Venezuela, recibió del capitán (US Army) Keneth M. Corbert, la dotación de la unidad de Artillería que

³¹⁴ Pedro Arturo Omaña, *Historia de la Artillería*. Caracas, Edición del Congreso de la República, 1979, 399-402., y Roberto Pérez Lecuna. *ob. cit.*, 740.

el Ejército norteamericano había mantenido emplazada en el lugar.³¹⁵ Con las piezas y demás equipos recibidos, más otro material incorporado, el Ejército venezolano creó, el 20 de febrero siguiente, la Batería de Artillería de Costas N° 5 para la defensa del Golfo de Paria, la cual quedó al mando del mayor (ej.) Domingo A. Ferrer.³¹⁶

Igualmente, las baterías de artillería y defensas de costa, poseían como complemento piezas de defensa antiaérea.

También estaban desplegados en distintos puntos de la costa y en puertos neurálgicos (La Guaira, Grano de Oro, las Piedras, San Lorenzo, Caripito, Puerto Cumarebo) destacamentos y secciones de ametralladoras antiaéreas cuya estructura, armamento y organización se encuentra descrito en detalle en la obra ya citada del teniente de artillería Pedro Arturo Omaña, *Historia de la Artillería*.³¹⁷ El despliegue de defensa de costa que disponía el ejército venezolano a partir del año 1941 y durante el periodo de la Segunda Guerra Mundial se puede visualizar en el siguiente gráfico. Ver gráfico N° 6.

³¹⁵Hernández González, Carlos E. *Las Fuerzas Armadas venezolanas en la Segunda Guerra Mundial*, *op.cit.*, 243.

³¹⁶ Pedro Arturo Omaña. *Historia de la Artillería*. Caracas, Congreso de la República, 1978, 400-401.

³¹⁷ *Ídem*.

Gráfico N°6



Despliegue de las baterías de artillería y defensas de costas del ejército venezolano 1941-1945³¹⁸

D. La Armada Venezolana 1935-1945

a. La Situación de la Armada a en la época de transición, 1935-1940

Como ya se ha planteado en este capítulo, durante el primer tercio del siglo XX las Fuerzas Armadas habían sustentado la permanencia del general Juan Vicente Gómez en el poder, siendo parte del Estado como instrumento de soporte político y factor de poder absoluto, cumpliendo primordialmente una función pretoriana de orden interno, representando el ejército, la base de la sustentación del régimen. A pesar que el ejército era la columna vertebral del poder, su constitución, casi anacrónica, estaba basada principalmente en las ramas tradicionales de la infantería y caballería, siempre

³¹⁸ Fuente: Infografía preparada por el autor en base a imagen satelital de Google Earth 2020® en base a Hernández González, Carlos E. Las Fuerzas Armadas venezolanas en la Segunda Guerra Mundial

bajo el comando de oficiales de origen andino y de confianza de la dictadura. Su acantonamiento y ubicación se encontraban en ciudades cercanas al centro del poder (Caracas, Maracay y San Cristóbal). A pesar de los esfuerzos realizados por el general López durante su gestión como Ministro de Guerra y Marina, su equipamiento seguía siendo obsoleto y su crecimiento limitado, manteniendo la Armada y la Aviación Militar, relegadas y controladas en cuanto a su desarrollo y equipamiento, motivado a la desconfianza política de los dirigentes del Estado venezolano de esa época.

Un estudio minucioso sobre la situación del ámbito naval de la época lo ha realizado el investigador Carlos Hernández G, señaló que la composición cuantitativa y cualitativa de la marina de guerra venezolana no había tenido mayor variación en las primeras tres décadas del Siglo XX.³¹⁹ En efecto, la escuadra estaba conformada por apenas siete viejos cañoneros (*Mariscal Sucre, General Salón, Miranda, Bolívar, 23 de Mayo, Orinoco y José Félix Rivas*), y el Bergantín *Antonio Díaz*, más una decena de pequeñas embarcaciones de patrullaje y de apoyo. De los cañoneros disponibles solo tres eran buques militares propiamente dichos, el resto eran buques mercantes adscritos a armada y artillados.³²⁰ Los anuarios navales y publicaciones especializadas de la época,³²¹ calificaban a la Marina de Guerra venezolana como una *Gunboat navy* (Armada de cañoneros). Además de lo señalado, cabe destacar que solo dependían de

³¹⁹ Carlos E., Hernández González, *La Armada de Venezuela en la Segunda Guerra Mundial. ob. cit.*, 11-12.

³²⁰ *Ídem.*

³²¹ *Janes Fighting Ships or World War I.* New York. Military Press, New York & Cross Publishers Inc, 1990, 308-309

la jurisdicción de la marina el Astillero y Arsenal de Puerto Cabello, el Faro de Punta Brava y las capitanías de puerto y aduanas. También en ese período, la armada contaba con algunas escuelas de capacitación y se adquirieron algunos buques menores, pero sin mayor valor militar. Otro aspecto significativo sobre la preponderancia del ejército sobre la Armada, era que varios entes que deberían ser dirigidos por oficiales de la armada y los comandos de Defensas y Artillería de Costa estaban en manos del Ejército. La Escuela Naval no tenía sede propia, (Salvo los años que funcionó en el Faro de Punta Brava y en los buques de guerra disponibles) funcionando conjuntamente en la sede de la Escuela Militar. En resumen, a la Armada no se le había dado el mismo tratamiento y categoría que al Ejército.

Coincidiendo con el escenario planteado por Carlos Hernández, y con el historiador Ángel Ziems, que plantea en su obra, *El Gomecismo en la formación del Ejército Nacional*,³²² una descripción de la situación de la Armada en relación al Ejército durante los años finales del período de la dictadura gomecista, señalando lo siguiente:

“...La Marina de Guerra, casi en las mismas condiciones de principios de siglo, no tuvo el estímulo suficiente capaz de ponerla a la altura del Ejército terrestre, principio y fin de los más significativos esfuerzos del gomecismo en el aspecto militar. Según esto, los hombres de montaña no confiaron política y militarmente en las otras Armas...”

³²² Ángel Ziems, *El Gomecismo en la formación del Ejército Nacional*. Caracas, Editorial del Ateneo de Caracas, 1979, 254.

Esta situación de minusvalía se produjo a pesar de la diplomacia naval coercitiva que sufrió el país en la primera década del siglo XX

b. Plan de Renovación de la Escuadra y Tecnificación de la Armada Nacional y el acercamiento a la Armada Argentina. 1935.

Según lo refiere el capitán de navío Tomas Mariño Blanco en su publicación *La armada de Venezuela al comienzo de la Segunda Guerra Mundial* (1939).³²³ A mediados del año 1935, el general López Contreras, ejerciendo el cargo de Ministro de Guerra y Marina y persuadido de la precaria situación de la Armada Nacional había concebido y propuesto al general Juan Vicente Gómez el “Plan de Renovación y Tecnificación de la Armada Nacional”, que contemplaba la compra a la república de Argentina de un crucero y la construcción de cuatro destructores en los astilleros del país austral, como también la formación de oficiales navales en la escuela naval de Río Santiago. De este plan de acercamiento y cooperación naval solo se concretó el aspecto de formación de oficiales con el otorgamiento a la Escuela Naval de Venezuela de seis becas en la escuela de Río Santiago y la realización de un crucero de instrucción y visita oficial de cadetes navales a bordo de la Moto Nave *Bolívar* al puerto de Buenos Aires. Pero a la muerte del general Gómez el plan de acercamiento con Argentina fue suspendido. La aproximación a la Armada Argentina se fundamentaba en el hecho de

³²³ Tomás A, Mariño Blanco, “La Armada de Venezuela al comienzo de la Segunda Guerra Mundial” *Revista de La Armada, órgano de la Armada de la República de Venezuela*. Caracas, Comandancia General de la Armada, No 32, 17 de diciembre, 1993, 43-70 y 56.

que esta era la mayor potencia naval en Latino América y poseía la capacidad para apoyar el desarrollo de la armada nacional. (Ver lo señalado por Edgar Blanco en su publicación *Argentina, Uruguay, Chile y Venezuela: Diplomacia Naval 1935-1945*)³²⁴

c. Propuesta de la Legación italiana al ministerio de Guerra y Marina y la concepción de una estrategia de defensa marítima venezolana. Abril 1935

La mayoría de historiadores militares y navales concuerdan con lo anteriormente señalado en cuanto a la situación de la armada venezolana en la época, pero gracias al hallazgo del investigador Ramón Rivero-Blanco, quien ubicó un expediente contentivo de una propuesta entregada al Ministerio de Guerra y Marina de Venezuela por una Legación italiana encabezada por la *Sociedad, Odero-Termi-Orlando* de Génova, en representación del Reino de Italia en abril de 1935, se ha logrado obtener información relevante sobre los proyectos navales venezolanos en ese periodo. Este expediente devela una valiosa y nueva información desconocida, sobre el interés del gobierno venezolano en renovar y modernizar la armada. En dicho documento se plantearon los lineamientos y acciones necesarias para organizar y estructurar una Marina de Guerra venezolana, en términos de tiempo de desarrollo a mediano plazo.³²⁵ Un completo análisis de este documento, realizado desde el punto de

³²⁴ Edgar Blanco “Argentina, Uruguay, Chile y Venezuela: Diplomacia Naval 1935-1945” *Festina Lente B.G.* Publicación en Línea disponible en http://edgareblancocarrero.blogspot.com/2013/01/argentina-uruguay-chile-y-venezuela_4172.html. Consultada el 6 de septiembre 2020.

³²⁵ Oficio Prot. N° 414 del 15ABR1935–XIII (76 folios) emanado de la legación de su majestad el Rey de Italia en Caracas al Ministro de Guerra y Marina: Fuente Cortesía de Ramón Rivero Blanco.

vista del alcance táctico y visión estratégica de la oferta italiana, lo plasma el capitán de navío Edgar Blanco Carrero en su trabajo titulado *La Regia Marina Militare Italiana y su participación en la concepción de una estrategia de defensa marítima del territorio venezolano, 1935-1940*.³²⁶

Tanto el documento ubicado por R. Rivero Blanco en el Archivo General de la Nación (A.G.N), como el análisis que de este realiza Blanco Carrero, aportan información novedosa de una propuesta que pudo ser la primera concepción estratégica naval que se haya planteado en Venezuela durante el Siglo XX y aunque no se concretó, fue el basamento para la adquisición de las primeras unidades navales modernas para la Armada venezolana realizadas por el Estado.

Considerando lo analizado por Edgar Blanco se deduce, que los dirigentes gubernamentales venezolanos decidieron buscar ayuda extranjera a fin de adquirir medios navales con el fin de resolver un problema marítimo estratégico tras varias décadas de descuidar y subordinar los asuntos navales.³²⁷ Las disputas que en ese entonces mantenía Venezuela desde el punto de vista internacional, fueron fuente de preocupación que motivaron el planteamiento de potenciales hipótesis de conflicto de

³²⁶ Edgar Blanco Carrero, “La Regia Marina Militare italiana y su participación en la concepción de una estrategia de defensa marítima del territorio venezolano, 1935-1940”, *Correo de la Armada*. Caracas, N° 296, 2012, 6-11 y 7-10. También publicación disponible en Línea en *Festina Lente*. En:<http://edgareblancocarrero.blogspot.com/2012/03/la-regia-marina-militare-italiana-y-su.html>. consultado el 28 de agosto 2020.

³²⁷ Edgar Blanco Carrero, “La Regia Marina Militare italiana y su participación en la concepción de una estrategia de defensa marítima”, *ob., cit.*, 8.

naturaleza múltiple. Con Colombia fueron las secuelas que habían dejado el Laudo arbitral de Madrid, y la adquisición para su marina de dos destructores ingleses construidos en Portugal denominados clase “*Douro*”.³²⁸ Las diferencias con EE.UU. por motivos de discrepancias arancelarias en lo concerniente al comercio petrolero que generó desconfianza en el país dentro del contexto de crisis económica mundial, como ya se indicó, y por otro lado el reclamo y disputa que se mantenía con el Reino Unido por la soberanía de isla de Patos.³²⁹ También el gobierno venezolano tenía latente, la preocupación por la inadecuada capacidad defensiva demostrada durante el bloqueo de 1902-03 y por lo obsoleto de la artillería para la Defensa de Costas disponible, dadas las nuevas técnicas de guerra desarrolladas en la Primera Guerra Mundial y en la inmediata postguerra.³³⁰

Según lo referido por Blanco Carrero sobre la propuesta de la comisión italiana, esta apuntaba crear una armada con capacidad de defensa con medios ofensivos considerando que el desarrollo debía realizarse a mediano plazo y en varias fases, las cuales se resumen a continuación:

Fase I: “Dotar a la armada de unos medios ligeros y ultra-rápidos que pudieran hacer una defensa eficaz, recomendando para esta fase inicial la adquisición de lanchas torpederas y cañoneras ultra-rápidas. Igualmente en esta fase se

³²⁸ *Ídem.*

³²⁹ *Ídem*

³³⁰ *Ídem*

deberían formar y adiestrar a oficiales y marineros para conformar la dotación de buques de mayor porte y operación más compleja.”³³¹

Fase II: “Adquisición de buques (destruidores) de 1800 a 2000 toneladas que sirvieran de apoyo a los medios ligeros ya desplegados convenientemente en todo el país. La justificación de los destruidores fue mantener un equilibrio estratégico en función del vecino colombiano y su cantidad estaba relacionada con el presupuesto, capacidad industrial, adiestramiento y disponibilidad de personal necesario para tripularlos.”³³²

Fase III “Adquisición de aeronaves (Hidroaviones) de patrullaje, reconocimiento, bombardeo, torpedeamiento y de protección. La justificación de los hidroaviones estaba sustentada a la concepción de empleo italiano que concebía el uso de estos medios aéreos en conjunto con las lanchas torpederas rápidas”.³³³

En base al tipo de las unidades recomendadas por los asesores italianos, Blanco Carrero señala que la ventaja de las lanchas torpederas se sustentaba por su bajo costo de adquisición y de mantenimiento, además de ser idóneas para un país con una baja capacidad para producir capital (es decir, bienes y servicios) y una baja densidad poblacional. En cuanto a la oferta de los hidroaviones, los asesores italianos

³³¹ Edgard Blanco Carrero, *ob., cit.*, 8-9.

³³² *Ídem.*

³³³ *Ídem.*

recomendaron adquirir un mínimo de: 12 aeronaves de bombardeo pesados para alta mar, 12 aeronaves de reconocimiento estratégico y 22 aeronaves de caza, sin especificar modelos.

Igualmente, dentro de la propuesta italiana, la geografía jugaba un papel importante. “La situación estratégica de Venezuela era visualizada como un *anillo de agua*, es decir, una frontera militar circular de agua absolutamente con dos grandes centros considerando el Lago de Maracaibo y el río Orinoco”. En su estudio la legación italiana dividió el país en cuatro zonas geográficas considerando sus particularidades topográficas y estratégicas a fin de asegurar una vigilancia eficaz y una rápida capacidad de respuesta en caso de necesidad de realizar acciones defensivo-ofensivas. Desde el punto de vista de la vigilancia, el énfasis era el “dominio” de las rutas marítimas y el acceso terrestre a las principales áreas productivas y portuarias del país siendo estas:³³⁴

1° Zona: Lago de Maracaibo y ríos que desembocan en el mismo; costas del Golfo de Venezuela y costa de Falcón.

2° Zona: Costas del centro de la república.

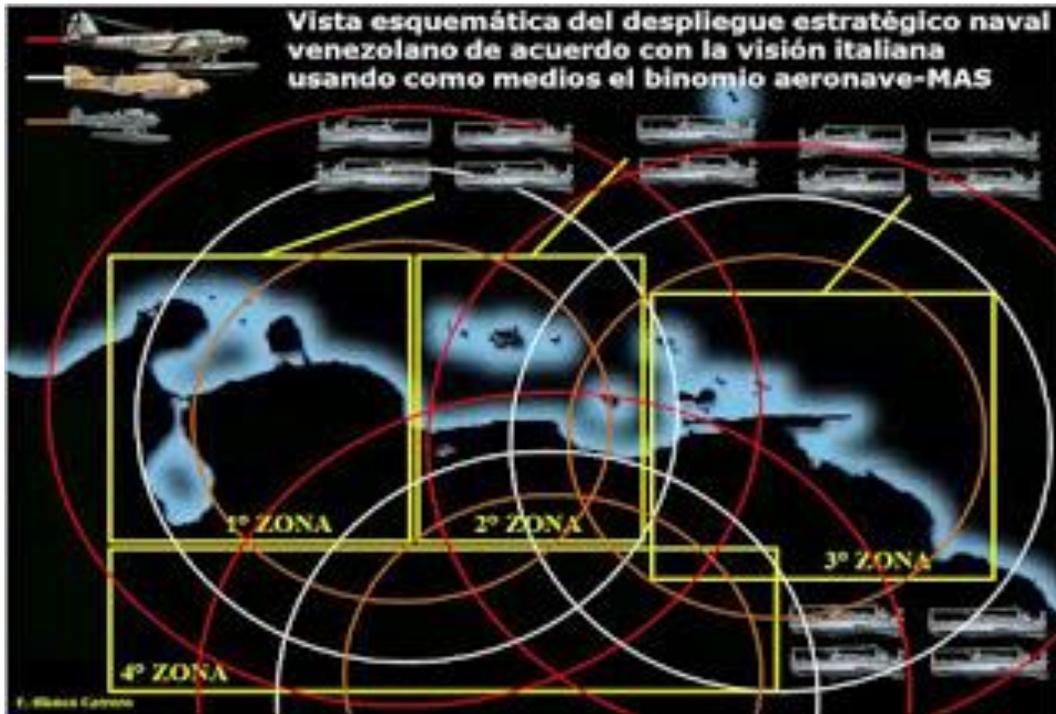
3° Zona: costa oriental, isla de Margarita y la entrada del río Orinoco.

³³⁴ *Ídem.*

4° Zona: la representada por los ríos navegables del país.³³⁵

La esquematización del despliegue se puede visualizar en el gráfico³³⁶: Ver gráfico N° 7.

Gráfico N° 7



Despliegue estratégico naval venezolano de acuerdo a la visión italiana³³⁷

³³⁵ *Ídem.*

³³⁶ Vista esquemática del despliegue estratégico naval venezolano de acuerdo a la visión italiana utilizando el Binomio Hidroaviones-lanchas M.A.S. Fuente: Edgar Blanco Carrero. La Regia Marina Militare italiana y su participación en la concepción de una estrategia de defensa marítima del territorio venezolano, 1935-1940.”

³³⁷ Fuente: Edgar Blanco Carrero. La Regia Marina Militare italiana y su participación en la concepción de una estrategia de defensa marítima del territorio venezolano, 1935-1940.”

Esta propuesta presentada al Ministerio de Guerra y Marina por la Legación italiana, se pudiese considerar innovadora sensata y adecuada a la realidad del país, estando en consonancia con los principios de la teoría estratégica de la *Jeune Ecole*³³⁸ pero considerando la variante italiana, en la cual se le daba importancia al contexto geográfico y a las posibilidades industriales y económicas del país.³³⁹ La propuesta italiana había sido entregada al Ministerio de Guerra y Marina el 15 de Abril de 1935, ocho meses antes de la muerte del general Juan Vicente Gómez (17 Dic. 1935) y a cinco meses del inicio de la invasión italiana a Abisinia (octubre 1935) y en los albores de la guerra civil española (17 jul. 1936). En ese período el gobierno venezolano, tal vez por la gravedad del dictador, no tomó ninguna decisión sobre el proyecto para el desarrollo de su Armada.³⁴⁰

A la muerte del general Gómez, se generó un cambio radical de las circunstancias, al asumir la presidencia el general López Contreras y gracias al proceso de apertura y transformación que inició, la Marina de Guerra dejó de ser conducida por un oficial del ejército y pasaría a ser dirigida por oficiales navales, siendo el capitán de

³³⁸ *Jeune Ecole*: (Escuela Joven). Concepción y pensamiento naval estratégico desarrollado durante el Siglo XIX por Francia. Abogaba por el uso de embarcaciones pequeñas y fuertemente armadas como lanchas rápidas y dotadas con torpedos, considerando igualmente el desarrollo de la flota de submarinos, tratando de confiar en el desarrollo técnico y el empleo de la guerra de corso para paralizar el comercio de la nación rival. La idea se desarrolló entre los teóricos navales franceses cuyo principal exponente fue el Vicealmirante Théophile Aube, para compensar la superioridad británica sustentada en el número de sus acorazados. Fuente: Dahl, Erick. "Net Centric before its time". Newport, -USA, *Naval War College Review*, Vol. 58, Number 6, 2005, 114.

³³⁹ Edgar Blanco Carrero. *ob., cit.*, 8-9.

³⁴⁰ *Ídem.*

Fragata Felipe Larrazabal,³⁴¹ el primer oficial naval que ejerció el cargo de Director de Marina asumiendo el cargo el 2 de febrero de 1936, reemplazando al coronel del Ejército Carlos Sánchez quien había ostentado esa posición desde el 15 de julio de 1931.³⁴²

Según lo refiere Blanco, al asumir el cargo de Director de Marina en el año 1936, el capitán de fragata Larrazabal debió retomar la propuesta de la legación italiana pero la situación en Europa se había agravado por los conflictos bélicos en España y el cuerno de África y en la región se había complicado el escenario caribeño por la presencia de los destructores clase *Duoro* adquiridos por Colombia, lo que conllevó a una desviación del proyecto italiano, retrasando su aplicación para corregir el desequilibrio generado por los nuevos buques colombianos llevando como consecuencia a tomar decisiones desde un punto intermedio de adquirir al Reino de Italia, buques modernos de mayor porte pero inferiores en tonelaje que los destructores de 2000 toneladas previstos en la propuesta, como también, el adquirir un número inferior de lanchas rápidas a las contempladas en la propuesta original italiana.³⁴³

³⁴¹ *Felipe Larrazabal* (n. Caracas, 1885. f. Caracas, 1940). Militar venezolano. En 1912 recibió el grado de guardiamarina (primer nivel en la escala de oficiales navales para la fecha). Ejerció su carrera naval tanto en la Armada como en la Marina Mercante. El 2 de febrero de 1936, con el grado de capitán de fragata, fue designado Director de Marina (cargo equivalente al actual de comandante General de la Armada). En junio de 1937 ascendió al grado de capitán de navío. Falleció, en ejercicio del mando de la Armada, el 21 de abril de 1940.

³⁴² Carlos E Hernández Gonzales. *Las Fuerzas Armadas de Venezuela, ob. cit., 222.*

³⁴³ Edgard Blanco Carrero. *ob., cit., 9.*

En los inicios del año 1937 la clase dirigente y el Ministerio de Guerra y Marina, comenzaron a percibir y a estar conscientes de que las amenazas a la integridad del territorio venezolano, como a las mismas bases del incipiente gobierno provenían desde el mar, siendo esta preocupación planteada por el ministro de Guerra y Marina el para ese entonces, coronel Isaías Medina Angarita, en el punto 13 de la Memoria y Cuenta presentada ante las Cámaras Legislativas del Congreso de la República en abril de 1937 describiendo y alertando de manera precisa, la situación de la Marina de Guerra venezolana:³⁴⁴

“...Venezuela no tiene Armada verdadera, pues los escasos barcos de que dispone, todos pequeños y muy antiguos, no pueden, ni aún reunidos, combatir contra un crucero poderoso. Su conservación hasta hoy ha significado una constante sangría para el Tesoro, y no se utiliza en otras cosas que las comisiones ordinarias del servicio. Ni siquiera para esos menesteres pueden responder y con entera eficiencia. Una nación como ésta, de tan dilatado litoral marítimo, de abundantes aguas navegables en el interior y de tan vasto y productivo territorio, no puede, sin consecuencias fatales, desestimar como uno de sus negocios más vitales el fomento de la Marina de Guerra. Lo piden su seguridad política, la protección de su comercio naval, su porvenir. Lo reclama la protección debida a sus hijos y sus bienes allende del mar, llegando el caso. Todo nos compromete a afrontar el problema con sostenido ánimo. El Ministerio, por el momento limitase a exponer el mal y a prevenir al país del empeño económico que su remedio entraña...”

De acuerdo al trabajo elaborado por Ramón Rivero titulado; *De cómo los especialistas ingenieros navales (Maquinistas) pasaron a ser oficiales efectivos*³⁴⁵, este

³⁴⁴ Nora Bustamante. *ob. cit.*, 30.

³⁴⁵ Ramón Ribero Blanco, “De cómo los especialistas ingenieros navales (Maquinistas) pasaron a ser oficiales efectivos” *FAV-CLUB*. Publicación disponible en línea en <https://www.fav-club.com/2020/07/23/de-como-los-especialistas-ingenieros-navales-maquinistas-pasaron-a-ser-oficiales-efectivos-de-la-armada-de-venezuela/>

refiere que en base a lo planteado por el Ministro de Guerra y Marina, el Director de Marina, capitán de fragata Larrazabal inició un profundo proceso de evaluación de la situación en que se encontraba la armada cuyo diagnóstico y resultado fue planteado en un “Memorando” sin número de fecha 30 de agosto de 1937 y titulado *Necesidad de la Armada y sus distintas dependencias a remediar en un plazo de 3 años*.³⁴⁶ Allí se expuso la precaria situación en que se encontraba las unidades flotantes como también el estado en que se hallaban el Dique y Astillero, los Servicios de Faros, de Pilotaje, Capitanías de Puerto y Aduana, poniendo especial atención a la situación de la Escuela Naval y la de la Escuela de Grumetes, posteriormente denominada Escuela de Cabos y Clases de Mar.

En las recomendaciones esbozadas en este documento, se planteó la necesidad de reemplazar las unidades flotantes con marcada obsolescencia con buques de guerra modernos y la urgencia de mejorar y elevar los niveles de formación y adiestramiento de oficiales y cadetes navales. Igualmente, y en base a las recomendaciones planteadas por el Ministro de Guerra y Marina, motorizó la instalación de la Escuela Naval en su nueva sede de la calle los Baños de Maiquetía. Realizó la contratación de una misión naval italiana para realizar la actualización de la instrucción y capacitación técnica de los oficiales y cadetes navales la cual inició funciones en el mes de enero de 1939. Igualmente aprobó el pase a la condición de oficiales efectivos de los oficiales

³⁴⁶ Memorando del director de Marina al Ministro de Guerra y Marina S/Nº fecha 30/8/1937. Archivo General de la Nación (en adelante AGN) 03-01-1.5 A-0372 en Ramón Ribero Blanco, *Ídem*.

maquinistas, impulsó la negociación con la Regia Marina italiana para la adquisición del equipamiento general de la marina de guerra (Desde material de intendencia, lanchas rápidas para el servicio de guardacostas, buques de mediano porte, como también de un Crucero para la Armada).³⁴⁷ De la misma forma, el gobierno nacional del general López Contreras a través del Ministerio de Guerra y Marina designó en el mismo mes de agosto al Director de Marina capitán Felipe Larrazabal para que estructurase una comisión a fin de dirigirse al Reino de Italia para realizar las evaluaciones y trámites pertinentes para reforzar en forma perentoria la armada nacional. El proceso de adquisición de unidades navales al Reino de Italia para la Armada venezolana, es descrito con amplitud y precisión en una publicación realizada por el investigador Ramón Rivero titulada; *Las lanchas torpederas M.A.S. en Venezuela. Cronología de un experimento*.³⁴⁸ En este trabajo sustentado por copiosa documentación, se describe en detalle la conformación y los trámites de la comisión naval venezolana para gestionar en Italia la evaluación de las unidades a ser adquiridas y valorar las alternativas más convenientes en base a las especificaciones y prestaciones técnicas de las naves disponibles para la venta. Una vez evaluada la oferta del Ministerio de Marina italiano, la comisión naval venezolana, opto por la adquisición

³⁴⁷ *Ídem*.

³⁴⁸ **Lanchas M.A.S.** Acrónimo en italiano para denominar lanchas rápidas torpederas, el cual tuvo varios significados de acuerdo a la evolución tecnológica y uso dado a estas lanchas tales como; “Motobarche Armate SVAN”, Motoscafo Anti Silurante”, Motoscafo Audace Silurante” Fuente: Ramón Rivero Blanco. “Las lanchas torpederas M.A.S en Venezuela. Cronología de un experimento.” En *FAV-CLUB*. Publicación disponible en línea en <https://www.fav-club.com/2020/05/23/las-lanchas-torpederas-m-a-s-en-venezuela-cronologia-de-un-experimento-2/>. Documento Consultado el 29 de agosto 2020.

de dos siembraminas de clase italiana *Ostia*³⁴⁹ (*Milazzo y Dardanelli*), que fueron reacondicionados, denominados como cañoneros y rebautizados como *General Soubllette* y *General Urdaneta*. Estos buques fueron construidos para la *Regia Marina* italiana por la *Cantieri Navale Triestino* (Monfalcone) entre 1924 y 1926. Fueron desincorporados en marzo de 1938 para su traspaso a la Armada de Venezuela. Ambos buques fueron transformados en cañoneros y alistados en los astilleros de La Spezia, arribando a Venezuela el 14 de mayo de 1938, conducidos por tripulaciones venezolanas.³⁵⁰ Igualmente y de acuerdo a lo descrito por Ramón Rivero en su publicación ya citada, se realizó el proceso para la evaluación, pruebas y adquisición de cuatro lanchas rápidas, siendo la de mayor tonelaje y porte la M.A.S. 422 tipo *SVAM Velocissimo*³⁵¹ de casco de madera y de 21,2 toneladas de desplazamiento, construida en 1923 en los astilleros *SVAN* de la Spezia y tres lanchas de menor porte del tipo *Orlando grupo A*, con casco de madera, de 12,9 toneladas de desplazamiento (Lanchas MAS 222, 228 y 234) y construidas en Livorno en el astillero Orlando en 1918.³⁵² El

³⁴⁹ ***Siembra minas de clase italiana Ostia.*** Características: Desplazamiento de 850 toneladas a plena carga, Dimensiones: 62,18 m de eslora (Largo); 8,69 de manga (ancho), y, 2,59 m de calado (distancia vertical entre un punto de la línea de flotación y la línea base de quilla). Armamento: Un cañón Hotchkiss de 76/2 mm, cuatro cañones Hotchkiss de 57 mm, cuatro cañones Hotchkiss de 42 mm, y dos ametralladoras de 7 mm. Tripulación: 10 oficiales y 54 clases y marineros. Fuente: Hernández González, Carlos E. *La Armada de Venezuela en la Segunda Guerra Mundial. ob., cit.*, 11-12.

³⁵⁰ Hernández González, Carlos E. *La Armada de Venezuela en la Segunda Guerra Mundial. ob. cit.*, 11-12.

³⁵¹ Características de la M.A.S *SVAM- Velocissimo*: Dimensiones: Eslora;18 m, manga; 3,6 m, calado; 1,2 m. Motores a combustión interna de 3 hélices Isoota Fraschini L350 (1200hp), velocidad 26 nudos Armamento; 3 ametralladoras marca Colt de 6,5 mm. Tripulación; 10 hombres. Fuente: Ramón Ribero Blanco, *Las lanchas torpederas M.A.S. ob., cit.*

³⁵² Características de la M.A.S *tipo Orlando grupo A*: Dimensiones: Eslora; 16,5 m, manga; 3, m, calado; 1,35 m. Motores a combustión interna de 2 hélices *Isoota Fraschini L250* (500hp), velocidad 27 nudos

costo de las cuatro unidades MAS ascendió al monto de 73.074 US \$ mas 10.985 US \$ por costes de flete y traslado.

Según refiere Rivero Blanco, las lanchas MAS fueron recibidas por la comisión naval venezolana en Italia en el mes de noviembre de 1937, embarcadas y enviadas a Puerto Cabello donde fueron recibidas en el Arsenal de Marina. Después de hacerle las pruebas de mar fueron entregadas al Ministerio de Hacienda para cumplir funciones de guardacostas, siendo denominadas como Guardacostas N^o 23, 24, 25 y 26. En el mes de septiembre de 1939 fueron regresadas a la Armada por *inadecuadas y dispendiosas*, siendo sacadas de servicio y desarmadas en el dique de la Armada en el mes de octubre de ese año.³⁵³

En el mes de enero de 1939, comenzó sus funciones la misión naval italiana contratada para impartir instrucción y adiestramiento en la Escuela Naval de Venezuela dentro de lo contemplado en las recomendaciones de la propuesta de la legación italiana. El día 13 de enero por Resolución del Ministerio de Guerra y se creó un curso de perfeccionamiento para oficiales de la Armada Nacional en las instalaciones de la Escuela Naval de Venezuela con duración de un año impartándose las asignaturas de: comunicaciones navales, artillería naval, armas submarinas y máquinas y electricidad. El curso fue dictado por tres oficiales y siete suboficiales que fungieron como auxiliares

Armamento; 2 ametralladoras marca Colt de 6,5 mm. Tripulación; 8 hombres. Fuente: Ramón Rivero Blanco, *Las lanchas torpederas M.A.S. ob., cit.*

³⁵³ Ramón Rivero Blanco. *Las lanchas torpederas M.A.S. ob., cit.*

de instrucción técnica. Del curso egresaron 15 alféreces de navío venezolanos que cumplieron el adiestramiento en las áreas comunicaciones, artillería naval y mecánica.³⁵⁴ El estallido de la Segunda Guerra Mundial en septiembre de 1939, sorprendió en su fase inicial de ejecución al proyecto Ítalo-venezolano de desarrollo naval y motivado a que Italia conformaba parte del Eje, la propuesta se vio limitada materialmente para continuar y garantizar su cumplimiento. Igualmente y motivado a la política de *Neutralidad Continental* acordada en la Reunión de Cancilleres celebrada en Panamá, (septiembre - octubre 1939) los Estados Unidos ejercieron una fuerte presión diplomática destinada a eliminar cualquier influencia o actividades de los países del Eje en el continente americano, por lo cual y como ya se comentó, los asesores de la legación italiana se vieron forzados a abandonar el país en el mes de enero de 1940, quedando suspendido la implementación del plan de desarrollo para la armada venezolana,³⁵⁵ sin la posibilidad de adquirir a corto plazo los medios navales como de adiestramiento necesario, debiendo volver a la concepción de *Defensa de Costa*, y aceptar dotaciones de artillería suministradas por los Estados Unidos para reforzar los puntos e instalaciones neurálgicas del litoral, lo cual significó un retraso significativo en el desarrollo de la armada nacional.³⁵⁶

³⁵⁴ Tomás A, Mariño Blanco, “La Armada de Venezuela durante la Segunda Guerra Mundial” *Revista de La Armada, órgano de la Armada de la República de Venezuela*. Caracas, CGA, No 32, 19 de abril de 1994, pp. 43-70; 62.

³⁵⁵ Edgard Blanco Carrero. *ob., cit.*, 10-11.

³⁵⁶ *Ídem*.

d. La Situación de la Armada al inicio de la Segunda Guerra Mundial. 1940-1945

De acuerdo a lo señalado por Carlos Hernández González,³⁵⁷ la situación de la armada venezolana en los primeros años de la Segunda Guerra Mundial era la de un ente con severas limitaciones. La escuadra estaba conformada, como se indicó, por escasos y anticuados buques, la mayoría de procedencia civil, pobremente artillados y sin armas antisubmarinas. No se disponía de Aviación Naval y la Infantería de Marina se limitaba a una Compañía, creada en 1938. La Dirección de Marina era la máxima autoridad naval. Ejercía el mando y la administración de la Armada y se ocupaba de atender los asuntos marítimos de la nación³⁵⁸. Estaba a cargo, como se señaló, por el capitán de Fragata Felipe Larrazabal, quien falleció repentinamente el 21 de abril de 1940 siendo reemplazado por el capitán de fragata Antonio Picardi quien ejerció el cargo hasta el mes de octubre de 1945.³⁵⁹ La Dirección de Marina estaba conformada por: la Inspectoría de la Armada (de la que dependían los buques de la Armada y la Compañía de Infantería de Marina), la Escuela Naval de Venezuela, el Arsenal Naval,

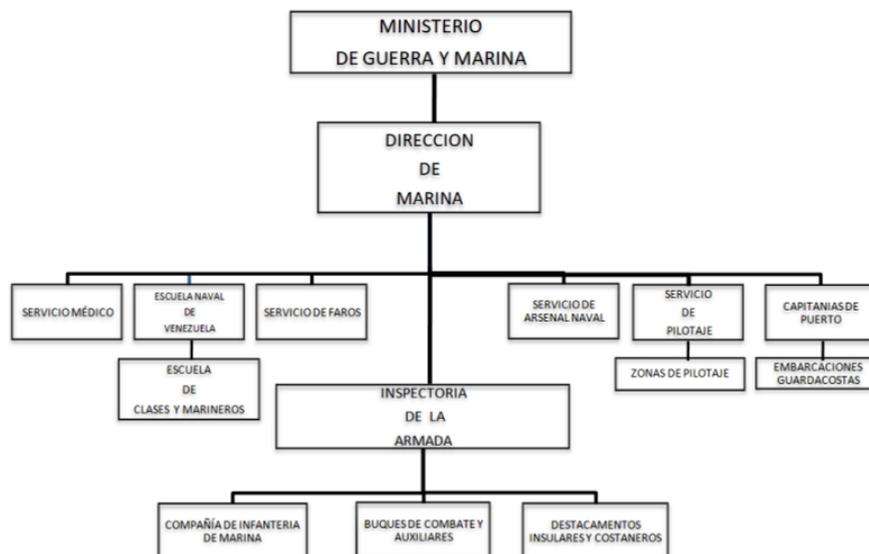
³⁵⁷ Carlos E., Hernández González, *La Armada de Venezuela en la Segunda Guerra Mundial. Ob. cit.*

³⁵⁸ Tomás A, Mariño Blanco, “La Armada de Venezuela durante la Segunda Guerra Mundial” *Revista de La Armada, órgano de la Armada de la República de Venezuela*. Caracas, CGA, No 33. marzo, 1994. 52-77 y; 58.

³⁵⁹ **Antonio Picardi** (n. Caracas 1895. f. Caracas 1978). Militar venezolano. Egresó de la Escuela Naval de Venezuela en 1912 con el grado de guardiamarina Fue director de la Escuela Naval de Venezuela (1937-1938) e Inspector General de la Armada (1938-1939). Ostentando el grado de capitán de fragata asumió en abril de 1940 la Dirección de Marina. En julio de 1944 ascendió a capitán de navío. En octubre de 1945 fue removido del cargo de director de Marina, tras el golpe militar que derrocó al gobierno del general de división Isaiás Medina Angarita. Fue pasado a la situación de retiro en agosto de 1946. Fuente: Carlos E., Hernández González, *La Armada de Venezuela en la Segunda Guerra Mundial. ob. cit.*

el Servicio de Faros, el Servicio de Pilotaje, el Servicio Médico y las Capitanías de Puerto y las aduanas. Al inicio de la Segunda Guerra Mundial se crearon cinco destacamentos insulares y costaneros.³⁶⁰ Ver gráfico N° 8.

Gráfico N°8



Organización estructural de la armada venezolana 1940³⁶¹

Los cargos de dirección en las Capitanías de Puerto, venían siendo ejercidas desde 1936 por los administradores de aduana, dado al escaso número de oficiales superiores disponibles de la armada y a la insuficiencia de presupuesto del Ministerio de Guerra y Marina para cancelarlo. Al inicio de la Guerra las Capitanías de Puerto

³⁶⁰ Tomás A, Mariño Blanco, “La Armada de Venezuela durante la Segunda Guerra Mundial” Revista de La Armada, No 32. abril ,1994, 60.

³⁶¹ Infografía preparada por el autor en base a *Microsoft Power Point* en base a la organización presentada por Tomás A, Mariño Blanco en “La Armada de Venezuela durante la Segunda Guerra Mundial” Revista de La Armada, No 32. abril ,1994, 60

controlaban las operaciones de guardacostas, policía marítima y de resguardo a la navegación.³⁶² El Arsenal Naval no estaba en capacidad de construir buques de alto porte, sino únicamente embarcaciones menores. Su actividad se centraba, principalmente, en realizar trabajos de reparación y mantenimiento de las unidades navales, y, de herrería para el Ejército y la Armada.³⁶³ La composición cuantitativa y cualitativa de la flota venezolana no había tenido mayor alteración en los últimos dos años siendo lo única la incorporación de significativa los cañoneros *Urdaneta* y *Soublette* adquiridos en 1938 a la Regia Marina italiana.³⁶⁴ Coinciden con Hernández González, los analistas e historiadores navales Tomás A, Mariño Blanco y Hadelis Jiménez³⁶⁵ en cuanto al orden de batalla de la escuadra venezolana para esta época, estando también en concordancia con lo señalado en el *Janes Fighting Ships or World War II*³⁶⁶, información, que al ser revisada se evidencia que la capacidad y dimensión de la Armada venezolana era inferior al de las marinas de México y Colombia y apenas superaba a las de Ecuador y Uruguay, que era prácticamente inexistente, requiriendo

³⁶² Tomás A, Mariño Blanco, “La Armada de Venezuela durante la Segunda Guerra Mundial” *Revista de La Armada*, No 32, 19 abril 1994, *ob. cit.*, 61

³⁶³ Hernández González, Carlos E. *Las Fuerzas Armadas de Venezuela*, 223

³⁶⁴ Carlos E., Hernández González, *La Armada de Venezuela en la Segunda Guerra Mundial. ob. cit.*, y Tomás A, Mariño Blanco, “La Armada de Venezuela durante la Segunda Guerra Mundial” *Revista de La Armada*, No 32. abril, 1994. *ob. cit.*, 60.

³⁶⁵ Hadelis Jiménez López, *La Armada de Venezuela 1830-1975*. t II, Caracas. Editor Marvin Klein, 2001.

³⁶⁶ *Janes Fighting Ships or World War II*³⁶⁶. New York. Military Press, New York & Crown Publishers Inc, 1989, 320.

además sus escasos buques, de constantes reparaciones por lo vetustos o por los continuos accidentes que sufrían.³⁶⁷

La composición, ubicación y condiciones de operatividad de la escuadra venezolana para finales del año 1939, es detallada en un documento de emanado de la Dirección de Marina venezolana y ubicado en el *Archivo General de la Nación* por el investigador e internacionalista Ramón Rivero³⁶⁸ quien gentilmente lo facilitó la que proporciona una idea precisa de la situación para el 14 de noviembre de ese año (a escasos 43 días de haberse iniciado la Segunda Guerra Mundial):

SITUACIÓN DE LOS BUQUES DE LA ARMADA

DIRECCIÓN DE MARINA.

Caracas 14 de noviembre de 1939

“EL LEANDRO”	En recorrida por islas del centro-	(Tte. de Nav. Ricardo Sosa Ríos.)-
“MARISCAL SUCRE”	Fondeado en Puerto Cabello.-	
“GENERAL SALOM”	En Guanta, esperando carbón	(Cap. Frag. J. Fuentes) .-
“GENERAL URDANETA”	En las Piedras, ajustando máquinas.	(Cap. Corb. Fernando Díaz).-
“GENERAL SOUBLETTE”	En Puerto Cabello, limpiando Calderas	(Cap. Corb. Luis Morales Vázquez).-
“MIRANDA”	En Pto. Cabello, haciendo ligera reparación.	(Tte. Nav. L. Vázquez Calzadilla) .-

³⁶⁷ Hernández Gonzáles, Carlos E. *Las Fuerzas Armadas de Venezuela. ob. cit.*, 223.

³⁶⁸ **AGN**: Fondo Marina de Guerra. Investigación inédita del Internacionalista Ramón Rivero. Cortesía del investigador.

“JOSÉ FÉLIX RIBAS”	En Maracaibo, listo-	(Cap. Corb. Gonzalo Herrera).-
“ARAGUA”	En Pto. Cabello, limpiando caldera y fondos.	(Tte. Nav. Maximiliano García) .-
“TACHIRA”	Zarpó de la Guaira ayer 7:30 pm.-	(Tte. Frag.- Cruz Guersi Gómez).-
“FALCÓN”	En Pto. Cabello, lista-	(Tte. Frag. C. Fortoul).-
“NARICUAL”	En Guanta esperando carbón.-	(Tte. Frag. Antonio José Romero).-
“CARIBE”	Fondeó en la Guaira ayer procedente de faros de occidente.-	(Mqnta. Pablo Hernández V.) .-
“ARAUCA”	En Pto. Cabello, en reparación .	(Cmdte. Policarpo Rivas).-

e. Orden de batalla de la Armada venezolana 1940-1945

Para inicios del año 1940 la escuadra venezolana se concentraba en Puerto Cabello. El orden de batalla para ese entonces con que contaba la armada venezolana era la siguiente:

Cañoneros *General Soublette* (ex *Milazzo*) y *General Urdaneta* (ex *Dardanelli*) siembra minas de clase *Ostia*.³⁶⁹

Construidos para la *Regia Marina* italiana por la *Cantieri Navale Triestino* (Monfalcone) entre 1924 y 1926.

Características principales:

Desplazamiento: 615 toneladas (850 a plena carga). Dimensiones: 62,18 m de eslora; 8,69 de manga, y, 2,59 m de calado. Velocidad máxima: 15 nudos. Armamento original10: 2 torres simples de 102/35 mm Schneider Armstrong Mod. 1914/1915; un cañón 76/45 mm, y, dos ametralladoras. Tripulación: 66 hombres.

³⁶⁹ Robert Gardiner, *Conway All the World's Fighting Ships 1922-1946*. London: Conway Maritime Press Ltd. 1980, 415.

Cañonero *Miranda* (ex *Diego de Velázquez*)

Pertenecía a la Armada española Clase *Ponce de León*, Construido en 1895.

Características principales:

Desplazamiento: 250 toneladas a plena carga. Dimensiones: 41,45 m de eslora; 5,8 de manga, y, 1,55 m de calado Armamento: 2 cañones Nordenfelt de 57/43 mm; dos cañones Nordenfelt de 37 mm; y dos ametralladoras Maxim Nordenfelt de 13,2 mm. Tripulación: 38 hombres

Cañonero *General Salom* (ex yate norteamericano *Atlanta*)

Fue construido en 1883 en Filadelfia, USA, como yate de recreación.

Características principales:

Desplazamiento: 750 toneladas a plena carga. Dimensiones: 74,77 m de eslora; 8,15 m de manga, y, 3,7 m de calado Armamento: un cañón Hotchkiss de 76/2 mm, cuatro cañones Hotchkiss de 57 mm, cuatro cañones Hotchkiss de 42 mm, y dos ametralladoras de 7 mm. Tripulación: 74 hombres.

Cañonero *José Félix Ribas* (ex remolcador de altura)

Construido en 1894 como remolcador de alta mar.

Características principales:

Desplazamiento: 290 toneladas a plena carga. Dimensiones: 35,80 m de eslora; 6,37 m de manga, y, 3 m de calado Armamento: dos cañones Nordenfelt de 57 mm, un cañón Hotchkiss de 57 mm, una ametralladora Maxim Nordenfelt de 13,2 mm y una ametralladora Colt de 7 mm. Tripulación: 48 hombres.

Cañonero *Aragua* (ex remolcador)

Remolcador construido en Estados Unidos en 1925.

Características principales:

Desplazamiento: 182 toneladas. Dimensiones: 27,14 m de eslora; 5,64 m de manga, y, 2,28 m de calado. Velocidad máxima: 8 nudos. Armamento: un cañón de 37 mm y una ametralladora de 7 mm. Tripulación: 29 hombres.

Yate presidencial *El Leandro* (ex *Dr. Brinkley*)

Adscrito a la Armada el 16 de febrero de 1937. Tras negarse el presidente López Contreras a usarlo como yate presidencial, fue convertido en guardacostas.

Bergantín *Naricual*.

Construido en 1922, siendo incorporado a la Armada el 15 de septiembre de 1931. Era empleado como buque carbonero, como también para la instrucción de los cadetes de la Escuela Naval.

Características principales:

Propulsión a vela, Desplazaba 320 toneladas a plena carga. Medía 33 m de eslora por 2 m de manga. Velocidad máxima de 24 nudos a plena vela. Estaba armado con una ametralladora de 8 mm.

Lancha *Táchira*

Características principales:

Dimensiones: 18 m de eslora, 3,70 m de manga y 1,2 m de calado máximo.

Velocidad de 12 nudos. Armamento: una ametralladora de 13,2 mm.

Lancha *Arauca* Incorporada el 15 de diciembre de 1936.

Características principales:

Desplazamiento: 33 toneladas. Dimensiones: 12,80 metros de eslora, velocidad de 12 nudos.

Lancha *Caribe*

Fue transferida por Hacienda a la Armada el 31 de marzo de 1938, con la denominación de Guardacostas N° 3.

Pontón de artillería *Mariscal Sucre*.

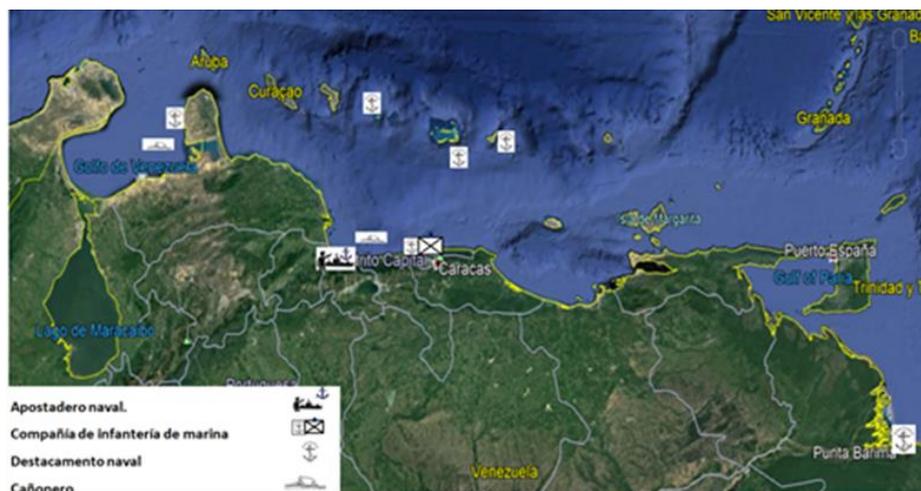
Construido por los artilleros británicos Armstrong y clasificado como cañonero, incorporado a la Armada española en septiembre de 1897 y bautizado *Isla de Cuba* y como *crucero de segunda clase*. Pertenecía a la clase *Isla de Luzón*. Fue adquirido por el gobierno venezolano el 2 de mayo de 1912 e incorporado a la Armada como crucero *Mariscal Sucre* siendo el buque insignia hasta el año 1939 año en que se retira de servicio. No obstante, continuó siendo empleado como aula flotante de práctica naval fondeado en Puerto Cabello y posteriormente convertido en Pontón de artillería ubicándolo en las Aves de Barlovento y la isla la Orchila.

También la Armada contaba para ese año de unidades menores de apoyo y servicio dentro de las que se contaban; Lancha *Almirante Padilla*, *Gabarra autopropulsada Maracaibo* y la *balandra 19 de diciembre*, unidades a la orden de la estación de pilotaje de Maracaibo, el vapor *Tacarigua* prestaba servicio en el Lago de Valencia y la Lancha Fluvial Meta destacada en puerto Páez para realizar patrullaje en los Ríos Orinoco y Meta.

f. Despliegue operacional costero e insular de la Armada venezolana para 1942

Los buques que conformaban la escuadra venezolana, principalmente se concentraban en el apostadero naval de Puerto Cabello, pues contaban con el resguardo de la bahía natural, la infraestructura portuaria y el apoyo logístico de los Diques y Astilleros Nacionales y los talleres del arsenal militar. La Armada contaba además para ese entonces con una compañía de infantería de marina creada en 1938 y cuya sede se encontraba en La Guaira³⁷⁰ y cinco destacamentos Insulares–costaneros ubicados en; Las Aves de Barlovento, La isla la Orchila, archipiélago de Los Roques, Punta Baríma y Punta La Macolla. Ver gráfico N° 9.

Grafico N° 9



Despliegue de la Armada venezolana en el mes febrero de 1942³⁷¹

³⁷⁰ **Nota:** No debe confundirse esta, con la compañía de infantería de marina creada en el año de 1943 con sede en el Faro de Punta Brava en Puerto Cabello. Fuente: Tomás A, Mariño Blanco, “La Armada de Venezuela. *ob. cit.*, 61

³⁷¹ Fuente: Infografía preparada por el autor en base a imagen satelital de Google Earth ® 2020, en base a la información de Tomas Mariño Blanco y Carlos Hernández.

De la información del orden de batalla se puede extraer que, de los seis cañoneros en disponibilidad, tres eran buques militares propiamente dichos, los otros tres eran de origen civil, siendo tres de ellos construidos a finales del siglo XIX.³⁷² Por otra parte, no existía uniformidad en el armamento ni en los calibres de su artillería. No disponían de sensores ni armamento para la guerra submarina como tampoco radares y sistemas de control de tiro, careciendo de sistemas de comunicaciones estandarizados y modernos³⁷³. Los sistemas de propulsión, en su mayoría anticuados basados en calderas a vapor o alimentación con carbón. Tampoco la Armada venezolana contaba con aeronaves para la guerra submarina y patrullaje marítimo. Así mismo Carlos Hernández expresó que no existía una doctrina naval y táctica de empleo propia, ni se contaba con los conocimientos básicos para el empleo de las unidades en el contexto de la guerra moderna.³⁷⁴

Es importante destacar que la única adquisición importante para la escuadra venezolana durante la Segunda Guerra Mundial, fue el de cuatro lanchas patrulleras anti submarinas de la armada norteamericana, de casco de madera de 83 pies de eslora del tipo (*83 foot sub chasser USCG type*), la cual se realizó de manera tardía, en el año final del conflicto. Estas unidades fueron recibidas en el puerto de Miami, Florida en diciembre de 1944, arribando al país el 25 de enero de 1945, cuando fueron incorporadas oficialmente a la Armada siendo denominadas lanchas caza submarinos

³⁷² Hernández González, Carlos E. *Las Fuerzas Armadas de Venezuela*, 224.

³⁷³ Es de notar que los primeros radares entraron en servicio durante la Segunda Guerra Mundial. De igual forma acaeció con los radares de control de tiro.

³⁷⁴ *Ídem*.

Antonio Díaz (CS-1), Brión (CS-2), Briceño Méndez (CS-3), y, Arismendi (CS-4).

Estas lanchas habían sido ofertadas por la armada estadounidense en 1942 pero fueron rechazadas inicialmente por considerar que el costo de estos patrulleros era excesivo y de que estas embarcaciones de casco de madera y alta velocidad no eran eficientes en aguas venezolanas.³⁷⁵

g. Presencia militar norteamericana en Venezuela y su influencia en la Armada Nacional.

1. Misión Naval norteamericana en Venezuela. Abril 1941

Como resultado de la visita realizada a Estados Unidos el 24 de marzo de 1940, por parte del entonces ministro de Guerra y Marina, coronel Isaías Medina Angarita, con el fin de coordinar asuntos referentes a *la seguridad terrestre y marítima del Hemisferio Occidental*, el 24 de marzo de 1941 se suscribió un convenio entre el gobierno norteamericano mediante el cual se establecía en Venezuela una Misión Naval estadounidense. Este convenio fue suscrito por el embajador venezolano Diógenes Escalante y por el secretario de Estado (interino) de los Estados Unidos Summer Welles. Esta misión arribó al país el 30 de abril del mismo año estando conformada por el capitán de corbeta US Navy William Stryker Campbell, como jefe de la Misión Naval quien asumió la dirección de la Escuela Naval de Venezuela. Conformaban también la misión, los tenientes de navío US Navy Herbert Frederik

³⁷⁵ Carlos E., Hernández González, *La Armada de Venezuela en la Segunda Guerra Mundial. ob. cit.*, 49.

Eckberg y Herbert Fulmer quienes fueron designados como jefe de Estudios y oficial Adjunto al Jefe de Estudios de la Escuela Naval, respectivamente. Asimismo, y como parte de la Misión Naval norteamericana fue designado el capitán de corbeta US Navy Irving B Mc Daniel designado como jefe de la Sala Técnica del Arsenal Naval de Puerto Cabello. El capitán de corbeta Mc Daniel estaba asistido por dos sub oficiales maquinistas de la US Navy integrantes de la misión Naval.³⁷⁶

2. Negociaciones entre las armadas de Estados Unidos y Venezuela. Junio – agosto 1941

El 30 de abril de ese año el capitán de fragata Antonio Picardi, director de Marina acompañado por el capitán de fragata W.S. Campbell, jefe de la Misión Naval de Estados Unidos, viajó a Washington, a fin de atender la invitación realizada por parte del jefe de Operaciones Navales de la Armada de Estados Unidos. El propósito de la visita era tratar lo referente a la adquisición de material naval en Estados Unidos, como también evaluar asuntos relativos a la cooperación mutua en materia militar y naval al igual de conocer la organización y capacidad naval de Estados Unidos.

En el mes de junio se iniciaron las primeras entrevistas para plantear las necesidades y requerimientos de la Armada venezolana y evaluar la adquisición de unidades flotantes ofertadas por los Estados Unidos. Dentro de los requerimientos iniciales presentados por la Armada venezolana se contemplaban; Un remolcador

³⁷⁶ Tomás A, Mariño Blanco, “La Armada de Venezuela durante la Segunda Guerra Mundial, 1941.” *Revista de La Armada*, No 34. 17 de diciembre, 1994, pp. 64-67 y p. 71 y Tomás Polanco Alcántara, *et al. ob. cit.*, 315.

equipado para operaciones de salvamento; un transporte de tropa; un patrullero de costa o un pequeño *crucero*, y, cinco lanchas patrulleras de 83'. La información especificada en un informe presentado por el capitán Campbell, en julio de 1941 dirigido al Jefe de Operaciones Navales de la armada norteamericana.³⁷⁷ Finalmente, en el mes de agosto, se establecieron las conversaciones formales entre las armadas de ambos gobiernos teniendo como interlocutores a altos representantes de las marinas de ambos países. Venezuela estuvo representada por el capitán de fragata Antonio Picardi, de cuyo resultado se establecieron las recomendaciones que serían el basamento para establecer el *Acuerdo de Cooperación Militar, Naval y Aéreo en la Defensa del Hemisferio Occidental*.

Dentro del marco de recomendaciones presentadas para el establecimiento del enlace entre las dos marinas para la defensa Hemisférica se contemplaba la dotación a la Marina venezolana de los medios de instrucción a fin de y entrenar oficiales y marinería a bordo de buques de guerra de los Estados Unidos. La cooperación para organizar en la flota venezolana, una fuerza para desempeñar el servicio de patrulla de costa, el establecimiento de un sistema eficiente de comunicaciones entre ambas marinas a fin de que se lograra una cooperación más efectiva. La utilización de los puertos, fondeaderos, campos de aterrizaje, aeródromos y demás facilidades de tierra, para efectuar una cooperación más estrecha. Entre otras recomendaciones se incluyó colocar a la flota de Venezuela en buenas de condiciones de poder operar y tomar las

³⁷⁷ Vivas Gallardo. *Venezuela - Estados Unidos, 1939 9-194. ob. cit.*, 175-176.

medidas necesarias de seguridad para proteger buques y establecimientos navales en tierra, entre otras.³⁷⁸ Es importante destacar lo señalado en el *Report to Status Lend-Lease War Equipment and Material Furnished Venezuela*, documento elaborado en septiembre de 1943, donde Estados Unidos sostenía que Venezuela no había asumido el activo patrullaje de sus costas motivado a lo obsoleto y poco eficiente material y equipamiento no apto para tan delicada misión. Además se señalaba que la Fuerza Aérea tampoco se dedicó a patrullar sus costas y efectuar los vuelos de reconocimiento en forma efectiva y consecuente a fin de cumplir la misión que habían sido asignadas.³⁷⁹ Igualmente se señalaba en el informe citado que; “El materia del guerra suministrado por los Estados Unidos para el cumplimiento de responsabilidades en la conducción de la Defensa Hemisférica, fue en su mayor parte quedando en los depósitos y parques nacionales y no fue suministrado a las tropas que lo requerían debido a que las Fuerzas Armadas venezolanas consideraban más provechoso almacenar el material para después de la guerra y no deteriorarlos con el uso para unas operaciones que no consideraban vitales para el país”.³⁸⁰

³⁷⁸ *Ibíd.*, 65-66.

³⁷⁹ Vivas Gallardo. *ob. cit.*, 326-327.

³⁸⁰ *Ibíd.*, 327.

3. Acuerdo de Cooperación Militar, Naval y Aéreo en la Defensa del Hemisferio Occidental. Enero de 1942

Como resultado de las conversaciones realizadas entre julio y agosto de 1941 Venezuela y Estados Unidos suscribieron el 15 de enero de 1942, el *Acuerdo de Cooperación Militar, Naval y Aéreo en la Defensa del Hemisferio Occidental*.³⁸¹ Mediante este acuerdo Venezuela se comprometió, como ya hemos indicado, a cooperar en la defensa continental permitiendo a buques y aeronaves de guerra estadounidenses entrar en aguas venezolanas, y los Estados Unidos a proporcionar, dentro del límite de sus medios disponibles, protección a buques venezolanos, incluyendo los petroleros, fuera de aguas territoriales venezolanas, y los aviones de las Fuerzas Armadas dentro y fuera de aguas territoriales venezolanas, en puertos o aeródromos norteamericanos o de cual quiera de sus posesiones.³⁸² De igual manera el gobierno venezolano comenzó a conceder los permisos a aeronaves militares norteamericanas para volar entre Panamá y las bases de Trinidad. Igualmente se concedieron las autorizaciones para que embarcaciones patrulleras y dirigibles norteamericanos, pudiesen operar en aguas territoriales venezolanas, a fin de proteger los convoyes de tanqueros que navegaban a Aruba y Curazao.³⁸³

³⁸¹ Tomás Polanco Alcántara, *et al. ob. cit.*, 315.

³⁸² *Ídem*.

³⁸³ Vivas Gallardo, F. *ob. cit.*, 319.

En tal sentido y según lo referido por el investigador Roberto Pérez Lecuna, el gobierno venezolano había autorizado en 1943 el establecimiento de un comando militar de los Estados Unidos en Puerto La Cruz cuya misión y tareas contemplaban entre otras funciones el control del tráfico marítimo, civil y militar; el control de los vuelos periódicos en el área del Delta del Orinoco en búsqueda de supuestos refugios de submarinos alemanes; el comando y control de la batería de Artillería de Costa emplazada por el Ejército venezolano en el sector Guanta-Puerto La Cruz, el levantamiento fotogramétrico del río Orinoco a los fines de su estudio hidráulico, el comando y control del puerto de Guanta con la instalación de una barrera (malla) antisubmarina y el comando y control de la estación naval para embarcaciones y aeronaves de patrullaje como ya se ha señalado.³⁸⁴ El ministerio de Guerra y Marina había designado a diez oficiales de las Fuerzas Armadas venezolanas para que cumplieran funciones de observadores a bordo de las unidades norteamericanas durante sus patrullajes. De estos oficiales, ocho pertenecían a la Armada, uno al Ejército (Aviación) y uno a la Guardia Nacional. Igualmente el Ministerio de Guerra y Marina exigía la presencia de oficiales venezolanos a bordo de buques y aeronaves militares norteamericanas, cuando operaban en territorio venezolano.³⁸⁵

³⁸⁴ Roberto Pérez Lecuna. *ob.cit.*, 815.

³⁸⁵ *Ídem.*

4. Convenio de Cooperación Financiera para la adquisición de artículos de Defensa y comunicación de información militar, marzo 1942

El 18 de marzo de 1942 se firmó entre el embajador venezolano en Washington, Diógenes Escalante y el representante del Departamento de Estado norteamericano Mr. Summer Welles, el Convenio de Cooperación Financiera para la adquisición de artículos de defensa y comunicación de información militar, basado en los términos de la Ley de Préstamo y Arriendo,³⁸⁶ el cual entró en vigor a partir de 1943. El tratado tendría una vigencia de cuatros años³⁸⁷ en el cual se estipulaba un crédito por US\$ 15 millones de los cuales 3 millones fueron destinados para la Marina de Guerra, de acuerdo a lo ya mencionado.³⁸⁸

5. Presencia de buques de la Armada norteamericana en Venezuela

Años antes del inicio de la Segunda Guerra Mundial como durante los primeros años de esta, los puertos venezolanos recibieron con frecuencia, la visita de buques de guerra de distintos países amigos. Sin embargo, el caso de la Armada norteamericana reviste especial atención debido a que, a partir de la década de los años 30 se incrementa

³⁸⁶ *Ley de Préstamo y Arriendo*. En ingles; *Led-Lease Act*. Esta Ley fue aprobada por el Senado de Estados Unidos el 8 de marzo de 1941 siendo firmada por el presidente Roosevelt el 11 de marzo de ese año. Al ser aprobada esta ley, el presidente Roosevelt quedó facultado para prestar o arrendar artículos de defensa a los gobiernos de cualquier país aliado que se considerara vital para la defensa de Estados Unidos. Fuente: Ian Kershaw. *Fateful Choices. Ten Decisions that Changed the World, 1940-1941*, 226-228.

³⁸⁷ Tomás Polanco Alcántara et al, *Venezuela y Estados Unidos a través de 2 siglos. ob. cit.*, 315.

³⁸⁸ Vivas Gallardo. *ob. cit.*, 314.

la diplomacia naval estadounidense en nuestras costas a través de las figuras de los cruceros de instrucción, visitas de cortesía tanto rutinaria como oficial como también de trabajos de levantamiento hidrográficos. Esta presencia naval se sustentaba en el incremento de los intereses de EE UU en Venezuela ya que en las dos últimas décadas, el país se había convertido en el tercer exportador de petróleo e importante productor de materiales estratégicos como el hierro y el caucho como también por el contexto determinado por las buenas relaciones que mantuvo nuestro país con Alemania desde antes de la Primera Guerra Mundial y por la aprehensión que generó las filiaciones que mantuvieron los gobiernos venezolanos de la época con los regímenes nacionalsocialista alemán y la estrecha relación que mantenía el país, en términos militares, con el Reino de Italia. Este interés se acentuaría en la década de los años treinta, cuando los vientos de guerra comenzaron a soplar en Europa y el país del norte necesitaba reducir la desconfianza de un continente que se había convertido en espectador de las intervenciones militares en la región.³⁸⁹

El mayor número de visitas oficiales de la armada estadounidense se produjo en el año 1940 dentro del marco de los acuerdos realizados antes indicados. En ese año el país fue visitado de forma casi simultánea entre los meses de enero y julio, por 23 buques de guerra de diversos tipo (14 destructores, dos cañoneros, un buque de apoyo de hidroaviones, dos buques hidrográficos y tres acorazados) entre ellos los acorazados

³⁸⁹ Ver al respecto: Blanco, Edgar (2012) “La Diplomacia naval estadounidense en Venezuela. 1933-1942” en Festina Lente B.G. Publicación disponible en línea en: <https://edgareblancocarrero.blogspot.com/2012/02/la-diplomacia-naval-estadounidense-en.html>. Consultado el 20 enero 2021

USS Arkansas (BB-33), *USS New York* (BB-34) y *USS Texas* (BB-35), bajo el mando del contralmirante Hayne Ellis, comandante del escuadrón del Atlántico, visitaron el puerto de La Guaira en crucero e instrucción para guardiamarinas.³⁹⁰

Para reforzar el alcance de los acuerdos suscritos, se hicieron más frecuente la presencia prolongada de buques de la armada estadounidense en aguas venezolanas tales como los cañoneros *USS Summer* y el *USS Erie* que inicialmente hicieron presencia naval y luego realizaban patrullajes y escoltas de los convoyes que hacían la ruta entre Trinidad y costas Aruba.³⁹¹ También es el caso de los buques de la *US Navy* que realizaron trabajos de levantamientos hidrográficos y señalización marítima en nuestras costas. A comienzos del año 1939 los buques hidrográficos *USS Hannibal* (AG-1) y *USS Bushnell* (AS-2) acompañado del patrullero *USS YP-56* realizaron estudios hidrográficos para el levantamiento de cartas de los mares contiguos a la costa de Venezuela. La misión estuvo al mando del capitán de fragata *US Navy* V. E. Konls comandante del *Hannibal*, El Ministerio de Guerra y Marina concedió la autorización, pero condicionado que los levantamientos deberían estar supervisados por una comisión misión naval venezolana embarcada, además, de la obligación de entregar a ese ministerio, copia de todos los informes y carta de levantamientos hidrográficos

³⁹⁰ Carlos E., Hernández González, *La Armada de Venezuela en la Segunda Guerra Mundial. ob. cit.*, 25 y Roberto Pérez Lecuna: *Notas para la Historia Militar de Venezuela: ob. cit.*, 426-427.

³⁹¹ Tomás A, Mariño Blanco, “La Armada de Venezuela durante la Segunda Guerra Mundial, 1941. *ob. cit.*, 67.

realizados. La presencia de estos buques en nuestras costas se mantuvo por tres años

392

E. La Marina Mercante en Venezuela 1939-1945

Para 1940 la Dirección de Marina del ministerio de Guerra y Marina, se ocupaba de todos los asuntos marítimos de la nación incluyendo el control de la navegación y del comercio marítimo abarcando tanto las actividades de la Marina mercante como la actividad pesquera, actividades acuáticas de recreación y deportivas le correspondía a la Dirección de Marina, a través de la Inspectoría de la Armada, el otorgamiento, previa la aprobación de los exámenes correspondientes, de títulos de marina mercante, marina de pesca y marina deportiva.

En 1940 los oficiales de la marina mercante se formaban en dos centros fundados en 1939, la Escuela Náutica *Capitán de Fragata Felipe Baptista*, con sede en Maracaibo y creada por el gobierno del Estado Zulia, dirigida por el capitán británico Joseph Benedict Sharkey, y la Escuela Náutica de La Guaira, la cual era sostenida por la Compañía Anónima Venezolana de Navegación (CAVN).

La marina mercante nacional, estaba representada, principalmente por la Compañía Anónima de Navegación CAVN, que disponía de seis vapores (*Bolívar, Guayana, Maracaibo, Margarita, Turbio, Uribante.*) y tres motonaves, de carga y

³⁹² Carlos E., Hernández González, *La Armada de Venezuela en la Segunda Guerra Mundial. ob. cit.*, 15.

pasajeros, de distinto porte (*San Antonio, San Juan y San Vicente*). Existían otros armadores privados venezolanos con flotas de menor tamaño como; La Compañía Anónima de Navegación de Carenero (CANC), la naviera de Pedro Borego R, la Compañía de Eduardo Romer, Boulton y Compañía, La Messtern y Compañía, Gustavo Zingg y Compañía, la naviera Rioka S.A. y Tamayo y Compañía entre otras, cuyo tonelaje bruto de registro (TBR) en conjunto no sobrepasaba las 150.000 toneladas.³⁹³

a. La navegación y transporte de Cabotaje

Bajo el gobierno del general López Contreras se reglamentó por primera vez la navegación de cabotaje y comercio a través del río Orinoco. Para 1940 la navegación costanera en Venezuela se encontraba servida no solo por empresas nacionales, sino también compañías, que tenían incluidos dentro de sus respectivos itinerarios, los puertos venezolanos. Sobre los 2.813 kilómetros de costa venezolana, las cifras oficiales señalaban la existencia de 52 puertos y embarcaderos entre los que se realizaba un importante movimiento de comercio marítimo de cabotaje. Para el año de 1942, el volumen de carga comercial transportada entre los diversos puertos alcanzó a 4.856.040 toneladas con un valor de 450.439.480,00 bolívares.³⁹⁴

³⁹³ Carlos E., Hernández González, *La Armada de Venezuela en la Segunda Guerra Mundial. ob. cit.*, 22-23 y Tomás A, Mariño Blanco, en” *Revista de La Armada*, No 33.*ob.cit.*, 66-68.

³⁹⁴ Alfredo Schael, Fabian Capecchi. *De Babor a Estribor, Reseña de la navegación en Venezuela. Caracas*, Fundación Museo del Transporte de Caracas, Editado por Ramón Rivero, Segunda edición t.II., 2015, 167-168.

La flota pesquera de alta mar era muy reducida y existían apenas unas cinco mil embarcaciones a propulsión a vela y a remo dedicadas a la pesca artesanal. Por su parte, la marina deportiva, contaba con un centenar de embarcaciones de vela y motor.³⁹⁵

b. Las rutas Transatlánticas

Para finales de la década de los años 30 existían varias navieras que hacían la conexión marítima de pasajeros y carga desde los puertos de La Guaira y Maracaibo con los puertos europeos y de Nueva York. Entre las principales líneas que realizaban estas conexiones se encontraban la alemana Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft también conocida como la *Hamburg America Line* (**HAPAG**), *La French Line*, *La Red D Line*, la italiana *Navigazione Generale Italiana* y la *Real Compañía Holandesa de Vapores* (KNSM) que realizaba el servicio directo de la ruta Nueva York a Ciudad Bolívar con escala en las Antillas.³⁹⁶

c. La Flota petrolera

Como ya se comentó en el Capítulo I de este trabajo, la flota mercante más importante de naves en cuanto a número, actividad y flujo que transitaban las aguas venezolanas y recalaban tanto en los puertos del Lago de Maracaibo como en Caripito al Oriente del país en los inicios de la década de los años 40, era la de los buques tanqueros que operaban las compañías concesionarias petroleras establecidas en

³⁹⁵ *Ídem.*

³⁹⁶ Alfredo Schael, Fabian Capecchi, *ob cit.*, 170

Venezuela y las Antillas holandesas (*Lago Oil & Shipping Company, Andrew Weir and Co. Ltd* y la *Mene Grande Oil Co.*) y como se señaló estaba conformada por un número limitado de buques denominados *Clase Inverlago- Invercaibo* o *Lake tankers* (Tanqueros del Lago). Sólo se dispuso de 151 de estos tanqueros, que en su tiempo se denominó *la Flota Mosquito* y representó el *Talón Aquiles* de la industria petrolera en el Caribe. Al puerto de Caripito en el estado Monagas, por su profundidad podían recalar tanqueros oceánicos de mayor porte y calado y capacidad de carga. Allí arribaban un promedio de 7 tanqueros semanales.³⁹⁷ Con el estallido de la guerra el tráfico marítimo de y hacia Venezuela se fue interrumpiendo de manera progresiva hasta que a partir del 16 de febrero de 1942 fueron los tanqueros y los buques de guerra los que mayormente surcarían nuestras aguas.

³⁹⁷ Juan Antonio Perffeti Valdivieso, *Donde Los Ríos se devuelven, Aproximación al Caripito de Siempre. Caripito, Estado Monagas, Edición de la Alcaldía Bolivariana del Municipio Bolívar, 2009,* 102

CAPITULO IV

VIENTOS DE GUERRA

En el presente capítulo, se revisarán las primeras situaciones de conflicto que se registraron tanto en el Caribe como en las costas de nuestro país durante los años de pre guerra como en los primeros años del conflicto. De igual forma, se describirán las hipótesis de conflicto, planes y estrategias que se tenían previstas por parte de los Estados Unidos de Norteamérica para establecer la Seguridad Hemisférica ante la escalada de la Segunda Guerra Mundial y en previsión de la extensión del conflicto bélico al continente americano y en la zona del Caribe. Igualmente se describirá el despliegue militar aliado en las principales islas del Caribe, precisando su dimensión y ubicación a fin de establecer el balance militar y aeronaval en el área en el período de estudio.

A. Vientos de guerra en el Caribe y en las costas venezolanas

a. La Diplomacia Naval expresiva alemana en Costas venezolanas

Durante la década de los años 30, las aguas jurisdiccionales y principales puertos venezolanos fueron objeto de la visita oficial recurrente de buques de guerra de varios países como EE.UU., Reino Unido, Francia, Argentina, Brasil, Chile,³⁹⁸ realizado dentro del contexto de lo que se conoce como la *diplomacia naval*³⁹⁹ pero

³⁹⁸ Roberto Pérez Lecuna. *ob. cit.*, 209-210 y 212-214.

³⁹⁹ *Diplomacia naval*: Es definida como el uso del poder naval para la obtención de los objetivos nacionales, combinando aspectos de *soft power* (poder suave), como la presencia, la cooperación y la colaboración, junto con aspectos de *hard power* (poder duro) asociados con la disuasión. Por otra parte, a través del uso, o de la simple amenaza de usar un poder naval creíble y capaz, el comportamiento del adversario puede ser modificado de acuerdo con las necesidades a través de una voluntad demostrada Fuente: Till, Geoffrey "Naval Diplomacy in Seapower: A Guide for the Twenty-First Century", *Naval War College Review*: Abingdon, UK: Routledge Vol. 67: No. 4, Article 10. (2014) Documento disponible en línea disponible en: <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol67/iss4/10> for the Twenty First Century, 221–251.

para los objetos del presente trabajo se destacarán, además de las ya indicadas *visitas* estadounidenses, las visitas efectuadas entre 1932 y 1939 por los buques de la Kriegsmarine los SMS *Karlsruhe*, *Emden*, *Schleswig-Holstein* y *Schlesien*, dado al número y frecuencia de estas, como sus objetivos y finalidad, siendo examinadas bajo el punto de vista de lo que Edgard Blanco denominó *Diplomacia naval Expresiva*.⁴⁰⁰ Este autor reseñó las visitas y actividades realizadas por los buques de la Marina de Guerra alemana en el las costas venezolanas en el periodo señalado para luego realizar un análisis de esas actividades y sus consecuencias estratégicas.

En la década de los años treinta, el SMS “*Karlsruhe*”⁴⁰¹ (III) visitó el continente americano usando la figura de *cruceros de instrucción*. Este buque realizó entre 1932 y 1936 tres cruceros donde tocó puertos americanos siendo el buque de la *Reichsmarine* que realizó más visitas de representación a puertos extranjeros. En el transcurso de su segundo crucero de instrucción realizado entre el mes de noviembre de 1931 hasta

⁴⁰⁰ ***Diplomacia naval Expresiva***: Categoría de la *diplomacia naval* entendida como una manifestación de interés, intención, finta, pivote en relación con otros intereses que afectan a terceros ajustándose a la famosa conceptualización de “juegos de lenguaje” lo cual significa que éste sólo podría ser entendido por aquellos que forman parte de la comunicación y consecuentemente está sujeto a cualquier tipo de interpretación por aquellos que son observadores frente a esa comunicación. Fuente: Edgard Blanco C. “La Diplomacia Naval: El caso de los Linienschiff SMS Schleswig-Holstein y del SMS Schlesien y su relación con Venezuela: 1936-1939”, en: *Revista de La Mar. Academia Americana de Historia Naval Marítima y Oceánica de Chile*. Año II, N° 3, pp. 230-270. Publicación disponible en línea en: <http://boletinhistoricoshgchile.com/Boletin/Boletin20/Bol20BlancoRM.pdf>. Consultado el 02 febrero 2020.

⁴⁰¹ ***SMS Karlsruhe***: Crucero de la clase Königsberg, construido en el astillero Deutsche Werke, de Kiel, botado el 27 de agosto de 1927. Armado con tres torres triples de 150 mm. Desplazamiento:7800 t Eslora: 174 m. Manga:15,3 m. Calado:6,28 m. velocidad 32 nudos. Fuente: *Janes Fighting Ships or World War II*, New York. Military Press, New York & Crown Publishers Inc, 1989, 148.

diciembre de 1932, tocó el puerto de la Guaira en el mes de marzo de 1932 siendo su comandante en ese entonces por el capitán de navío, Erwin Wassner. Entre 1936 y principios de 1938, es destinado para cumplir las resoluciones de la Sociedad de las Naciones y actúa como un buque neutral en la Guerra Civil Española, siendo reemplazado como buque de instrucción por los navíos de línea SMS “Schlesien” y SMS “Schleswig-Holstein.”⁴⁰² Durante el mes de abril de 1935 el Panzerschiff *Deutschland*⁴⁰³ realizó un crucero de alistamiento cuyo derrotero abarcó el Golfo de Paria para recalar en Puerto España, Trinidad y Aruba en las Antillas Neerlandesas. De acuerdo a lo señalado en la investigación realizada por Edgard Blanco lo particular de este crucero fue la poca cantidad de puertos visitados debido a que su propósito fue la prueba de su sistema de propulsión. Como se sabe este tipo de buque sería destinado a la guerra de corso contra las rutas de comercio marítimo de los países aliados.⁴⁰⁴

En el año de 1935 arribó al puerto de la Guaira en visita de cortesía desde el 05 al 9 de noviembre el crucero SMS *Emden*⁴⁰⁵ al mando del capitán de navío Juan

⁴⁰² Edgar Blanco. *Ídem*.

⁴⁰³ **Panzerschiff** o Acorazado de Bolsillo “*Deutschland*,” clase *Admiral Hipper*, posteriormente rebautizado Lutzow, construido en el astillero Deutsche Werke, de Kiel, botado en marzo de 1931. Desplazamiento: 12.430 t. Eslora: 186 m. Manga: 209,69 m. Calado: 7,25 m. velocidad 28 nudos. Armamento principal 6 cañones de 280mm y 8 cañones de 150 mm. Fuente: *Janes Fighting Ships or World War II. ob. cit.*, 148.

⁴⁰⁴ Edgar Blanco C. “La Diplomacia Naval: El caso de los Linienschiff SMS Schleswig-Holstein y del SMS Schlesien y su relación con Venezuela: 1936-1939”. *ob. cit.*, 238.

⁴⁰⁵ **SMS Emden**: Fue el único crucero ligero de su clase. Construido en el astillero de *Reichsmarinewerft* en *Wilhelmshaven*, botado en enero de 1925. Armado con una batería principal de cañones de 15 cm. Desplazamiento: 5.960 toneladas. Eslora: 155,1 m. Manga: de 14,2 m. Calado: 5,15 m. Velocidad: 29,1 nudos. Fuente: *Janes Fighting Ships or World War II. ob. cit.*, 148.

Bachmann quien asistió a ceremonias y realizó actividades protocolares en la ciudad de Caracas. Cabe destacar que este buque en el año de 1929 había visitado la Isla de Trinidad y permanecido en aguas del delta del Orinoco y del Golfo de Paria y realizado prácticas artillería.⁴⁰⁶ En mayo de 1945 fue hundido por su tripulación en la bahía de Heikendorf para evitar caer en manos de las fuerzas aliadas que invadían Alemania.⁴⁰⁷

El 31 de diciembre de 1936 arriba a Puerto Cabello, proveniente del Brasil el crucero *SMS Schleswig Holstein*,⁴⁰⁸ al mando del capitán de navío Krause, acompañado del buque tanquero alemán *Rudolf Albrecht* que servía como nave de apoyo logístico cumpliendo la novena escala prevista en su viaje de instrucción de cadetes que había partido de Alemania el 12 de octubre de ese año. El crucero alemán fue recibido oficialmente por el comandante de la plaza de la Ciudad, coronel Alfredo Gámez y fue objeto de agasajos por parte de la colonia alemana residente en la ciudad.⁴⁰⁹

⁴⁰⁶ ACMRE. Expediente N° 30. Dirección de Protocolo. País: Alemania, Materia: Proyectada visita del buque-escuela alemán *Emden*. Fecha Mes de julio Año: 1929. El *SMS Emden* fue el primer gran buque de guerra construido en Alemania después del final de la Primera Guerra Mundial pasó la mayor parte de su carrera como buque escuela; en el período de entreguerras, realizó varios cruceros por el mundo para entrenar a los cadetes navales, visitando con frecuencia el este de Asia, las Américas y la región del Océano Índico. En 1937 y 1938 participó brevemente en las patrullas de no intervención durante la Guerra Civil española.

⁴⁰⁷ Richard Humble. *La flota de alta mar de Hitler*. Madrid, Editorial San Martín. Historia de la Segunda Guerra Mundial. Armas Libro N° 7. 1971, 156-157.

⁴⁰⁸ *SMS Schleswig Holstein*. Acorazado de la clase *Deutschland* que fue puesto en servicio en el año 1908. Construido en los astilleros Krupp Germania de Kiel. Participó en la Batalla de Jutlandia durante la primera Guerra Mundial 1914-1918. luego fue empleado como buque escuela. Su armamento principal consistía en cuatro cañones de 280 mm. Su eslora era de 126 m. Manga: 22 m. Calado: 7 m. Velocidad 22 nudos. y usado después de 1919 para operaciones costeras y como buque escuela. Fuentes: *Janes Fighting Ships or World War I. ob. cit.*, 109.

⁴⁰⁹ Enrique Aristigueta Gramcko. *Historia de Tres Navíos. ob. cit.*, 33-36. y ACMRE. Expediente N° 2, Dirección de Protocolo. País: Alemania, Materia: Proyectada visita del buque-escuela alemán *Schleswig*

Esta no sería la única visita a Venezuela de esta nave alemana ya que el 13 de enero de 1939 el *Schleswig Holstein* al mando del capitán de navío Kicsertky, recalaba en el puerto de la Guaira acompañado del tanquero *Julius Schindler*, para realizar una visita “no oficial” de cinco días a la capital del país tal como se señaló en el primer capítulo de este trabajo. En esta ocasión los buques alemanes fueron escoltados por el cañonero de la armada venezolana *general Soublotte* desde Cumaná, puerto donde había permanecido entre el 14 al 19 de diciembre de 1938. El anfitrión del buque alemán durante su visita a Venezuela fue el capitán de fragata Antonio Picardi quien lo recibió en el puerto de la Guaira y acompañó durante las actividades protocolares contempladas en la ciudad de Caracas.⁴¹⁰

Contemporáneamente a la visita del *Schleswig Holstein*, el gobierno venezolano había autorizado a través del ministerio de Relaciones Exteriores⁴¹¹ la “visita no” oficial a puertos nacionales de otro buque de guerra alemán *el SMS Schlesien*⁴¹² al mando del capitán de navío Lindenau, acompañado del buque tanquero alemán *Rudolf Albrecht como buque de apoyo logístico* que ya había estado en el año 1936 en aguas venezolanas en las mismas funciones. Los buques germanos tenían

Holstein. Año: 1936.

⁴¹⁰ ACMRE. Expediente N°23 Dirección de Protocolo. País: Alemania, Materia: Visita del buque alemán *Schleswig Holstein*. (Notas del Ministerio de Relaciones Exteriores N° 1808,1816, 1843, 1889, 1890, y 1920 y Memorandos del Ministerio de Guerra y Marina N° 2269 y 3362). Año 1938.

⁴¹¹ ACMRE. Expediente N° 23. Dirección de Protocolo. País: Alemania, Materia: Visita del buque alemán *Schleswig Holstein*. (Notas del Ministerio de Relaciones Exteriores N° 1808,1816, 1843, 1889, 1890, y 1920 y Memorandos del Ministerio de Guerra y Marina N° 2269 y 3362). Año 1938.

⁴¹² ACMRE. Expediente N° 19. Dirección de Protocolo. País: Alemania, Materia: Visita del buque alemán *SMS Schlesien*. Año: 1938 (Oficio de la Legación alemana de Caracas de fecha 7 de noviembre de 1938 al ministro de Relaciones Exteriores venezolano).

previsto en su itinerario recalar en Cumana el 14 de diciembre provenientes de Puerto España Trinidad. Poco antes de recalar a su puerto de destino, el *Schlesien* había hecho *rendevouz* frente a Guiria con el *Schleswig Holstein* coincidiendo su permanencia frente al puerto de Cumana entre el 14 al 19 de diciembre. Amén de que el objeto de la visita era el acercamiento de las relaciones entre Alemania y Venezuela, la presencia y las actividades realizadas por este buque de guerra en el interior del Golfo de Paria generó una fuerte nota de protesta diplomática por parte de la cancillería venezolana debido a las prácticas de tiro realizadas en aguas del Golfo de Paria por el SMS *Schlesien*.⁴¹³ La respuesta de la legación de Alemania acreditada en Caracas a la cancillería venezolana se realizó el día 28 de diciembre de ese año. Allí planteó los argumentos del comandante del crucero ligero alemán ante los cuales destacan los siguientes:

“...Las prácticas de tiro se habían realizado fuera de la zona de tres millas náuticas adyacentes a la costa venezolana...”.

“...Alemania desconocía la reclamación de Venezuela ante la Gran Bretaña sobre el área septentrional del Golfo de Paria...”.

“...Tampoco le constaba a Alemania que tal reclamación hubiera sido presentada y reconocida como virtud internacional...”.

“...En el año 1929 el crucero ligero Emden había realizado prácticas de tiro en el Golfo de Paria la cuales no fueron anunciadas más que a las autoridades competentes (Puerto España) Venezuela no hizo entonces objeciones algunas...”.

⁴¹³ ACMRE. Expediente N° 19. Dirección de Protocolo. Memorando fechado 20 de diciembre de 1938 del Ministerio de Relaciones Exteriores enviado al extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Alemania en Caracas.

Llama la atención que un país europeo como Alemania, con sus costas en el mar Báltico y mar del Norte tuviera como uno de sus destinos en apenas cuatro años (1935-1939) a puertos venezolanos y del Caribe en cinco cruceros de instrucción y visitas de acercamiento y buena voluntad, pero también dentro su política de despliegue de su diplomacia naval. Al analizar este despliegue, se evidencia la importancia dada por la política exterior germana al Caribe y países de sur América con costas Atlánticas. Al examinar esos hechos, los resultados y las conclusiones que se pueden extraer coinciden con los planteados por Edgar Blanco en su trabajo ya citado sobre *La Diplomacia Naval alemana y su relación con Venezuela*,⁴¹⁴ en tal sentido podemos resaltar que:

Primeramente, la importancia de la visita de estos buques, estuvo determinada por la política de acercamiento emprendida por el nuevo gobierno alemán dentro de un contexto de capitalizar los esfuerzos que estaban realizando la mayoría de los países iberoamericanos de buscar un mecanismo de freno a la política exterior estadounidense enmarcada en el *New Deal*. La presunción de existencia de un potencial adversario común hizo que las actividades emprendidas por estos dos buques no se limitaran sólo a la representación y cruceros de adiestramiento y captar las simpatías locales a la cultura nacional socialista, sino que se dedicaron también a la tarea de recabar la mayor cantidad de información posible para ser usada contra sus posibles futuros enemigos.⁴¹⁵

⁴¹⁴ Edgar Blanco. *ob. cit.*, 252.

⁴¹⁵ *Ibíd.*, 253.

En estas visitas se realizaron actividades, específicamente de levantamiento de información de inteligencia e hidrografía siendo realizadas en conjunto con las verificadas por los buques que formaban parte de las líneas marítimas comerciales alemanas que operaban habitualmente en la región tales como la *Hamburg America Linie (HAPAG)*.⁴¹⁶ Además de los puertos de la Guaira, Puerto Cabello y Cumaná así como el Golfo de Paria y Delta del Orinoco, el interés alemán se evidenció en la realización de reconocimiento militar de nuestras costas con miras a determinar la naturaleza de la actividad marítimo-comercial y petrolera de estadounidenses, neerlandeses y británicos y la capacidad de reacción de estas. También de las visitas realizadas por los buques de la Kriegsmarine a Venezuela se evidencia, además del reconocimiento de nuestras costas, un marcado interés en reconocer las principales rutas y accesos marítimos al Caribe tales como el paso de los Vientos, el paso de la Mona, el Delta del Orinoco y Golfo de Paria.⁴¹⁷ Como se puede observar, hubo una notable coincidencia entre las rutas seguidas por los cruceros alemanes sobre las principales rutas que correspondían a las que habitualmente eran utilizadas en tiempos de paz por las líneas mercantes y petroleras durante ese período y controladas en el Caribe por los aliados estas rutas serían las rutas principales seguidas por los convoyes y los puntos de formación y concentración de los mismos a partir de junio de 1942.⁴¹⁸

Ver gráfico N° 10.

⁴¹⁶ *Ibíd.*, 256.

⁴¹⁷ *Ibíd.*, 253.

⁴¹⁸ *Ibíd.*, 256.

Gráfico N°10



Derroteros seguidos por los cruceros alemanes en costas venezolanas entre 1936-1939⁴¹⁹

Estos puntos de concentración coincidían con la importancia político-económica del lugar y de las facilidades que poseían. Desde el punto de vista del análisis estratégico se aprecia que Alemania realizó una sistemática evaluación estratégica de sus potenciales áreas de operaciones llevada a cabo durante varios años lo cual vuelca por tierra las hipótesis de conflicto elaboradas por EE.UU. y el Reino

⁴¹⁹ Fuente: Edgar Blanco C. en *Revista de La Mar. Academia Americana de Historia Naval Marítima y Océánica de Chile*.

Unido en su momento basadas en las incapacidades alemanas de llevar una guerra a otras latitudes.⁴²⁰

b. El caso de los mercantes alemanes *SS Caribia* y *SS. Königstein*, y el asilo de refugiados hebreos, enero y febrero 1939

Los primeros vientos de guerra que presagiaron las tormentas que se gestaban en Europa, llegaron a Venezuela a través del arribo de refugiados. Primero los que se aventuraron por cualquier medio de huir de los estragos de la guerra civil española y después los Austriacos de profesión judía que arribaron a bordo de los mercantes alemanes *Caribia* y del *Königstein* en 1939.

Las vicisitudes y los avatares de la travesía de estos dos buques con sus pasajeros que escapaban de la xenofobia nacionalsocialista alemana, son narrados con detalle y amplitud en el documental dirigido por el cineasta venezolano Jonathan Jakubowicz, y producido en el año 2007 del cual se ha extraído la información pertinente.⁴²¹

El SS Caribia había zarpado del puerto de Hamburgo rumbo a Sudamérica y el Caribe en los primeros días del mes de enero de 1939. Tras haber intentado inicialmente arribar a Brasil y posteriormente a las Guayanas y Trinidad, donde había sido rechazado por partes de las autoridades el desembarco de los pasajeros judíos, atracó en el puerto

⁴²⁰ *Ibíd.*, 255.

⁴²¹ *Caribia y el Königstein; Los Barcos de la Esperanza*”, Documental de Jonathan Jakubowicz, (2007). Documental disponible en línea en <https://www.youtube.com/watch?v=ueFhOk3HqII>.

de Puerto Cabello a finales de enero de 1939. Al llegar a Puerto Cabello, el SS. *Caribia* solo podía permanecer hasta las 8:00 pm. Luego de una serie de inconvenientes, el presidente de la república aprobó el desembarco de los refugiados el 03 de febrero de 1939.⁴²²

Veinticuatro días después, el 27 de febrero de 1939, más de 150 judíos a bordo del mercante alemán *SS Koenigstein*⁴²³ bajo el mando del capitán Alfred Leidig desembarcaron en La Guaira, tras ser aceptados por el gobierno venezolano.⁴²⁴

c. La batalla del Río de la Plata y el acorazado de bolsillo alemán *Admiral Graf Spee*. Diciembre 1939

Si bien los primeros síntomas de la guerra para nuestro país estuvo dado por el refugio de los cargueros alemanes *Sesostris* y *Durazzo* en septiembre de 1939, el despuntar el alba del día 13 de diciembre de 1939, el acorazado de bolsillo alemán *Admiral Graf Spee*⁴²⁵ al mando del capitán de navío Hans Langsdorff, se encontraba

⁴²² *Ídem*.

⁴²³ **SS. *Königstein***. Buque mercante construido en 1907 en Swan Hunter & Wigham Richardson Ltd. GB. Desplazamiento 9.6626 t. Eslora 146 m. Manga: 18,2 m. Calado: 9,45 m. velocidad 14 nudos. Operado por la Red Star Line SA. Navigation-GmbH Hamburg. entre 1928 -1940. En 1940 es vendido a la Belge-CMB Belge-American-Antwerpen. y renombrado como *Gandia*. Es hundido el 15 de enero de 1942 mientras navegaba de Liverpool a St John como parte del convoy ON-54 por dos torpedos del U-135. Fuente: Lloyds register of London. 1942.

⁴²⁴ *Ídem*.

⁴²⁵ **DKM *Admiral Graf Spee*** Acorazado de Bolsillo *clase Admiral Hipper*. Construido en el astillero *Wilhelmshaven N Y*, botado en junio de 1934. Desplazamiento: 12.430 t. Eslora: 186 m. Manga: 209,69 m. Calado: 7,25 m. Velocidad 28 nudos. Armamento principal: 6 cañones de 280 mm y 8 cañones de 150 mm. Fuente: Robert Gardiner, *All the World's Fighting Ships 1922-1946*. London: Conway Maritime Press Ltd. 1980, 227-228.

cercano a las costas argentinas, navegando con rumbo sur oeste (SW) en dirección al estuario de río de la Plata, zona de denso tráfico marítimo desde donde zarpaban constantemente con rumbo a las islas británicas, buques mercantes con toda clase de mercancía para sustentar la economía inglesa. El propósito del acorazado alemán era continuar un exitoso crucero de guerra de corso contra el comercio marítimo, misión que había iniciado el 21 de agosto de 1939 (11 días antes de comenzar la guerra), fecha en la cual había zarpado del puerto de Wilhelmshaven con rumbo al Atlántico Sur, acompañado del mercante alemán *SS Altmark* que le servía de buque de apoyo logístico, con el propósito de posicionarse en el atlántico meridional⁴²⁶. Entre el 30 de septiembre y el 7 de diciembre de ese año, el acorazado de bolsillo alemán, había interceptado y hundido, nueve buques mercantes que navegaban con destino a la Gran Bretaña (*Clemet, Newton Beach, Ashlea, Huntsman, Trevanion, Africa Shell, Doric Star, Tairoa, Streonshalh*), equivalentes a un total de 50.089 Toneladas brutas de registro (TBR).⁴²⁷ A las 06:06 horas desde el acorazado alemán se divisaron en el horizonte tres penachos de humo a los que el capitán Langsdorff interpretó que correspondía a buques mercantes navegando en convoy siendo errada su apreciación, pues las columnas de humo correspondían a los cruceros del “Grupo G” de la Real Marina Británica, comandada por el comodoro H.H. Harwood y conformado por los

⁴²⁶ Richard Humble. *La flota de alta mar de Hitler. ob.cit.*, 37.

⁴²⁷ *Ibid.*, 38-39.

cruceros HMS *Exeter*, al mando del capitán de navío H. Bell,⁴²⁸ HMS *Ajax*⁴²⁹ al mando del capitán de fragata Charles Woodhouse y el neozelandés *Achilles* al mando del captain, W. E. Parry.⁴³⁰ Los cuales se encontraban patrullando la zona en búsqueda del corsario alemán. A las 06:17 horas el comodoro Harwood, a bordo del HMS *Ajax*, ordenó *roll de combate* y poner rumbo a toda velocidad a presentarle batalla al *Admiral Graf Spee*, comenzando así, lo que se conoce en como la *Batalla del Río de la Plata*.⁴³¹ Existen publicaciones con relatos sobre este combate naval, pero a juicio del que escribe, el más detallado y completo, es el realizado por el escritor británico Dudley Pope en su libro; *La Batalla del Rio de la Plata*,⁴³² en el cual describe con precisión las acciones de la batalla y el posterior drama que conllevó a la decisión de la quema y hundimiento del acorazado alemán por parte de su propia tripulación para evitar que cayera en manos de sus perseguidores y el posterior suicidio de su comandante. Como

⁴²⁸ **HMS *Exeter***: Crucero pesado clase *York*. Construido en los astilleros de Devonport, en Plymouth, Devonshire Botado en 1929, fue destinado en la 8ª división de Sudamericana del Sur y en las Indias Orientales. Desplazamiento: 10.410 t Eslora: 164,6 m Manga: 17,67 m. Calado: 6,17 m. Armamento: 6 cañones Mk. II de 203 mm/50 (3x2), 16 cañones Mk V de 102 mm/25. Velocidad: 32,5 nudos. Formó parte del Grupop G al mando del comodoro Henry Harwood, durante la Batalla del Río de la Plata el 13 de diciembre de 1939. Fuente: *Janes Fighting Ships or World War II. ob. cit.*, 48.

⁴²⁹ **HMS *Ajax***: Crucero ligero clase *Leander*. Construido en los astilleros Vickers Armstrong en Barrowin-Furness, fue botado en 1934. Desplazamiento: 9.740t.apc Eslora: 169 m. Manga: 17 m. Calado: 5,8 m. Armamento: 8 cañones MK II de 152 mm/50 (4x2). 8 cañones Mk V de 102 mm/25. Velocidad: 32,5 nudos. Formó parte de la Fuerza G al mando del comodoro Henry Harwood, durante la Batalla del Río de la Plata el 13 de diciembre de 1939. Fuente: Robert Gardiner, *All the World's Fighting Ships 1922-1946*. London: Conway Maritime Press Ltd. 1980, 30.

⁴³⁰ **HMNZS *Achilles*** Crucero ligero clase *Leander*. Prestó servicio en la Real Marina de Nueva Zelanda. Construido en los astilleros Cammell Laird Birkenhead de Inglaterra. Botado en septiembre 1931. Mismas características de la clase *Leander* ya señaladas. Fuente: Robert Gardiner. *ob. cit.*,.30

⁴³¹ Richard Humble. *La flota de alta mar de Hitler. ob.cit.*, 41.

⁴³² Dudley Pope. *La Batalla del Rio de la Plata*. México D.F, Editorial Constanca. S.A., Tercera Edición, 1961.

resultado del combate que duró poco menos de 1 hora y 45 minutos los cañones de 280 mm del acorazado alemán pusieron fuera de combate al crucero pesado HMS *Exeter*. Los cruceros HMS *Ajax* y HMNZS *Achilles* resultaron seriamente averiados, pero mantuvieron con persistencia el ataque contra el buque germano el cual recibió 20 impactos en su estructura, matando a 36 de sus tripulantes y averiando sistemas sensibles del buque como el telemetro de control de tiro y el catalizador de combustibles, por lo que su comandante tomó la decisión de dirigirse al puerto “neutral” de Montevideo arribando a este a las 00:50 horas del 14 de diciembre.

A partir de este momento entró en juego la diplomacia, el derecho internacional y las acciones de la inteligencia británica MI5, destinadas a engañar a Langsdorff y hacerle creer que una fuerza de acorazados británica se dirigía al estuario de Rio de la Plata. Variable importante era lo estipulado en el artículo 17 de la *Convención de La Haya*,⁴³³ en base a lo cual el *Admiral Graf Spee* solo podía permanecer por un período de 72 horas en Montevideo para ser reparado antes de ser internado hasta el fin del conflicto. Obligado a abandonar el puerto de Montevideo, al haber transcurrido el plazo de 72 horas concedido para su reparación y ante el temor de ser apresado por una escuadra enemiga superior, con escasa munición y combustible y equipos inoperativos que limitaban la operatividad del buque, el comandante Langsdorff

⁴³³ XIII Convención concerniente al derecho y obligaciones de potencias neutrales en la Guerra Naval. La Haya, 18 de octubre de 1907.

ordenó el hundimiento del *Admiral Graf Spee*, siendo hundido por su propia tripulación en la tarde del 17 de diciembre de 1939.

Los días 14 y 15 de diciembre las primeras páginas de la prensa mundial y en especial los periódicos latinoamericanos reseñaban con grandes titulares el acaecimiento de la primera batalla naval librada entre buques de la *Royal Navy* y de la *Kriegsmarine*, habiendo ocurrido esta, no en el Atlántico Norte, si no en las cercanías de las costas de un país suramericano neutral como lo era el Uruguay. El contenido de la noticia estremeció a la opinión pública latinoamericana, pues anunciaba lo que, para la generalidad de los ciudadanos de América del Sur, hasta ese momento, era un acontecimiento lejano. La guerra europea había arribado a Latinoamérica, como aconteció en 1914, y había llegado a través del mar. *La Batalla del Río de la Plata* fue la primera batalla naval de la contienda como también, la única librada en el Atlántico Sur.

d. La presencia de la escuadra francesa en Martinica y la Operación Catapulta

Las colonias francesas en las Antillas las conformaban las islas de Martinica, Guadalupe y la Guyana francesa al norte de Suramérica, además de las pequeñas islas de St. Pierre y Miquelon frente a las costas canadienses que estaban bajo la autoridad del almirante Georges Robert, Alto Comisionado de las Antillas Francesas y Guyana con sede en Martinica, quien también, y de forma descentralizada ejercía las funciones

de Comandante de Teatro de Operaciones del Caribe.⁴³⁴ La misión principal de este comando era el de asegurar la unión con los ingleses y americanos, resguardar las comunicaciones marítimas francesas y de los aliados e impedir el tráfico marítimo del enemigo siendo el enclave más importante de Francia en la región del Caribe. La autoridad en el campo civil y militar de Robert fue reafirmada y ampliada a finales de 1940 por el gobierno de Vichy, el cual le otorgó poderes virtuales sobre las posesiones francesas en el hemisferio Occidental. Las fuerzas navales francesas destacadas en el Caribe bajo el mando del almirante Robert comprendieron: El crucero escuela *Jeanne d'Arc* y el crucero ligero *Primaguët*, el submarino oceánico *Surcouf*, el navío colonial *Ville d'Ys*, seis (06) dragas, tres (03) lanchas aviso y nueve barcos mercantes, incluyendo el *Mekong*. En los meses sucesivos se le añadirían el portaviones *Béarn*, el crucero ligero *Émile Bertin* y una división de cruceros auxiliares compuesta por los buques *Barfleur*, *Esterel* y *Quercy*.⁴³⁵ Asimismo, y teniendo como base Fort-de France, se encontraba la *Escardille 8S2* de la *Aviation Maritime* (o *Aeronavale*) equipada con hidroaviones, polivalentes *Loire 130* y de reconocimiento y observación *Gordou-Leserre GL-832 HY*.⁴³⁶ Igualmente estaban acantonados en Martinica 1,800 efectivos de la infantería colonial, 175 adicionales en Guadalupe y 475 en la Guyana.⁴³⁷ La caída de Francia y el ascenso de Pétain al poder le añadieron más recursos militares al mando

⁴³⁴ André Baptiste Fitzroy, *War Cooperation and Conflict, the European Possessions in the Caribbean, 1939-1945*, New York: Greenwood Press, 1988, 6 y Perez Lecuna. *ob. cit.*, 372-373.

⁴³⁵ André Baptiste Fitzroy, *War Cooperation and Conflict, the European Possessions ob. cit.*, 8-9.

⁴³⁶ *Ibid.*, 10.

⁴³⁷ *Ídem*.

de Robert. En el período entre el 22 y el 28 de junio de 1940 el portaviones *Béarn* había recogido en Halifax, Canadá, 106 aviones fabricados en Estados Unidos y destinados a Francia. Sin embargo, el gobierno de Vichy ordenó que se dirigiese a Martinica. Asimismo, el moderno crucero ligero *Émile Bertin* había sido enviado por el gobierno de Reynaud a Canadá con 300 toneladas de oro valoradas en \$300 millones del Banco de Francia para depositarse en el Banco de Canadá, a fin de evitar que cayeran en manos de los alemanes y se pudieran utilizar para financiar la resistencia francesa. Sin embargo, el gobierno de Vichy le ordenó al crucero que abandonara Canadá y se dirigiera también a Martinica.⁴³⁸ Cabe destacar que el *Émile Bertin* fue para ese momento el buque de guerra más rápido desplegado en el Caribe lo cual causaba preocupación en las autoridades navales estadounidenses. Los considerables recursos militares y financieros que se congregaron en Martinica hicieron de la isla un foco de atención internacional.⁴³⁹

El almirante Robert, se plegó al gobierno de Vichy y al Armisticio con Alemania, actuando oportunamente para asegurar la lealtad de los territorios y neutralizar la convocatoria a la resistencia que hizo De Gaulle por lo que se tuvo que enfrentar con la oposición de las alcaldías y los Consejos Generales de Martinica y Guadalupe que se habían manifestado en favor del apoyo a De Gaulle y la lucha de Francia contra Alemania⁴⁴⁰. La decisión del gobierno de Petáin de buscar un armisticio

⁴³⁸ Pérez Lecuna. *ob. cit.*, 372-373.

⁴³⁹ André Baptiste Fitzroy. *ob. cit.*, 63-68.

⁴⁴⁰ *Ibíd.* 69.

con Alemania tensó las relaciones entre las autoridades francesas y británicas en el Caribe durante julio a septiembre de 1940. Para Petáin era vital mantener la lealtad del vasto imperio colonial, mientras que la Gran Bretaña desarrolló planes para lograr la adhesión de los territorios coloniales franceses al comité de la Francia Libre en Londres. Con la caída de Francia, la cuestión del destino de la poderosa armada francesa, la segunda en Europa, se convirtió en un problema urgente para Gran Bretaña y los Estados Unidos. Si Alemania tomaba control de ella podría, junto con la flota italiana, retar el predominio naval de Gran Bretaña. Churchill lo consideró un asunto de vida o muerte y puso en marcha la Operación *Catapulta* para la adquisición o destrucción de la flota francesa. Para Estados Unidos el incierto destino de la flota se combinaba con la preocupación por las posesiones francesas en el Atlántico y el Caribe, incluyendo los territorios del oeste de África, particularmente por Dakar desde donde se podría proyectar el poder aéreo en contra del continente americano⁴⁴¹.

Los británicos ejercieron una fuerte presión sobre Robert para que rompiera con el gobierno de Vichy y entregara los considerables recursos militares y financieros que poseía. Las tensiones entre los antiguos aliados estuvieron a punto de provocar una confrontación armada. El 28 de junio de 1940 Sir Robert Young, gobernador de Trinidad, visitó a Robert para persuadirle que se uniera a la Francia Libre y a los

⁴⁴¹ **Operación Catapult:** Operación que comprendía la incautación, el control, la desactivación o destrucción efectiva y simultánea de todos los buques de la flota francesa. La acción más emblemática ejecutada de fue el ataque realizado por la Fuerza “H” de la Real Armada británica a la flota francesa fondeada en el puerto militar de *Mers-el-Kébir*, el 3 de julio de 1940, dos semanas después de que Francia firmase el armisticio con la Alemania nazi. Fuente: Winston Churchill, *The Second World War, Their Finest Hour*, Cambridge, Mass. The Riverside Press, 1949, 233.

británicos. Las conversaciones británicas con Robert se dieron poco antes que se pusiera en marcha el plan de Churchill de tomar control o destruir la armada francesa, denominado *Operación Catapulta* la cual contemplaba la entrega o destrucción de todas las unidades navales indistintamente de donde se encontraran. Sin embargo, los británicos no atacaron las fuerzas francesas en el Caribe, limitándose a establecer un bloqueo naval de Martinica con los cruceros HMS *Fidji* y HMS *Dunedin* y posteriormente fue destacado el HMS *Trinidad*.⁴⁴² Los franceses, por su parte, retiraron sus fuerzas de Aruba. El Departamento de Estado norteamericano tuvo conocimiento en julio sobre las intenciones británicas de establecer un bloqueo naval a Martinica, por lo que el secretario de estado Sumner Welles le advirtió en términos enérgicos al embajador británico Lord Lothian, que no toleraría la ocupación de Martinica.⁴⁴³

Meses más tarde por órdenes del presidente Roosevelt se envió a Martinica una fuerza naval de un crucero y seis destructores, formulándose simultáneamente un plan para la invasión de Martinica (*Special Plan Three*) con una fuerza expedicionaria de 8,000 hombres que saldría de Nueva York a bordo de un grupo de tarea naval compuesto por un acorazado, un portaviones, tres cruceros y veinte destructores.⁴⁴⁴ Antes de que se ejecutara el plan, el almirante Robert aceptó sostener conversaciones con las autoridades navales de Estados Unidos por lo que el 5 de agosto, llegó a Fort de France el contralmirante John W. Greenslade a bordo del portaviones *Ranger* para

⁴⁴² André Baptiste Fitzroy. *ob. cit.*, 63-68

⁴⁴³ Stetson Conn, Byron & Fairchild, *The Western Hemisphere, The Framework of Hemisphere Defense*, Washington, D. C., Center of Military History, United States Army, 1989, 49-50.

⁴⁴⁴ Samuel Eliot Morison, *The Battle of the Atlantic, September 1939-May 1943* Vol. I, *ob. cit.*, 32-33.

una negociación que se extendió por dos días y posteriormente en noviembre de ese año.⁴⁴⁵ El resultado de esas conversaciones sería un acuerdo para el mantenimiento del *status quo* en Martinica que tendría repercusiones más amplias en las relaciones franco-estadounidenses. Robert aceptó todas las exigencias de Greensland de las cuales imponían limitaciones al movimiento de los barcos de guerra a las cercanías de las colonias caribeñas y requería un aviso previo. Con este acuerdo los británicos retiraron su bloqueo naval, dejando el asunto de los territorios franceses en el Caribe en manos de su aliado norteamericano.

Dado la posición del almirante Robert de mantenerse al lado de la Francia de Vichy, el 26 de abril de 1943 el gobierno de los Estados Unidos le informó que el gobierno norteamericano no reconocía más al gobierno francés de Vichy dada la ocupación de Alemania de toda Francia, por lo que a partir del primero de mayo todas las relaciones oficiales con Martinica finalizaban. El 30 de junio el almirante George Robert capitula y abandona Fort-de-France y se traslada a Puerto Rico a bordo del destructor pesado *Le Terrible* donde es recibido el 14 de Julio por el comandante del Distrito Naval de la Armada estadounidense en la isla. El mismo 14 de Julio, arribaba a Martinica el Ministro Plenipotenciario Henry Hoppenot, enviado por el Comité Nacional de Liberación Francés dirigido por el general Giraud desde Argelia, asumiendo el gobierno de las Antillas francesas y asegurando el cambio de régimen. Así mismo el mismo mes de julio es nombrado como comandante de la marina y de la

⁴⁴⁵ *Ibid.*, 71-73

división naval de las Antillas francesas el capitán de navío Benech.⁴⁴⁶ La crisis de Martinica convirtió a las Antillas Menores en el epicentro de un potencial conflicto entre los aliados que involucró a principalmente la Francia de Vichy, Gran Bretaña, Estados Unidos y Alemania. A nivel regional el conflicto abarcó, en una forma u otra, a todos los territorios coloniales europeos y estadounidenses, así como a otros países del Caribe y América Latina.

e. La zona de neutralidad y los incidentes navales con mercantes del Eje.

Febrero -julio 1940

1. El Incidente del carguero alemán *Wakama*. Febrero 1940

Como se reseñó en el Capítulo II del presente trabajo, en el mes de septiembre de 1939 poco después del comienzo de la Segunda Guerra Mundial se había realizado la *Primera Reunión de Consulta entre los Ministros de Relaciones Exteriores de las Repúblicas Americanas*, o mejor conocida como Conferencia de Panamá, donde los estados americanos habían declarado ser neutrales en el conflicto. Allí acordaron demarcar una zona de seguridad marítima de 300 millas náuticas (560 km) que comprendiese todas las rutas marítimas normales de comunicación y de intercambio entre los países de América, prohibiendo el ingreso de los submarinos de los países beligerantes a sus puertos y determinando que en dicha zona no se realizarían “actos de hostilidad ni actividades bélicas” por los partícipes de una guerra en donde los países americanos no tomaban parte”. Amén de esta declaración, la *Zona de Neutralidad*

⁴⁴⁶ Pérez Lecuna. *ob. cit.*, 375.

Panamericana establecida no fue respetada, dado a que a pocos meses de haber estallado la de guerra, aconteció en las costas cercanas a Montevideo la *Batalla del Río de la Plata*, hecho ya reseñado en este capítulo. El combate naval y el hundimiento del Panzerschiff alemán *Admiral Graff Spee*, no fue el único hecho que violaría la neutralidad acordada. Desde el comienzo de la Segunda Guerra Mundial el Reino Unido y Francia trataron de impedir que Alemania e Italia recibieran mercancía y materias primas desde Suramérica, estableciendo un bloqueo naval e interdicción a las rutas de tránsito del comercio marítimo del Eje. A consecuencia de esta situación, muchos de los buques mercantes alemanes e italianos recibieron la orden de permanecer en puertos neutrales a fin de evitar ser capturados o hundidos. El primer caso flagrante del incumplimiento de la *Zona de Neutralidad* establecida en la Conferencia de Panamá de septiembre de 1939, fue el caso del mercante alemán SS *Wakama* en febrero de 1940.⁴⁴⁷

El SS *Wakama* había arribado al puerto de Río de Janeiro el 27 de agosto de 1939, (cinco días antes del inicio de la guerra), permaneciendo hasta el 11 de febrero de 1940, cuando el capitán de la nave resolvió zarpar en la madrugada de ese día para intentar burlar el bloqueo y dirigirse a Alemania. En las primeras horas de la tarde, el carguero alemán se encontró navegando a la altura de Cabo Frio siendo divisado e

⁴⁴⁷ **SS *Wakama***: Carguero a vapor 1921 Construido en el astillero Nordeseewerke, perteneciendo a la Línea German East África Linie / Woermann Linie. Poseía un desplazamiento de 3771 t. Eslora: 112 metros Manga 15,3 m. Calado: 7.35 m. Velocidad 15 Nudos. Fuente: Lloyds Register.London 1922.

interceptado por un hidroavión de reconocimiento del crucero HMS *Dorsetshire*⁴⁴⁸ al mando del capitán Benjamin Charles Stanley Martin, que le impartió la orden de detenerse, ante esta situación, el barco alemán comenzó a emitir señales auxilio (S.O.S.) las cuales se silenciaron poco tiempo después⁴⁴⁹. El mensaje de auxilio fue captado por la estación de radio costera del Faro de Sao Tomé que lo retransmitió a las autoridades portuarias y en consecuencia la capitanía del puerto envió en su auxilio los buques *Arriaga Mendel* y *Bage*. Cuando las naves brasileras arribaron al lugar del llamado de auxilio, no encontraron ningún vestigio del buque alemán, a excepción de una pequeña lancha salvavidas. Al día siguiente, atracó en Río de Janeiro el crucero británico HMS *Hawkins*⁴⁵⁰ al mando del almirante Sir Henry Hardwood, quien pasó a la prensa una nota indicando que había detenido al navío alemán, y este había sido incendiado y hundido por su propia tripulación. Concluía la nota diciendo, que los 10 oficiales y 36 tripulantes habían sido tomados prisioneros y embarcados en el crucero HMS *Dorsetshire*.⁴⁵¹

⁴⁴⁸ **HMS *Dorsetshire*** (D-40). Crucero pesado británico de la clase County. Construido en los astilleros de: HMNB Portsmouth y botado el 29 de enero de 1929 Características. Desplazamiento: 9.925 t. Eslora: 193 m. Manga: 20 m. Calado. 5.5 m. Armamento: 8 × 203 mm Mk VIII, 8 × 100 mm doble propósito Fuente: Robert Gardiner, *All the World's Fighting Ships 1922-1946*. *Ob. cit.*, 28.

⁴⁴⁹ “Señal desesperada de SOS del carguero Wakama”. *Jornal do Brasil*, 13 de febrero de 1940, AÑO, XLIX, N°35, 6.

⁴⁵⁰ **HMS *Hawkins*** (D-86). Crucero pesado clase *Hawkins*. Construido en Chatham Dockyard, GB. Desplazamiento: 9.860,190 toneladas. Botado: Julio 1919. Eslora:172 m. Manga:18 m. Calado: 6,25 m. Velocidad: 30 nudos Armamento: 7 × 7.5 pulgadas Mark VI en monturas individuales Mk. V 8×12 libras 12 cwt Mk. II en monturas individuales Mk. 4 × 12-libras 20 cwt Mk. I en monturas individuales Mk. II. Fuente Fuente: *Janes Fighting Ships or World War I*. *ob. cit.*, 56.

⁴⁵¹ “El Wakama fue incendiado por su propia tripulación.” *Jornal do Brasil*, 14 de febrero de 1940. AÑO XLIX, N° 36, 6

En contradicción a la nota de prensa ofrecida por el alto del oficial británico, pescadores locales informaron a la prensa que el crucero británico abrió fuego contra el mercante alemán y lo había echado a pique.⁴⁵² El gobierno brasilero y demás países signatarios del Tratado de Neutralidad de Panamá, protestaron ante Gran Bretaña por la acción del buque británico dentro de la zona de protección de 300 millas, quedando todo en una simple protesta diplomática.

2. La guerra llega al Caribe. Los incidentes navales en las Antillas. Mayo julio 1940

Las primeras ráfagas de los vientos de guerra que soplaron sobre el Caribe se comenzaron a sentir en el mes de mayo de 1940. Según lo señala el historiador naval y almirante dominicano Cesar De Wind Lavandier en su libro sobre la Segunda Guerra Mundial en el Caribe.⁴⁵³ Para el mes de septiembre de 1939 se encontraban fondeados frente a la bahía de Williamstad–Curazao los mercantes alemanes *SS Hannover, Heidelberg, Lothringen, Mimi Horn, Seadler, Claus Horn y el Troja*, los cuales habían permanecido en la isla antillana en espera de instrucciones del gobierno alemán. El 15 de enero de 1940 el gobierno británico informó oficialmente a los gobiernos americanos que; “El gobierno de su majestad no respetará la zona de neutralidad panamericana, excepto bajo ciertas y determinadas condiciones; entre ellas, la garantía

⁴⁵² *Ídem.*

⁴⁵³ César De Windt Lavandier, *La Segunda Guerra Mundial y los submarinos alemanes en el Caribe. Santo Domingo, República Dominicana, Edición del Autor, 1997 Segunda Edición.*

de que esas zona no se convierta en santuario de refugio para los buques alemanes, agregando además la advertencia a los gobernantes americanos que cualquier acción o represalia contra los buques británicos traería como consecuencia fricción entre la Gran Bretaña y los gobiernos americanos envueltos en la disputa.”⁴⁵⁴ En el mes de enero de ese año, la *Royal Navy* inició un patrullaje y vigilancia de los puertos y rutas de navegación principales de las Antillas. El día 3 de marzo, en las primeras horas de la madrugada, varios de estos buques mercantes alemanes se hicieron a la mar tomando rumbo norte con el propósito de evadir el bloqueo que imponía los buques de la Armada británica.⁴⁵⁵ En la noche del 5 de mayo, el mercante *Hannover*⁴⁵⁶ se encontraba rumbo Norte, en dirección a Cabo Engaño, en aguas jurisdiccionales de la República Dominicana, entonces zona neutral, tratando de evadir la vigilancia británica fue interceptado por el crucero británico HMS *Dunedin*⁴⁵⁷ acompañado por el destructor canadiense *Assinibione*, recibiendo la orden de identificarse, detenerse y parar maquinas. El capitán del *Hannover*, Richard Wabnshaffe, al verse acorralado por los

⁴⁵⁴ César De Windt Lavandier, *La Segunda Guerra Mundial. ob. cit.*, 43

⁴⁵⁵ *Ibíd.*, 41.

⁴⁵⁶ *SS Hannover*: Buque mercante alemán construido en Bremen en marzo de 1939, con un desplazamiento de 5.600 t. y era propiedad de la North German Lloyd's. una vez capturado por la Royal Navy fue reparado y transformado en portaviones auxiliar tipo M.A.C. (Merchant Air Craft Carrier) rebautizado con el nombre de HMS *Audacity*. Hundido el 14 de diciembre de 1940 cuando escoltaba al convoy HG-76 que había zarpado desde Gibraltar con rumbo a la Gran Bretaña. Fuentes: Fuente: Lloyds register of London. 1940

César De Windt Lavandier, *La Segunda Guerra Mundial. ob. cit.*, 44.

⁴⁵⁷ *HMS Dunedin* (D-93). Crucero ligero clase Danae. Construido en los astilleros de Armstrong Whitworth, R&W Hawthorn. Leslie and Company Newcastle-on-Tyne. Botado el 19 de noviembre de 1918. Desplazamiento: 4.500t. Eslora: 136 m. Manga: 14 m. Calado: 4.8 m. Fuente: *Janes Fighting Ships or World War I. ob. cit.*, 55.

dos barcos de guerra enemigos, ordenó quemar y hundir su buque abriendo las válvulas de fondo, antes de proceder al abandono del mismo en botes salvavidas. El crucero británico, al percatarse de la acción de la tripulación del carguero alemán, envió una escuadra de abordaje para evitar la pérdida de la presa. La intervención a tiempo de los marinos británicos, pudo extinguir el fuego y salvar el SS *Hannover*, cuya tripulación de 37 hombres alcanzó tierra dominicana en Punta Jaramillo. El SS *Hannover* fue remolcado y llevado a Jamaica para ser reparado y adscrito a la Royal Navy. Posteriormente reconvertido en portaviones auxiliar tipo M.A.C. (Merchant Air Craft Carrier) y rebautizado con el nombre de HMS *Audacity*⁴⁵⁸. Ante estos hechos la cancillería alemana protestó enérgicamente ante la cancillería Dominicana pero su homólogo británico Lord Patterson desmintió por la prensa al primero.⁴⁵⁹ A tal efecto el Departamento de Estado norteamericano estudió el caso del *Incidente Hannover* para determinar si en el hecho se había incurrido en violación a lo estipulado de la Conferencia de Panamá en cuanto a la Zona de Neutralidad Panamericana, pero nunca hubo un pronunciamiento firme al respecto.⁴⁶⁰ El SS *Hannover* no fue el único buque mercante alemán capturado por el HMS *Dunedin* en el mar Caribe durante los primeros meses de 1940. El 5 de mayo, el crucero británico interceptó al oeste del Pasaje de Barlovento al mercante alemán SS *Heidelberg* que también había zarpado desde Curazao y tratado de escapar a puertos alemanes. El capitán del SS *Heidelberg* logró

⁴⁵⁸ César De Windt Lavandier. *ob. cit.*, 44.

⁴⁵⁹ *Ibíd.*, 42.

⁴⁶⁰ *Ibíd.*, 43.

hundir la nave antes que el crucero británico lograra abordarlo. También durante el mes de mayo de 1940 se registró otro hundimiento de un mercante alemán por parte de sus tripulantes, pero frente a las costas de Aruba. Este fue el caso del moderno mercante *SS Antilla*⁴⁶¹ al mando del capitán Ferdinand Schmidt. El 9 de mayo el *SS Antilla* se encontraba fondeado frente a la bahía de Malmock al Noroeste de Aruba, junto con los mercantes alemanes *Rudolf Christian Gribels* y el *Cuerno*. En la madrugada del día 10, dos pelotones de la infantería de marina holandesa acantonados en Aruba, intentaron capturar al mercante alemán pero la tripulación abrió las válvulas de fondo de la nave y provocaron un incendio de la sala de máquinas para evitar que el buque fuese capturado hundiéndose el día 11 de mayo. El capitán y los 35 tripulantes del *Antilla* fueron capturados y reclusos inicialmente en un campo de internamiento en la vecina isla de Bonaire siendo luego transferidos a Jamaica y reclusos hasta el final de la guerra bajo la custodia británica. Posteriormente el día 15 de junio el HMS *Dunedin*, apresó al petrolero alemán *SS Lothringen*. Allí pudo capturar una máquina de cifrado criptográfico *Enigma*, lo que representó un botín muy valioso para la inteligencia naval británica⁴⁶². También tal y como se mencionó con anterioridad en este capítulo, el HMS *Dunedin* junto con el crucero HMS *Trinidad*, mantuvo el bloqueo frente a Martinica para evitar la salida de los buques de la flota francesa de las Antillas. Igualmente,

⁴⁶¹ *SS Antilla*. Buque mercante del tipo eléctrico en alemán: "*Elektroschiff*." Perteneciente a la Hamburg America Line (HAPAG) botado en 21 de marzo de 1939 y construido en el astillero de Deutsche Werft en Finkenwerder, Hamburgo. Características: Desplazamiento: 4.363, t. Eslora: 121 m. Manga: 17,1 m. Calado: 6,9 m. Velocidad: 15 nudos. Fuente Lloyds register of London. 1940.

⁴⁶² *Ibid.*, 44.

durante sus operaciones en el Caribe y en las aguas del Atlántico Sur entre los meses de julio y agosto el HMS *Dunedin* capturó tres barcos pertenecientes a la Francia de Vichy; el *Ville de Rouen* frente a Natal, el mercante *Ville de Tamatave* al este de St. Paul's Rock al Noroeste de Recife y, finalmente el *D'Entrecasteaux*.

3. La guerra toca Venezuela. El incidente del buque francés *Barfleur* con tanqueros italianos en el Golfo de Venezuela. Julio 1940

En el mes de junio de 1940 ocurre el primer incidente naval en costas venezolanas como también la primera violación a la soberanía del espacio marítimo venezolanas por parte de buques extranjeros en el contexto de la Segunda Guerra Mundial. Según refiere el investigador Carlos Hernández González,⁴⁶³ el día 11 de junio de 1940, el tanquero italiano *Alabama* se encontraba fondeado en las cercanías del canal de acceso al lago de Maracaibo, cuando el crucero auxiliar francés *Barfleur* X-19⁴⁶⁴ se aproximó desde el norte ordenándole a tomar rumbo norte para salir de aguas del Golfo de Venezuela con el propósito de abordarlo. Ante la negativa del capitán del tanquero italiano, el *Barfleur* le efectuó dos disparos con sus cañones de 139 mm haciendo blanco en varios puntos del costado de babor causándole daños en la

⁴⁶³ Carlos Hernández González. *Las Fuerzas Armadas venezolanas en La Segunda Guerra Mundial. ob.cit.*, 237.

⁴⁶⁴ *Barfleur(X-19)* Mercante de 3.259 toneladas de desplazamiento, construido en Dinamarca en 1939 adscrito a la *Marine Nationale* francesa como crucero auxiliar. Armamento: 7 cañones de 139 mm 2 cañones de 75 mm, 2 cañones de 37 mm, y 2 ametralladoras dobles de 13,2 mm. Estaba adscrito a la flota francesa de las Antillas con base en la isla de Martinica y para la fecha del incidente, el almirante George Robert, comandante de las fuerzas armadas francesas en América, aún permanecía en el bando Aliado. Fuente: Carlos Hernández. *ob.cit.*, 237-238.

estructura del tanquero⁴⁶⁵. Tras observar los daños, el *Barfleur* se retiró del área mientras que el *Alabama*, realizando maniobras de evasión, encalló en un bajo arenoso a una milla de la costa de la barra del Lago de Maracaibo.⁴⁶⁶ En la madrugada del día 12 de junio el *Barfleur* reapareció en el área acercándose al *Alabama* a una distancia de mil metros apuntándole con su armamento principal, manteniéndose durante todo el día en esa posición. El 13 junio la tripulación abandonó el barco con sus botes salvavidas siendo recogidos por el cañonero de la armada venezolana *General Soublette* trasladando a los marinos italianos a Puerto Cabello⁴⁶⁷. El mismo día 12 de junio, el tanquero italiano *Dentice* arribó a la rada de Maracaibo solicitando práctico a fin de atracar en el puerto, pero siendo informado de la imposibilidad de realizar la maniobra debido a su calado, se le recomendó dirigirse al puerto de Las Piedras. El capitán del *Dentice*, informado de la presencia del *Barfleur* y de la amenaza que este representaba y a la imposibilidad de alcanzar el puerto de Las Piedras sin salir de las aguas territoriales venezolanas, decidió buscar refugio en un punto más cercano a la costa. Al realizar la maniobra, el barco encalló a una milla del litoral. A las 12:15 horas del mismo día, el *Barfleur* se aproximó al *Dentice*, apuntándolo con sus cañones y ante esta situación, la tripulación del tanquero italiano abandonó el barco en un bote de servicio el cual fue perseguido por otro del *Barfleur* que no logró alcanzarlo.⁴⁶⁸ Posteriormente los tanqueros italianos *Alabama* y *Dentice* fueron remolcados por la

⁴⁶⁵ Carlos Hernández. *ob.cit.*, 237.

⁴⁶⁶ *Ídem.*

⁴⁶⁷ *Ídem.*

⁴⁶⁸ *Ídem.*

armada venezolana y llevados a Puerto Cabello donde fueron internados. El gobierno de Venezuela tras cruce de notas diplomáticas protestó ante el gobierno francés, por el ataque del *Barfleur* en aguas territoriales venezolanas en “violación a la neutralidad de Venezuela y ofensa a la soberanía”. Según lo señala Nieves Croes,⁴⁶⁹ la situación fue objeto protesta formalizándose la misma según Nota N° 1.152, de fecha 17 de junio de 1940, firmada por el Canciller Esteban Gil Borges donde dejaba sentado ante Francia que las aguas del Golfo de Venezuela, donde habían ocurrido los hechos eran aguas interiores consideradas como aguas territoriales y espacio marítimo bajo la exclusiva soberanía de la República de Venezuela por lo que el hecho había sido una violación al país así como también a lo acordado en la Conferencia de Panamá de 1939 en cuanto al respeto de Zona de Neutralidad Panamericana.⁴⁷⁰ De igual manera, la cancillería venezolana elevó la nota de protesta ante el Gobierno de Italia, donde reclamaba la contravención cometida por el *Alabama*:⁴⁷¹

“...cualesquiera que fuesen las causas que determinaron sus desgraciadas maniobras, no se puede explicar y justificar que el Capitán y su tripulación hayan escogido para encallar el barco los canales por los que se accede a Maracaibo...”.

Con relación al incidente con el tanquero *Dentice*, se señaló en la nota de protesta lo siguiente:⁴⁷²

⁴⁶⁹ Javier Nieves-Croes Dr. “El Derecho internacional venezolano en la Segunda Guerra Mundial. Los Aspectos Territoriales.” *ob. cit.*, 205-206.

⁴⁷⁰ *Ibid.*, 207.

⁴⁷¹ ACMRE. Libro *Amarillo*, 1941. Caracas, 1942, 434-36.

⁴⁷² *Ibid.*, 437.

“...que no se tiene noticia ni prueba de que haya sido atacado ni perseguido. El *Dentice* fue voluntariamente encallado y también incendiado por su tripulación con el propósito de destruirlo...”

4. El internamiento de los buques del Eje en Puerto Cabello. Septiembre 1939, marzo 1941

A comienzos de 1941, se encontraban internados en Puerto Cabello siete buques mercantes pertenecientes a las potencias del Eje, los tanqueros italianos *Alabama* y *Dentice* tanqueros protagonistas del incidente con el crucero auxiliar *Barfleur* en la entrada del canal del Lago de Maracaibo y que habían sido remolcados a puerto Cabello por las autoridades nacionales en 1940. Igualmente, en Puerto Cabello, se habían internado desde 1940 los buques italianos *Jole Fassio*, *Bacicin Padre*, *Teresa Otero* y *Trottiera*, y el carguero alemán *Sesostris* que se encontraba en ese puerto desde el mes de septiembre de 1939. En Maracaibo, se encontraba en la misma condición el carguero alemán *Durazzo*.⁴⁷³

En el mes de marzo de 1941 el presidente norteamericano Franklin D. Roosevelt ordenó la incautación de todos los buques con bandera de países del Eje surtos en puertos norteamericanos como también los que se encontrasen en el área del Caribe y sur América⁴⁷⁴. Esta medida fue comunicada al presidente López Contreras por el embajador norteamericano acreditado en Caracas Frank Corrigan. El gobierno nacional giró las instrucciones a las autoridades de Puerto Cabello a fin de que los buques

⁴⁷³ Carlos Hernández. *ob.cit.*, 235.

⁴⁷⁴ *Ídem*.

italianos y el alemán fuesen abordados y capturados. Los capitanes de los buques extranjeros fueron alertados de las intenciones de la incautación y en la noche del 31 de marzo, fueron incendiados por sus tripulaciones. Pero, debido a la rápida intervención de efectivos de la Armada y autoridades porteñas se evitó que se produjeran daños mayores en varios de los barcos siendo sofocados los incendios durante la madrugada. Desde primeras horas de la noche una multitud de personas se habían aglomerado en el puerto, consternadas y confundidas observaban estupefactos el terrible espectáculo.⁴⁷⁵ Gracias a la rápida intervención de las autoridades venezolanas y de bomberos de la Capitanía del puerto, el tanquero italiano *Bacicin Padre* fue el único que no se incendió lo que evitó que se produjera una tragedia ya que se encontraba cargado con 8.000 toneladas de petróleo.⁴⁷⁶ Únicamente el carguero alemán *Sesostris* no pudo ser salvado quedando seriamente averiado en la dársena próxima al Faro de Punta Brava.⁴⁷⁷

Un año más tarde, por decreto del Ejecutivo Nacional, del 20 de marzo 1942, fue incautado el buque alemán *Durazzo*, así como, los italianos *Alabama*, *Bacicin Padre*, *Dentice*, *Jole Fassio*, *Teresa Odero* y *Trottiera*. Posteriormente, en 1943, se procedió a la venta de los buques *Alabama*, *Bacicin Padre*, *Jole Fassio* y *Trottiera* a la War Ships Administration del gobierno de los Estados Unidos por la cantidad de 2.125.000

⁴⁷⁵“Contradicción y sentimentalidad la catástrofe porteña” *La Esfera*. Miércoles 2 de abril.1941, primera página.

⁴⁷⁶ Entrevista a Enrique Aristigueta Gramcko. Caracas, 7 de noviembre 2019.

⁴⁷⁷ *Ídem*.

dólares.⁴⁷⁸ El *Dentice* fue reflatado y confiscado por el gobierno nacional y navegó bajo el pabellón venezolano con el nombre de *Faireno* por el lapso de un año. Más tarde fue vendido a los norteamericanos, quienes lo recuperaron, armaron y rebautizaron como USS *Arayat*, formando parte de la flota de la marina de guerra norteamericana. Con relación al *Durazzo*, en una fecha no determinada entre 1942 y 1943, fue incorporado a la Armada con el nombre de *Totumo*, pero, luego fue transferido a la Compañía Anónima Venezolana de Navegación.⁴⁷⁹

Las tripulaciones de los buques del Eje fueron arrestadas esa misma noche de los incidentes siéndole dictada auto de detención a los capitanes de los buques siniestrados capitán Karl Ueding del buque alemán *Sesostris*. Bruno G. Battista, capitán del *Trottiera*, Lorenzo Saffaro, capitán del vapor *Teresa Odero*, y Amleto Rovelli, capitán del buque *Jóle Fassio*. Los cargos presentados por Venezuela fueron dos principalmente el de haber puesto en peligro las instalaciones del puerto y violado el tratado de refugio que Venezuela había otorgado. Los marineros fueron condenados a dos años de prisión, mientras que los capitanes sufrieron una pena de 4 años. Poco después los italianos fueron perdonados; no así a los marinos alemanes. Muchas de estos marinos fueron llevados a la colonia de Chirgua como centro de detención y los alemanes fueron trasladados al vecino pueblo de San Esteban. La gran mayoría de estos marineros y oficiales permanecieron en el país el resto de sus días como ciudadanos

⁴⁷⁸ Carlos Hernández. *ob.cit.*, 236.

⁴⁷⁹ *Ídem*.

venezolanos.⁴⁸⁰ En cuanto a los restos del carguero *Sesostris*⁴⁸¹ fueron remolcados y varados al sur de Isla Larga, situada al norte de Puerto Cabello. Cabe destacar que este barco alemán fue el primer buque que se internó en puertos venezolanos. El *Sesostris*, había zarpado el día 20 de agosto de 1939 desde puerto de Carúpano con rumbo a Europa. El día 25 de agosto durante su navegación de retorno recibió por radio la palabra clave "*Essberger*" siendo esta el código de la orden de internarse en un puerto neutral ante el inminente comienzo de la guerra. Ante esto el *Sesostris* regresó al puerto de Carupano, solicitando su capitán; "*el refugio en ese puerto neutral hasta final de la guerra*". Esta solicitud le fue concedida por las autoridades navales venezolanas y como exigencia para la permanencia en puerto venezolano, se le requirió el desmantelamiento de los equipos de comunicaciones y la vigilancia de su tripulación por parte de la Armada venezolana. Posteriormente el buque alemán fue escoltado por el Cañonero Urdaneta hasta Puerto Cabello donde fue internado hasta la fecha de su incendio y destrucción.⁴⁸² Hoy día, todavía son visibles los restos del naufragio del *Sesostris* el cual ha formado un arrecife artificial y es testimonio de los hechos ocurridos en marzo de 1941 en Puerto Cabello durante la Segunda Guerra Mundial.

⁴⁸⁰ Entrevista a Enrique Aristigueta Gramcko.

⁴⁸¹ **SS *Sesostris***: Construido en los astilleros Flensburg Schiffsb. Gesellschaft, de Flensburg en el año 1921 Propietario Deutsche Dampfschiffarths-Gesellschaft Kosmos, también conocida como DDG Kosmos. Desplazamiento 6.598 t. Eslora: 143m. Manga: 18.5 m. Calado: 8.2 m. Puntal: 9.7 m. Fuente: Lloyd's Register of Shipping London, 1923.

⁴⁸² Carlos Hernández. *ob.cit.*, 235.

B. La Defensa Hemisférica Occidental y el Caribe

a. Estructura de la defensa hemisférica y el Caribe

1. Concepción estratégica.

Antes de entrar en la Segunda Guerra Mundial, la administración del presidente Roosevelt se había comprometió a “defender” todo el Hemisferio Occidental contra las posibles agresiones provenientes del continente europeo. El compromiso de defender militarmente todo el hemisferio fue un nuevo punto de partida en la política militar de Estados Unidos, aunque fue una consecuencia natural de la política y la práctica estadounidenses bajo la Doctrina Monroe.⁴⁸³ Para este propósito durante la década de los Años 20, los estrategas de los Estados Unidos definieron las áreas neurálgicas de defensa del continente americano, dentro de las cuales se incluyeron toda la costa este de Estados Unidos, Golfo de México, el Caribe y América del Sur, más Groenlandia, Bermudas y las Malvinas en el área atlántica⁴⁸⁴. Los temores de Estados Unidos se basaban en las posibilidades existentes de una alianza a corto plazo entre Alemania, Italia y Japón y las posibilidades que esas potencias recibieran el apoyo o simpatía de otros países, particularmente de América Latina. A tal efecto los estrategas del *Army-Navy Joint Board*⁴⁸⁵ desarrollaron un compendio de planes de guerra identificados

⁴⁸³ Stetson Conn, Byron Fairchild, *The Western Hemisphere, The Framework of Hemisphere Defense*, Washington, D. C., Center of Military History, United States Army, 1989, 3 y 4-5.

⁴⁸⁴ *Ídem.*

⁴⁸⁵ *Army-Navy Joint Board*. En español; Comité Conjunto o Comité del Estado Mayor Conjunto, fue conformado en 1903 como Órgano asesor al presidente de los estados Unidos con el objeto de asesorar y planificar operaciones conjuntas entre el ejército y armada Después de la Primera Guerra Mundial, en

mediante colores con el propósito de evaluar la situación estratégica en caso de una hipotética guerra o invasión en su zona de influencia, para proteger sus intereses, estando considerado en esos planes la ocupación a países de América Latina. Estos planes, sufrieron variaciones de acuerdo a la situación internacional prevaleciente, originando incluso variantes y combinaciones de colores.

A finales de la década, los estrategas americanos consideraron que la hipótesis de conflicto que el alto mando norteamericano preveía era una amenaza de invasión alemana desde Dakar (África) a través de aviones de largo alcance que transportarían tropas al nordeste de Brasil (Natal) y Guyana Francesa, para luego posesionarse de islas del Caribe desde las cuales atacarían el Canal de Panamá. También preveían la penetración alemana en las FF. AA. latinoamericanas para generar un golpe de estado con el apoyo de la colonia alemana residente en esos países a fin de disponer de campos de aviación desde territorio venezolano y/o colombiano y con el empleo de aviones bombardear la zona del Canal de Panamá. La otra hipótesis de amenaza contra la zona caribeña era la de un ataque japonés desde el Pacífico, con portaviones para el bombardeo e inutilización del Canal de Panamá.⁴⁸⁶

1919 se acordó revitalizar al Comité del Estado Mayor Conjunto a fin de cumplir la de desarrollar planes de movilización para la próxima guerra Comité del Estado Mayor Conjunto. Estaba conformado por los jefes de estado mayor, sus adjuntos y el jefe de la División de Planes de Guerra para el Ejército y el Director de la División de Planes de la Armada. Fuente: NARA. Maryland, *Records of Joint Army and Navy Boards and Committees*. Record Group 225. *Administrative History*. Microfilm Publications: M142.

⁴⁸⁶ Stetson Conn, Byron Fairchild, *ob. cit.*, 66. y Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 7.

2. Planes para la guerra.

La dinámica de los conflictos que se sucedían a nivel internacional en la década de los años 30 fue pasando por diversas etapas de creciente intensidad, es decir, el creciente deterioro de la situación en Europa y Asia (La invasión de Manchuria por parte de Japón, la Guerra Civil española y la invasión de Abisinia por parte de Italia, así como también la asunción de Hitler al poder y el fortalecimiento de maquinaria militar incluyendo la marina alemana). Este deterioro generó la posibilidad de la amenaza de conflicto en ambos océanos, surgiendo la necesidad de contar con nuevos planes de acción más flexibles y actualizados, por lo que en consecuencia *el Army-Navy Joint Board* elaboró cinco nuevos planes concernientes a lo que se denominó *Defensa Hemisférica Occidental*, contextualizado en los denominados *Planes Rainbow*⁴⁸⁷. Los planes *Rainbow I, IV y V* eran atinentes a la defensa de costa Este de Estados Unidos. La seguridad en la navegación Atlántica, desde y hacia la costa Este y el Canadá hasta el mar Caribe, Canal de Panamá y sus aproximaciones. Al Canal de Panamá se le asignó máxima prioridad, por ser un canal de comunicación estratégico y por tanto su seguridad era de vital importancia para la armada estadounidense. El plan *Rainbow I*, consideraba la instalación de bases en Brasil, Colombia, islas del Caribe y Venezuela. En 1940, un nuevo estudio de la *U.S. Navy War Planes Division* consideró

⁴⁸⁷ Maurice Matloif, Edwin M. Snell, *The War Department, Strategic Planning for Coalition Warfare 1941-1942*, Washington, D.C, Center of Military History, United States Army, 1999. 5

establecer bases principales para la flota en Trinidad o en el área del Golfo de Cariaco. El *Plan Rainbow 3* contemplaba el resto de Sur América.⁴⁸⁸

En septiembre de 1938 se produjo la toma de los Sudetes Checoslovacos por parte de Alemania originando la Crisis de Múnich,⁴⁸⁹ la cual persuadió a Roosevelt de que Europa se encaminaba a una nueva guerra por lo que Estados Unidos debería prepararse militarmente, poniendo énfasis inicial en la expansión del poder aéreo y naval produciendo en aquella coyuntura la necesidad de consolidar la *Defensa Hemisférica Occidental* para lo cual era necesario lograr la colaboración de Canadá y América Latina.ⁱ Desde el 12 de noviembre de 1938, el *Army-Navy Joint Board* puso mayor énfasis en los planes de ocupación a zonas donde sus intereses pudieran ser amenazados por las potencias fascistas con especial interés en el Caribe. En esa coyuntura el Reino Unido no poseía la suficiente capacidad industrial para construir los buques necesarios para escoltar sus naves mercantes.

En mayo de 1940 y dado el balance que estaba tomando la batalla del Atlántico por los éxitos logrados por la *Kriegsmarine* la flota mercante inglesa sufría numerosas pérdidas por el ataque implacable de los submarinos alemanes *U-Boot*⁴⁹⁰ y la *Real armada británica* no poseía el suficiente número de buques de escolta que le dieran la capacidad de proteger sus rutas marítimas a pesar de la ayuda recibida por parte del

⁴⁸⁸ *Ibid.*, 6.

⁴⁸⁹ Antony Beevor. *ob. cit.*, 26. y Maurice Matloif, Edwin M. Snell, *ob. cit.*, 4-5.

⁴⁹⁰ **U-Boot**: Abreviatura del alemán *Unterseeboot*, nave submarina en castellano, en plural *Unterseeboote*, es la denominación dada a los sumergibles y submarinos alemanes desde la Primera Guerra Mundial.

gobierno de Estados a través *del Cash & Carry Act*,⁴⁹¹ Esta crítica situación obligó al primer ministro británico Winston Churchill en diciembre de ese año a solicitar al presidente Roosevelt un apoyo más contundente. El presidente Roosevelt al recibir la solicitud de auxilio de Churchill comprendió la gravedad de la situación a la que se enfrentaba Inglaterra, por lo que se planteó en forma inmediata la manera de eludir las Leyes de Neutralidad de 1937⁴⁹² para hacer llegar a los británicos la ayuda necesaria lo antes posible. Así fue cómo surgió la idea de crear la ley de *Préstamo y Arriendo*, en inglés *Lend-Lease*.⁴⁹³ Ante el desarrollo de los acontecimientos se reformuló y reorientó el plan *Rainbow IV*,⁴⁹⁴ actualizando las formas de acción ante los nuevos escenarios y ante la nueva posición de neutralidad de varias naciones,⁴⁹⁵ realizando un estudio de acción conjunta en caso de producirse amenazas contra la *Doctrina Monroe* en los países latino americanos. En enero de 1942 y motivado al ataque Japonés a la base naval de Peral Harbor en el pacifico y a la incapacidad de Gran Bretaña de

⁴⁹¹ Ley aprobada el 2 de septiembre de 1939, que permitía la venta al contado de material de guerra por parte de los Estados Unidos a los beligerantes en los comienzos de la Segunda Guerra Mundial. Fuente: Antony Beevor. *La Segunda Guerra Mundial, The Second World War*. 70.

⁴⁹² Ley aprobada por el Congreso norteamericano y firmada por el Presidente Franklin D. Roosevelt en agosto de 1935. Su finalidad era mantener a los Estados Unidos fuera de cualquier posible guerra en Europa, dando poderes discrecionales al presidente para impedir el envío de material de guerra y prohibiendo a los ciudadanos norteamericanos viajar en barcos de países beligerantes, excepto si lo hacían asumiendo su propio riesgo. Esta ley tuvo dos enmiendas, la primera en 1936 y la segunda en mayo de 1937.

⁴⁹³ Esta Ley fue aprobada por el Senado de Estados Unidos el 8 de marzo de 1941 siendo firmada por el presidente Roosevelt el 11 de marzo de ese año. Al ser aprobada esta ley, el presidente Roosevelt quedó facultado para prestar o arrendar artículos de defensa a los gobiernos de cualquier país que se considerara vital para la defensa de Estados Unidos. Fuente: Ian Kershaw, *ob.cit.*, 226-228.

⁴⁹⁴ Maurice Matloif, Edwin M. Snel, *The War Department Strategic Planning for Coalition Warfare 1941-1942*, 14-16.

⁴⁹⁵ *Ibíd.* 12 y 20.

mantener sus líneas de comunicación marítimas y al curso de la Batalla del Atlántico como de la creciente amenaza de un inminente ataque alemán al continente americano el *Army-Navy Joint Board* actualizó el plan *Rainbow IV* estableciendo la estrategia de la ofensiva contra Alemania y sus aliados en los distintos frentes de batalla, estipulándose el apoyo de los países neutrales de las naciones aliadas al del Reino Unido y de los Estados Unidos siendo estos planes de acción condensados en el *Plan Rainbow V*, también denominado como *Plan Dog*, el cual entro en vigencia a partir del mes de abril de 1941. Para conocer en detalle las nueve formas de acción establecida contra Alemania y sus aliados ver la obra ya citada de Maurice Matloif y Edwin M. Snell.⁴⁹⁶

3. Tratado de Bases por destructores del 2 de septiembre 1940

Es importante destacar que justo un año después de haberse iniciado la Segunda Guerra Mundial, se firmó el 2 de septiembre de 1940 el acuerdo *Destroyers for Bases Agreement*⁴⁹⁷ en español *Tratado de destructores por Bases*, entre Estados Unidos y Gran Bretaña mediante el cual fueron transferidos a la Real Armada Británica, cincuenta viejos destructores norteamericanos de la clase *Caldwell*, *Wickes* y *Clemson* construidos al final de la Primera Guerra Mundial y que se encontraban en reserva de

⁴⁹⁶ *Ibid.*, 43-46.

⁴⁹⁷ Tratado firmado en septiembre de 1940 que permitió al gobierno estadounidense suministrar 50 destructores a cambio del uso y construcción de bases navales en islas y posesiones británicas en el Caribe. Fuente: Ian Kershaw. *Fateful Choices. Ten Decisions that Changed the World, 1940-1941*, 218-220.

la armada norteamericana, a cambio de recibir derechos por noventa y nueve años, para establecer bases aéreas y navales en posesiones británicas en América. Las islas británicas objeto de este tratado incluyeron a Trinidad, Antigua, Santa Lucía, Guyana Británica y Jamaica.⁴⁹⁸ Ver gráfico N° 11.⁴⁹⁹ Para finales de 1940, ninguna de las islas estaba en condiciones para ser utilizadas en forma inmediata, por lo que requirieron el desarrollo de proyectos de infraestructuras necesarias como del envío de suministros y materiales, al igual que del personal que conformaría las guarniciones en las islas.⁵⁰⁰ Este acuerdo cambió el escenario geoestratégico del Caribe ya que a los tres años de firmado Trinidad se convertiría en el más poderoso centro de operaciones aeronavales anti submarinos en el área caribeña adquiriendo el Golfo de Paria un gran valor estratégico. Desplegado en estas islas el gobierno estadounidense dispuso de la plataforma necesaria para extender la vigilancia en el Caribe y responder y neutralizar las incursiones del Eje contra las rutas marítimas e instalaciones neurálgicas del área.⁵⁰¹

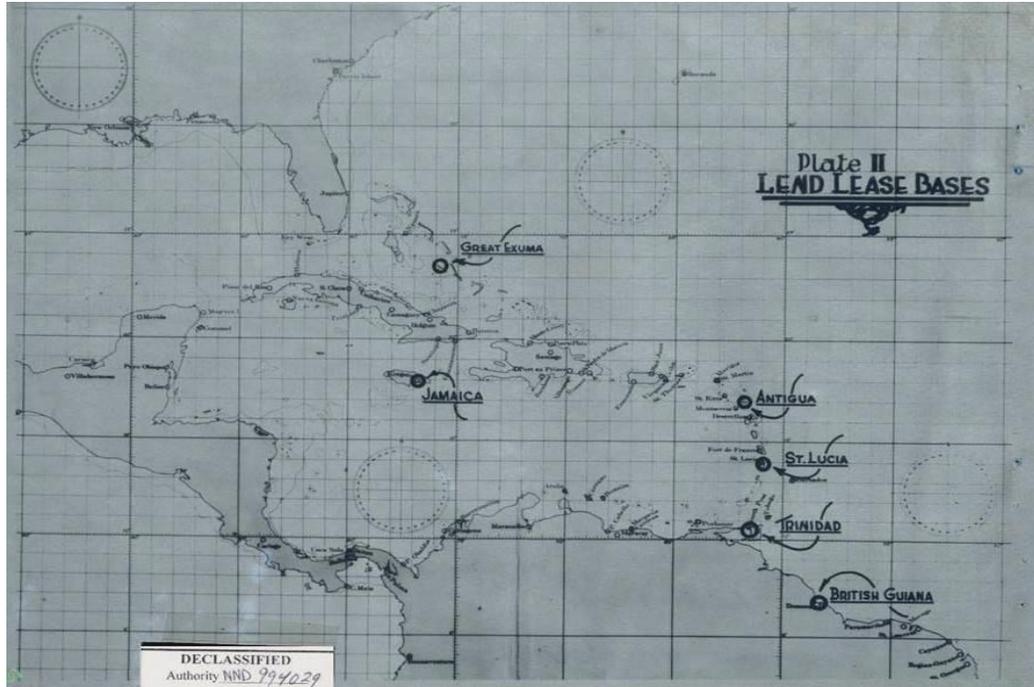
⁴⁹⁸ Stetson Conn, Rose, Endelman, Byron Fairchild, *ob. cit.*, 356-358.

⁴⁹⁹ Islas Caribeñas cedidas en el tratado de bases por destructores. Fuente: NARA *An Administrative History of the Caribbean Sea Frontier*, RG 548, Stack Area B190, Row 1, Box 329, Container 314.7 Military Histories, 6.

⁵⁰⁰ Stetson Conn, Rose, Endelman y Byron Fairchild, *ob. cit.*, 412.

⁵⁰¹ Carlos Hernández. *ob.cit.*, 241

Gráfico N°11



Islas Caribeñas cedidas en el tratado de bases por destructores⁵⁰²

b. El *US Caribbean Defense Command*

Dada la entrada en vigencia y aplicación del plan *Plan Rainbow V* la División de Planes del Estado Mayor Conjunto norteamericano, reorganizó su estructura de defensa continental, delimitando las áreas neurálgicas de atención, estableciendo cinco Comandos de Defensa Continental; (*Central, Eastern Western y Southern y el Caribbean Defense Commnad*), como también cinco fronteras de defensa marítimas; (*Eastern Sea Frontier, Western Sea Frontier, Gulf Sea Frontier, Panama Sea Frontier y el Caribbean Sea Frontier.*)⁵⁰³ Ver gráfico N° 12. Para detalles de la

⁵⁰² Fuente: NARA. An Administrative History of the Caribbean Sea Frontier.

⁵⁰³ Stetson Conn, Byron Fairchild, *The United States and its Outposts, ob. cit.,38-41.*

evolución, estructuración de comandos y consideraciones de la conformación de la organización de la Defensa Hemisférica Continental ver Maurice Matloif y Edwin M. Snell, en obra ya citada capítulo XVI, pp. 409-44.

Gráfico N°12



Organización de la defensa continental, 20 mayo 1942⁵⁰⁴

En base a lo planteado en el *Plan Rainbow V*, la zona del Caribe, se percibía como crítica para la seguridad de Estados Unidos por ser vital para la defensa del Canal de Panamá y las numerosas vías marítimas que cruzaban el área, transportando recursos

⁵⁰⁴ Fuente: Stetson Conn, Byron Fairchild, *The United States and its Outposts*, 40.

de valor estratégico indispensables para un esfuerzo bélico como el petróleo y la bauxita como por su proximidad geográfica con su “flanco sur”. El nuevo poder aéreo y la amenaza de los submarinos alemanes incrementaban el valor militar de la zona caribeña.

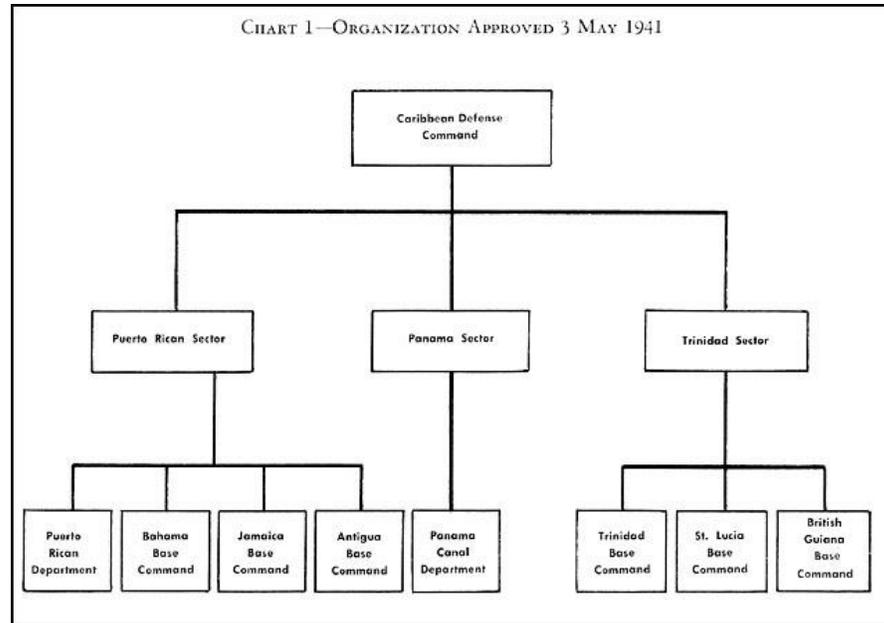
Esta valorización de la región impulso al Departamento de Guerra de los Estados Unidos a la conformación del *U.S. Caribbean Naval Coastal Frontier* posteriormente denominada *U.S. Army Caribbean Defense Command*,⁵⁰⁵ el 9 de enero de 1941. El 10 de febrero se activó oficialmente el *Comando de Defensa del Caribe*; diez días después asumió el mando el general Van Voorhis; y el 3 de mayo se completó y aprobó la estructura y organización,⁵⁰⁶ Ver gráfico N° 13, siendo oficialmente inaugurado el 29 de mayo de ese año y teniendo su Cuartel General ubicado en Quarry Heights, Zona del Canal de Panamá⁵⁰⁷

⁵⁰⁵ Stetson Conn, Byron Fairchild, *ob. cit.*, 329

⁵⁰⁶ *Ibid.*, 331-332

⁵⁰⁷ *Ibid.*, 410-414.

Gráfico N°13



Organización del *U.S. Caribbean Defense Command* mayo 1941⁵⁰⁸

El *Caribbean Defense Command*, tenía el control táctico y operacional de las fuerzas terrestres y fuerzas aéreas (U.S. Army Air Forces USAAF) de los Departamentos de Panamá, Puerto Rico y en los comandos establecidos en Trinidad, Jamaica, Barbados y resto del Caribe. El comando del componente aéreo le fue asignado al teniente general del Ejército Frank M. Andrews, quien también ejercía el comando del Departamento del Canal de Panamá, que era un comando geográfico del ejército norteamericano. Para los efectos operacionales y de los servicios de inteligencia y suministro a las fuerzas terrestres y aéreas se encontraba dividido en tres

⁵⁰⁸ Fuente: Stetson Conn, Byron Fairchild, *The United States and its Outposts*, 331.

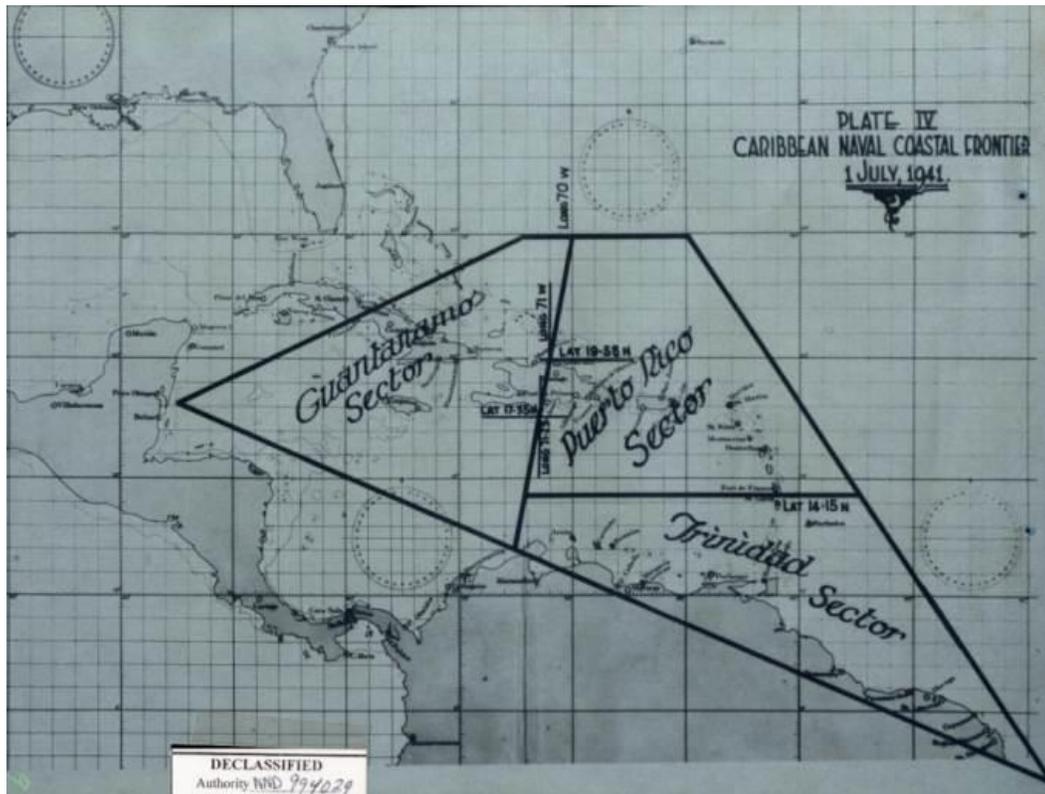
sectores: Sector Panamá, Sector Puerto Rico y Sector Trinidad.⁵⁰⁹ Ver gráfico N° 14 ⁵¹⁰

El comando del Sector Panamá era solamente responsable del área de Panamá; El sector Puerto Rico incluía el comando de Puerto Rico y las bases norteamericanas instaladas en Bahamas, Jamaica y Antigua. El Sector Trinidad tenía bajo su responsabilidad las bases a ser instaladas en Trinidad, Guyana Británica y Santa Lucía, siendo los elementos operativos del *US Army* y del *US Army Air Corps* los responsables de ejercer el cumplimiento de estas responsabilidades. Dentro del *Caribbean Defense Command* la *US Navy* tenía la responsabilidad de patrullar las aguas del Golfo de México, del Caribe y 400 millas de océano al este del Pasaje de Los Vientos hasta las Islas Leeward de acuerdo a lo establecido en la Zona de Neutralidad proclamada en la Conferencia de Panamá en septiembre del año de 1939 a fin de garantizar la máxima seguridad del tráfico marítimo en el área y evitar cualquier agresión de potencias externas (Alemania).

⁵⁰⁹ Carlos Hernández. *ob. cit.*, 240.

⁵¹⁰ Caribbean Naval Coastal Frontier, Julio 1941Fuente NARA *an Administrative History of the Caribbean Sea Frontier*, RG 548, Stack AreaB190, Row 1, Box 329, Container 314.7 Military Histories, 9.

Gráfico N°14



*Caribbean Naval Coastal Frontier, Julio 1941*⁵¹¹

c. El Caribbean Sea Frontier

En el mes de junio de 1941, la Armada norteamericana estableció el *Caribbean Sea Frontier*⁵¹² cuyo Cuartel General se ubicó en Puerto Rico, bajo el comando del vicealmirante John H. Hoover desde 1941 hasta 1943. Su jurisdicción comprendía todo

⁵¹¹ Fuente: NARA. An Administrative History of the Caribbean Sea Frontier, Military Histories, 9.

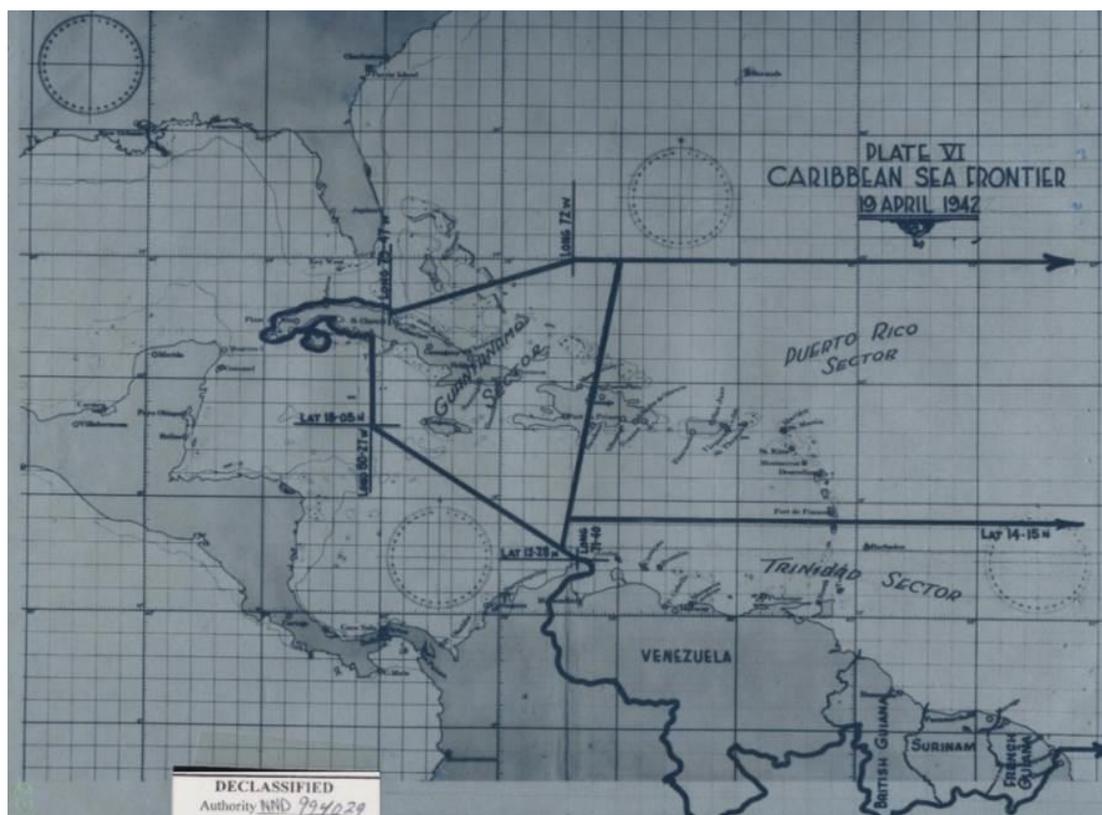
⁵¹² *U.S. Caribbean Sea Frontier: (CARIBSEAFRON)*, En español Frontera del Mar Caribe de los Estados Unidos

el Caribe (con excepción del Golfo de México) y parte del Atlántico, y su límite sur lo demarcaba la línea fronteriza divisoria entre la Guyana Francesa y Brasil. El *Caribbean Sea Frontier* abarcaba más de cuatro millones kilómetros cuadrados y cientos de miles de kilómetros de línea costera. Su responsabilidad principal era la protección de la navegación de los buques aliados en el Caribe y a lo largo de la costa atlántica de América del Sur durante la Segunda Guerra Mundial contra la amenaza de los ataques de los submarinos alemanes. Fue uno de los comandos antisubmarinos más grandes de la Segunda Guerra Mundial. El *Caribbean Sea Frontier* fue dividido en tres sectores: Zona del Canal de Panamá, Trinidad y Puerto Rico. Venezuela estaba dentro de la jurisdicción de *Trinidad Sector*.⁵¹³ Ver gráfico N° 15. En 1942, El *Caribbean Sea Frontier* quedó integrado al *Caribbean Defense Command*.⁵¹⁴

⁵¹³ Caribbean Sea Frontier, 19 April 1942. Fuente: NARA. *An Administrative History of the Caribbean Sea Frontier*, RG 548, Stack Area B190, Row 1, Box 329, Container 314.7 Military Histories, 23.

⁵¹⁴ Carlos E Hernández González. *La Armada de Venezuela en la Segunda Guerra Mundial*. *Ob. cit.*, 26 y Gaylord T.M. Kelshall, *ob. cit.*, 8.

Grafico N° 15



Caribbean Sea Frontier. Abril 1942⁵¹⁵

d. Despliegue de fuerzas norteamericanas en el Caribe

Poco después de que Estados Unidos entrara en guerra, se destacaron fuerzas terrestres y unidades aéreas a islas clave del Caribe (Trinidad, Panamá, Puerto Rico). Inicialmente, la Armada de los Estados Unidos, desplegó en la Zona del Canal de Panamá, el escuadrón de patrullaje marítimo N°3 compuesto por 26 hidroaviones *PBY Catalina*, mientras que el Cuerpo Aéreo del ejército (*US Army Air Corps*) destacó el

⁵¹⁵ Fuente: NARA. An Administrative History of the Caribbean Sea Frontier, Military Histories, 23.

59° Escuadrón de Bombardeo el cual estaba constituido por 12 novedosos bombarderos ligeros *Douglas A-20 Havocs*. Estas unidades para el momento de su despliegue no poseían la configuración ni capacidades para realizar patrullaje de guerra anti submarina por lo que no estaban adecuadas para la misión asignada en la zona del canal y el Caribe.⁵¹⁶

El despliegue masivo de unidades norteamericanas en el Caribe comenzó en el mes de abril de 1941 desembarcando en Bermudas las primeras unidades de Defensa y Artillería de Costa como de 140 oficiales y 1.100 hombres infantería. En esta isla considerada estratégica por su ubicación fueron construidos ramplas y hangares para hidroaviones, tanques de combustible, barracas para alojamiento de personal muelles y una base para submarinos⁵¹⁷. En Santa Lucía se instaló una gran base militar capaz de albergar una división del ejército completa junto con una gran base aérea.⁵¹⁸ Durante los meses de abril y mayo, se iniciaron en todas las islas cedidas al gobierno de los Estados Unidos como en la Guayana Británica los trabajos de construcción y adecuación de las pistas de aterrizaje como de las instalaciones de bases de apoyo, dotadas con artillería anti aérea y de defensas de costa. Igualmente fueron instaladas y puestas en funcionamiento estaciones de radar. También en Great Exuma y Antigua

⁵¹⁶ David J, Bercuson, Holger H., Herwig, *Long Night of the Tankers: Hitler's War Against Caribbean Oil*, 33.

⁵¹⁷ Naval History and Heritage Command *Building the Navy's Bases in World War II, The Advance Bases* Volume II, (Part-III) pp.31-32. Documento en línea disponible en <https://www.history.navy.mil/research/library/online-reading-room/title-list-alphabetically/b/building-the-navys-bases/building-the-navys-bases-vol-2.html> Consultado el 2 de octubre 2020.

⁵¹⁸ Naval History and Heritage Command *Building the Navy's Bases in World War II, ob. cit.*, 34.

fueron construidas pistas de aterrizaje. En Jamaica se estableció una pequeña base militar.⁵¹⁹ La Guayana Británica fue guarnecida con una pequeña unidad del ejército estadounidense que custodiaba el aeropuerto de Georgetown de donde operaban aviones de patrullaje estadounidenses y británicos.⁵²⁰ A finales de noviembre de 1941 arribaron Surinam cerca de 1.000 soldados estadounidenses junto con un batallón de artillería de costa, construyéndose un aeródromo con hangares y edificios administrativos y de alojamiento, desde donde operaron varios escuadrones aéreos de bombarderos y cazas.⁵²¹ Para el mes de diciembre de 1941, se habían desplegado alrededor del Caribe varios escuadrones de reconocimiento y bombarderos del ejército, equipados principalmente con bimotores *Douglas B-18* y *A-20 Havocs*, así como también algunos escuadrones de patrullaje marítimo de la Armada con bimotores *PBY Catalina*, comenzando a realizar esporádicas patrullas aéreas siendo estas muy poco efectivas ya que no contaban con equipamiento para la guerra antisubmarina como tampoco sus tripulaciones poseían el adiestramiento y experiencia en la detección y ataque contra submarinos.⁵²² Para esa fecha los A-20 eran el mejor de los aviones con que se disponía en el Caribe para realizar el patrullaje marítimo, pero desafortunadamente y debido a su demanda en otros frentes de batalla, la cantidad requerida de este tipo de aeronave por el *Comando de Defensa del Caribe* no podía ser suministrada. Los escuadrones disponibles de bombarderos ligeros *A-20* y de *PBY*

⁵¹⁹ *Ibid.*, 32-34.

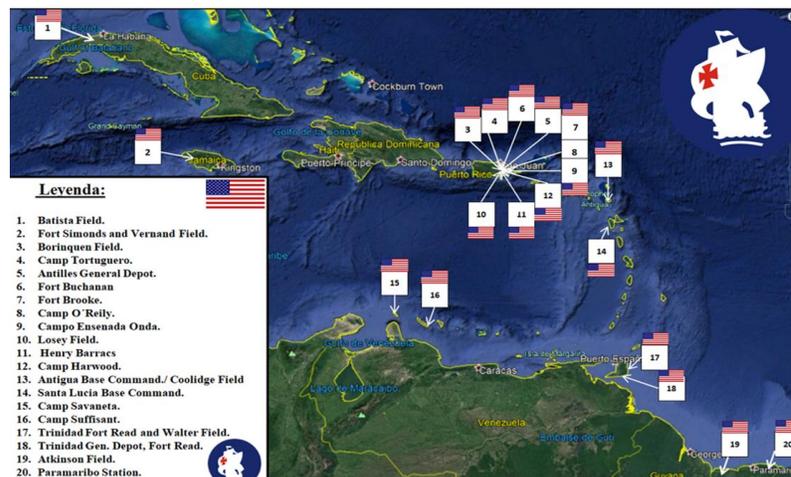
⁵²⁰ *Ibid.*, 35-36.

⁵²¹ *Ibid.*, 41.

⁵²² David J, Bercuson, Holger H., Herwig, *ob.cit.*, 31.

Catalina fueron desplegados por todo el Caribe, con unidades basadas en Jamaica, Puerto Rico, Saint Croix, Antigua, Santa Lucía, Trinidad, Georgetown y posteriormente en Paramaribo.⁵²³ En los meses subsiguientes, el despliegue de las bases norteamericanas en el Caribe fue expandiéndose exponencialmente logrando consolidar para el mes de marzo de 1942, 20 bases militares entre guarniciones, apostaderos navales, aeródromos, depósitos y emplazamientos de artillería, con una guarnición que alcanzó para esa fecha la cantidad de 98.400 hombres de distintas unidades de infantería, de defensa de Costa y del cuerpo aéreo del ejército.⁵²⁴ Ver gráfico N° 16.

Gráfico N° 16



Despliegue de bases y guarniciones y aeródromos del US Caribbean Defense Command. Marzo 1942⁵²⁵

⁵²³ *Ibid.*, 35-36.

⁵²⁴ Infografía preparada por el autor en base a carta electrónica de Google Earth, 2020. Con base en la información de: Naval History and Heritage Command *Building the Navy's Bases in World War II, The Advance Bases Volume II, (Part III). ob. cit.*, 6-42.

⁵²⁵ Infografía preparada por el autor en base a imagen satelital de Google Earth, 2020 y a la información de: Naval History and Heritage Command *Building the Navy's Bases in World War II, The Advance Bases. Volume II*

e. La defensa de Aruba y Curazao

En el mes de abril de 1940, las defensas de Aruba y Curazao estaban constituidas por una pequeña guarnición de un par de compañías de tropas holandesas de infantería de marina y 2.000 reclutas naturales de las islas, mal entrenado y equipado del Cuerpo de Voluntarios de Aruba (VKA). También se contaba con un pequeño destacamento de policías militares holandeses. Los preparativos para la defensa de las islas ante un ataque o invasión eran inexistentes y apenas se contaba con un par de embarcaciones menores para el patrullaje de los puertos y costas.⁵²⁶ A raíz de la ocupación de los Países Bajos por parte del ejército alemán el 10 de mayo de 1940 arribaron a Oranjestad un destacamento de 180 infantes marina colonial franceses procedentes de Martinica con el propósito de reforzar al pequeño contingente de tropas holandesas. En el mes de julio del mismo año, llegaron a Aruba provenientes de Jamaica, 120 soldados británicos para relevar al contingente francés, que regresaba a la Martinica controlada por Vichy. Posteriormente el 3 de septiembre de 1940, la compañía de tropas británicas fue reforzada por 520 hombres del batallón de *Queens Own Cameron Highlanders* de Jamaica, con el fin de fortalecer la guarnición y proteger las instalaciones de las refinerías⁵²⁷

⁵²⁶ David J, Bercuson, Holger H., Herwig, *ob. cit.*, 35

⁵²⁷ William C. Gaines *The Lago colony history, The United States Coast Artillery Command on Aruba and Curaçao in World War II* Documento disponible en línea en: https://www.lagocolony.com/AMERICANS_IN_ARUBA/COAST%20ARTILLERY%20COMMAND.htm. Consultado el 16 de noviembre 2018.

El Departamento de Guerra de los Estados Unidos consideró a Aruba y Curazao representaban un gran valor estratégico además de la operación de refinación del petróleo y de almacenamiento en sus amplios patios de tanques, sino también por el puerto sin litoral de Willemstadt, Curazao, al que se accede por el estrecho canal de *Shottegat*, el cual era una importante estación de abastecimiento de combustible de varias compañías navieras comerciales que realizaban las rutas entre Europa y el Canal de Panamá,⁵²⁸ por lo que se consideró otorgarles la prioridad para ser consideradas en los planes de resguardo del *Comando de Defensa del Caribe* en caso de que el Estados Unidos se involucrara en la guerra. En las hipótesis de guerra, se planteaban posibles amenazas de un ataque de bombardeo aéreo o un cañoneo desde un buque de superficie como también un creciente riesgo de sabotaje a ambas refinerías.⁵²⁹ Paradójicamente, la amenaza de ataque submarino no estaba considerada en estos planes. En tal sentido el *Army-Navy Joint Board* y la División de Planes de Guerra habían preparado acciones específicas con respecto a la defensa de Aruba y Curazao contemplado en el plan *Rainbow V*, de guerra conjunto del ejército y la marina revisado a mediados de 1941 donde se estipulaba que las fuerzas terrestres estadounidenses relevaran a las fuerzas británicas acantonadas en las dos islas, concibiendo inicialmente, que las tropas necesarias serían de unos 3.000 soldados.⁵³⁰ El 12 de diciembre de 1941, el

⁵²⁸ William C. Gaines. *The Lago colony history, The United States Coast Artillery Command on Aruba and Curaçao in World War II. ob. cit.*, 3-4

⁵²⁹ Stetson Conn, Byron Fairchild, *ob. cit.*, 99. y Maurice Matloif, Edwin M. Snell, *The War Department, Strategic Planning for Coalition Warfare 1941-1942, ob. cit.*, 44.

⁵³⁰ *Ibid.*, 100.

Departamento de Guerra ordenó al Comando de Defensa del Caribe que implementara las acciones contempladas en el plan *Rainbow No. V*, para ocupar y defender Aruba y Curazao, y enviar lo antes posible unidades para proteger las instalaciones petroleras y la seguridad de las islas. Sin embargo, como indicamos, se requeriría de la aprobación del gobierno holandés en el exilio en Londres y de que fuese notificada la invitación formal de los Países Bajos a los Estados Unidos para que las tropas norteamericanas reemplazasen a las británicas y colaboraran en la defensa de las islas.⁵³¹

A principios del mes de enero de 1942, fue destacado un escuadrón de 12 aeronaves Havock A-20 del 59° Escuadrón de Bombardeo ligero, procedentes de la Zona del Canal aterrizando el 13 de enero de ese año, siendo las primeras unidades combatientes estadounidenses en arribar a las islas holandesas. De este escuadrón, fueron estacionadas seis aeronaves en Dakota Field, en Aruba; y otras seis en Hato Field-Curazao. El Dakota Field se encontraba ubicado en el lado occidental de la isla de Aruba, a unos 15 kilómetros del puerto de San Nicolás y de las refinerías de Lago (Hoy en día Aeropuerto Internacional Queen Beatrix).⁵³² El aeródromo de Hato Field en Curazao, contaba con una pista de grava, con una longitud de 760 metros, siendo demasiado corta para que los A-20 pudiesen despegar, por lo que se tuvo que duplicar su extensión y pavimentarse⁵³³. La construcción de las instalaciones fue realizada por unidades de ingeniería del Ejército, quedando conformado el comando del Escuadrón

⁵³¹ Stetson Conn, Byron Fairchild, *The United States and its Outposts. ob. cit.*, 99-100.

⁵³² David J, Bercuson, Holger H., Herwig, *ob. cit.*, 35.

⁵³³ Naval History and Heritage Command *Building the Navy's Bases in World War II, ob. cit.*, 41.

59° de bombarderos ligeros en Hato Field, con edificios de alojamiento para 620 hombres, hangares y galpones de almacenamiento, un edificio administrativo y una estación de radio complementaria.⁵³⁴

En el verano de 1942, el ejército de los Estados Unidos, inició la construcción de *Camp Parera* para uso de la Marina. En enero de 1943, el campamento estaba prácticamente completado y las unidades de la Marina, anteriormente alojadas en Willemstad, se mudaron al nuevo campamento.⁵³⁵ Paralelamente el 23 de diciembre de 1941, en Estados Unidos se estructuraron dos Fuerzas de Tarea (FT) para proteger las refinerías de petróleo ubicadas en las Antillas Holandesas. La primera, (FT 1280) destinada para Aruba y la (FT1291) debía ir a la isla de Curazao, ambas estaban conformadas por elementos de artillería de defensa de costa, pertenecientes al 252° Regimiento de Artillería Costera, ubicado en Fort Screven, Georgia. La Fuerza de tarea destinada a Aruba (FT.1280) además de contar con piezas y elementos de baterías de costa, estaba complementada por: Una compañía de mando y servicio, una compañía de mantenimiento, una compañía de infantería, una compañía de artillería antiaérea con armas automáticas de 37 mm y un pelotón de reflectores de apoyo de Batería. La fuerza total era de casi 40 oficiales y más de 800 soldados.⁵³⁶ La Fuerza de tarea destinada a Curazao (FT 1291) era significativamente más grande y estaba formada por una

⁵³⁴ *Idem.*

⁵³⁵ *Idem.*

⁵³⁶ William C. Gaines. *The Lago colony history, The United States Coast Artillery Command. ob. cit.*, 3.

compañía de comando y servicio, dos pelotones de reflectores de batería, un destacamento de apoyo y servicio y tres compañías de infantería. La FT. 1291 totalizó 66 oficiales y más de 1.400 de técnicos y tropas.⁵³⁷ Ambas fuerzas de tarea estaban subordinadas al Sector Trinidad.

Las dos fuerzas de tarea inicialmente estaban programadas para partir de Nueva Orleans el 10 de enero de 1942, retrasándose el zarpe motivado a que no se habían completado las negociaciones y acuerdos con el reino de los Países Bajos. No fue sino hasta el 6 de febrero que las fuerzas finalmente zarparon a bordo del transporte USS *Henry Gibbins* T-AP-183⁵³⁸ arribando el 11 de febrero a Aruba desembarcando inmediatamente el material y armamento, y consecuentemente, procedieron a montar el equipamiento para la defensa de las instalaciones petroleras.⁵³⁹

f. La defensa de Trinidad

Trinidad, fue el punto focal de las defensas aliadas en el Caribe y a pesar de las dificultades del clima, la distancia, los contrastes culturales, las diferencias de nacionalidad y discrepancias de carácter político, la construcción y desarrollo de las bases, el equipamiento e implementación de las defensas de la isla fue notablemente

⁵³⁷ Ibid.,p. 4

⁵³⁸ *USNS Henry Gibbins T-AP-183*. Transporte de Tropas del US Army Transportations Corps construido en los Astilleros en Ingalls Shipbuilding Corp., Pascagoula, MS. botado el 11 de noviembre de 1942 y comisionado el 27 de febrero de 1943. Desplazamiento: 10.418 t. Eslora: 149 m. Manga 21.21m, Calado: 8.33 m. Velocidad: 16.n. Alojamiento de tropas: 1.976 h. Fuente: *Naval Source on line*. Documento disponible en línea <http://www.navy.mil/navsource.org/archives/09/22/22183.htm>. Consultado el 02 de octubre 2020.

⁵³⁹ Ibid., p.5.

rápida, convirtiéndose en el mayor bastión de defensa aeronaval en el área.⁵⁴⁰ En noviembre de 1940, arribó a Trinidad a bordo del crucero ligero USS *St. Louis*. la primera comisión de inspectora de los Estados Unidos dirigida por el contraalmirante J. W. Greenslade quien era el responsable de la implementación del Tratado de Bases por Destrucción y el general Frank M. Andrews, jefe del Comando de Defensa del Caribe.⁵⁴¹ Los estadounidenses obtuvieron del gobierno local el área de la Reserva de *Cumuto* de 46 kilómetros cuadrados donde se construyó la Base aérea de *Waller Field* y la base del ejército de *Fort Reid*. También recibieron toda el área Noroeste de la península, al este de la zona de *Arima* y las cinco *Islas de Cuarentena* ubicadas frente a Puerto España, sector seleccionado como fondeadero exterior de la flota. Los estadounidenses también seleccionaron a Puerto España como la zona para desarrollar su principal base naval y centro de distribución de materiales.⁵⁴² Aunque su puerto tenía que ser dragado con regularidad, contaba con buenas instalaciones de atraque en *King's Wharf*, amén de disponer de una conexión ferroviaria desde los muelles a la ciudad. Debido al gran volumen de material naval y personal a ser transportado a Trinidad, se estableció la necesidad de desarrollar una segunda base naval en *Docksite*, adyacente a *King's Wharf*.⁵⁴³ Los preparativos para el emplazamiento de la base naval de los Estados Unidos en *Chaguaramas* comenzaron el 1 de marzo de 1941 tomando posesión formalmente el 1 de junio de ese año. Al mismo tiempo, se realizaron los trabajos de

⁵⁴⁰ Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*,20

⁵⁴¹ David J, Bercuson, Holger H., Herwig, *ob. cit.*, 26.

⁵⁴² Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 20-21.

⁵⁴³ *Ibíd.*,27.

dragado de canales a través de las ciénagas para el acceso de buques cisterna oceánicos, transportadores de bauxita y vapores comerciales.⁵⁴⁴ En los meses subsiguientes se desarrolló un vigoroso plan de construcción y los contratistas de *Puerto España* y *Chaguaramas* levantaron un conjunto de edificios de depósitos generales, almacenes, talleres de reparación, hangares de hidroaviones, edificios administrativos, un teatro, un hospital y un nuevo y gran muelle. Adicionalmente, en el propio Puerto España, se construyó un aeródromo auxiliar al este de *Longdenville*.⁵⁴⁵

El domingo 24 de abril de 1941, arribaron a Trinidad desde Panamá, el personal técnico y de apoyo de base pertenecientes al 1er Escuadrón de Bombarderos a ser destacado en la isla. Sus aviones aterrizaron el día 5 de mayo. El primer contingente estadounidense desembarcó en la isla el 11 de mayo de 1941 provenientes de Nueva York compuesto de seis oficiales, 995 soldados y diez civiles pertenecientes al 11º regimiento de infantería, junto con elementos del 252º Regimiento de Artillería de Costa, siendo la primera guarnición estadounidense acantonada en Trinidad.⁵⁴⁶

Para proteger las entradas al Golfo de Paria, las fuerzas estadounidenses ocuparon y guarnecieron las islas de Boca del Dragón y Boca de la Serpiente. Para proteger la entrada norte del Golfo los estadounidenses ubicaron piezas cañones de artillería costa de 150 mm., en la isla de Chacachacare y reforzaron las defensas de

⁵⁴⁴ *Idem*.

⁵⁴⁵ *Ibid.*, 28, y Naval History and Heritage Command. *ob. cit.*, 25-27.

⁵⁴⁶ *Ídem*, y Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 20.

Gaspar Grande⁵⁴⁷. Las defensas anti submarinas existentes en la parte norte del Golfo de Paria consistían en siete cables de detección magnéticos colocados en el fondo del mar, que daban indicaciones en tierra del paso de submarinos las cuales eran operadas por personal del Trinidad *Royal Naval Volunteers Reserv* (TRNVR).⁵⁴⁸ Estas medidas de detección, eran complementadas por el patrullaje de dos destructores de la *Royal Navy* basados en la estación naval británica HMS *Benbow*, ubicada en los muelles de Puerto España.⁵⁴⁹ La entrada sur, Boca de Serpientes, estaba protegida por tres cables de detección magnético antisubmarinos tendidos a través del canal de entrada. Los estadounidenses complementaron la defensa de Boca de Serpientes, emplazando cuatro cañones de 155 mm en la prominencia de Green Hill, al suroeste la isla.⁵⁵⁰

Las instalaciones de las refinerías de petróleo de Point a Pierre y Point Fortín ubicadas a lo largo de la costa del Golfo de Paria, estaban protegidas por cuatro y dos cañones de defensa costera de 155 mm., respectivamente, operadas por la Real Fuerza de Artillería británica y por elementos del Trinidad *Royal Naval Volunteers Reserv* (TRNVR).⁵⁵¹ La base aérea de *Waller Field* estuvo disponible y operativa para finales de 1941, en ella estuvieron basados cuatro grupos de bombarderos medianos del Cuerpo Aéreo del Ejército norteamericano, dotados con bombarderos medianos B-18 *Douglass*, un grupo de caza de combate con aviones P-40 *Warhawk*, y el 101º grupo de

⁵⁴⁷ Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 20-21.

⁵⁴⁸ **TRNVR**: En inglés *Royal Naval Volunteers Reserv*. Voluntarios de la Reserva de la Armada Real.

⁵⁴⁹ Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 21

⁵⁵⁰ *Idem.*

⁵⁵¹ *Idem.*

bombarderos de reconocimiento, dotado igualmente con bombarderos medianos *Douglas B-18*.⁵⁵² El aeródromo de *Piarco*, a unas seis millas de distancia del aeródromo de *Waller Field*, fue utilizado como base para la escuela de entrenamiento de patrullaje marítimo, guerra anti submarina y bombardeo aéreo funcionando los escuadrones de adiestramiento N° 749, 750, 752 y 793 en la instalación de Golden Grove que albergó a ochocientos tripulantes en adiestramiento de las armadas norteamericanas y británicas.⁵⁵³ Para el patrullaje marítimo del área del Caribe la armada norteamericana había destacado en la isla, dos escuadrones de patrullaje y vigilancia marítima *VP 204* y *VP 205* dotadas con 13 y 12 hidroaviones *PBM Martin Mariner* respectivamente y algunos hidroaviones *PBY Catalina*, los cuales operaban desde la base naval de Chaguaramas. También la armada norteamericana había desplegado en la isla dos escuadrones de bombarderos de vigilancia marítima *VB 130* y *VB 132* dotadas con bombarderos medianos bimotor *PV1 Lockheed Ventura* de patrullaje marítimos.⁵⁵⁴

El Campo de Edimburgo ubicado en la zona Noreste de Trinidad e inaugurado en 1942 y rebautizado como *Carlsen Field*, había sido diseñado inicialmente como aeropuerto alternativo para los aviones de transporte del Comando de Transporte Aéreo que se dirigían al aeródromo *Waller Field*, pero motivado al volumen de unidades destacadas en la isla y al flujo de operaciones aéreas, se convirtió en una enorme base aérea con tres pistas de despegue pavimentadas paralelas: 1525 x 45 metros / 1525x 45

⁵⁵² David J, Bercuson, Holger H., Herwig, *ob. cit.*, 31.

⁵⁵³ Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 22.

⁵⁵⁴ David J, Bercuson, Holger H., Herwig, *ob. cit.*, 34.

metros/ 2000 x 90 metros, complementadas con ocho edificaciones del ejército norteamericano los cuales fueron transferidos la *US Navy* siendo utilizado tanto por aviones del ejército y de la Armada norteamericana como también por los aviones de la Real Fuerza Aérea (RAF)⁵⁵⁵ desplegados en Trinidad siendo defendido por unidades de infantería y artillería antiaérea del ejército estadounidense. De la misma forma, en *Carlsen Field* fue desarrollado por el *80^{Avo} C.B.* (Batallón de construcción) de la *US Navy Seebies*, un área de operación de dirigibles que lo hizo físicamente más grande que todas las bases aéreas ubicadas en la isla, disponiendo de un gran hangar de acero para dirigibles, una plataforma circular de amarre, pistas pavimentadas, una planta de purificación de helio y otros accesorios operativos donde operó el escuadrón ZP-51 de dirigibles de vigilancia marítima, que disponía de 8 dirigibles tipo K-9.⁵⁵⁶

En *Carlsen Field* también fueron basados ocho escuadrones de bombardeo (*1^{er}, 2^{do}, 10^{mo}, 35^{Avo} 59^{Avo}, 835^{Avo}, 839^{Avo} y 853^{Avo} del Bombardment Squadron's*) siete de ellos dotados con aviones *Douglas B-18 Douglas* y un escuadrón dotado con bombarderos *North American Mitchel B-25*, principalmente destacados a la escuadrilla N° 26 de Guerra anti submarina. A finales de 1943 las distintas bases aéreas de Trinidad llegaron a albergar 189 bombarderos, 202 aviones cazas de combate y 75 hidroaviones.⁵⁵⁷ De esta forma *Carlsen Field* pasó a ser la mayor y principal base de operaciones aéreas de la isla, y junto a las bases aéreas (*Waller, Piarco, Toco y Camdem*

⁵⁵⁵ **RAF:** Royal Air Force en sus siglas en inglés, Real Fuerza Aérea.

⁵⁵⁶ Naval History and Heritage Command. *ob. cit.*, 30-31.

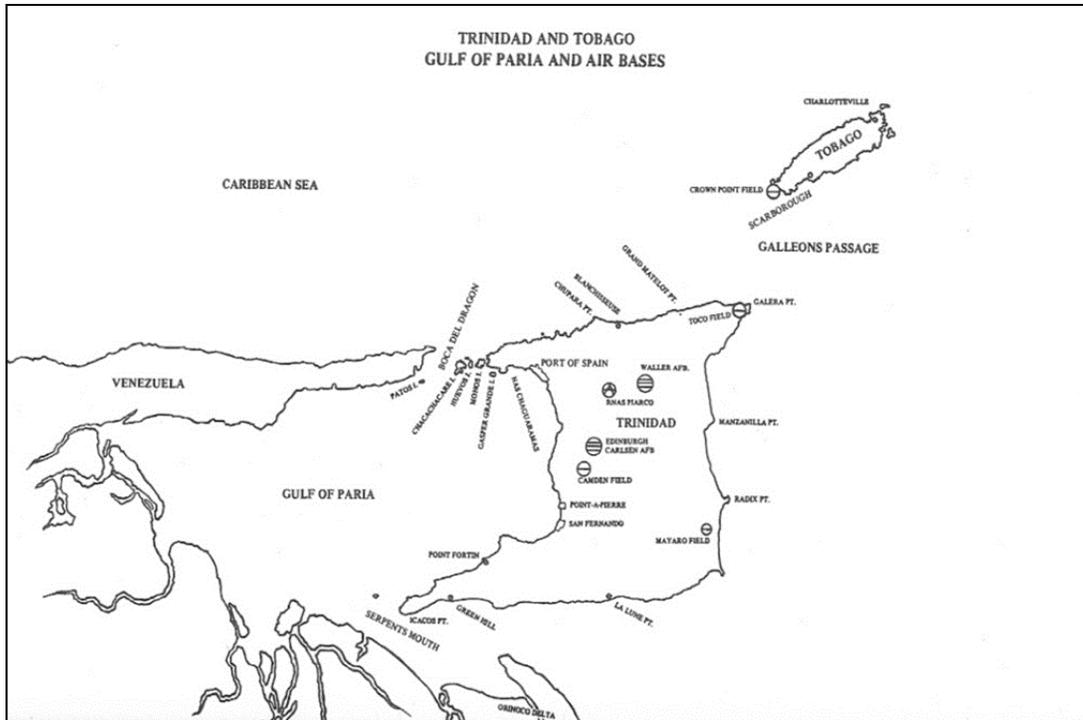
⁵⁵⁷ David J, Bercuson, Holger H., Herwig, *ob. cit.*, 31.

Fields) el mayor centro de operaciones aéreas del mar Caribe. La base naval de *Chaguaramas* era la base naval más importante y de mayor seguridad en el área caribeña, sirviendo de apostadero a un importante número de buques de la *Royal Navy* como también de destructores y buques escolta de la *Us Navy*.

El Golfo de Paria era considerado el fondeadero más seguro y punto de reunión de los convoyes que zarpaban del Caribe a los distintos puertos del África, Europa y América del Norte *Fort Reid* se había consolidado como la mayor guarnición del ejército norteamericano en la zona ya que acantonaba un contingente de fuerzas estadounidenses: 12.000 soldados y personal de apoyo logístico⁵⁵⁸. Todo este esfuerzo, realizado entre 1941 y 1943, convirtió a Trinidad en la más grande e importante base de operaciones de patrullaje marítimo y guerra anti submarina en el Caribe y Atlántico meridional durante la Segunda Guerra Mundial. Ver gráfico N° 17

⁵⁵⁸ *Ídem.*

Gráfico N° 17



Despliegue de las bases aéreas en Trinidad durante la Segunda Guerra Mundial⁵⁵⁹

En junio de 1942 el gobierno de Washington había estimado inicialmente que los costos del desarrollo de las bases militares en la cuenca del Caribe en ascenderían a \$ 200 millones, previendo que casi la mitad de este monto debería ser destinado a Trinidad. Finalmente, el costo de las obras realizadas por el Cuerpo de Ingenieros del ejército y de la armada de EE. UU., alcanzaron a poco más de 82 millones de dólares (993 millones en US \$ dólares de 2010) en la construcción de instalaciones militares en Trinidad, monto solo superado por lo invertido en la defensa del Canal de Panamá.

⁵⁵⁹ Fuente: Gaylord T.M. Kelshall. The U-Boat in the Caribbean. Annapolis: Naval Institute Press, 130.

CAPITULO V

LA BATALLA DEL ATLANTICO

En este capítulo se revisará el desarrollo de la Batalla del Atlántico, marco contextual de la operación *Neuland* por lo que se examinarán los tratados navales concretados en el período previo a la Segunda Guerra Mundial (S.G.M.); el Plan de Construcción naval alemana y el *Plan Z*; el orden de batalla, el pensamiento y el esquema estratégico naval de las potencias que intervinieron en la Batalla del Atlántico para septiembre de 1939 y; finalmente, la importancia de la Batalla del Atlántico. De igual forma, se estudiará, el desarrollo de la guerra submarina durante la S.G.M. y sus fases de ejecución; la tecnología e innovaciones en la construcción naval desarrolladas a lo largo de esta campaña y las conclusiones y reflexiones sobre el impacto que tuvo esta campaña naval.

A. Preámbulo a la Batalla del Atlántico

La mayoría de los historiadores militares contemporáneos señalan a la Batalla del Atlántico como la más larga, compleja y continua campaña militar de toda la Segunda Guerra Mundial. Esta batalla se inició en los albores de la conflagración en septiembre de 1939, tuvo su punto álgido entre mediados de 1940 y 1943 y finalizó con la caída del *III Reich* en 1945. Es importante destacar que la Batalla del Atlántico fue la campaña naval que tuvo mayor peso estratégico en el contexto de esta contienda como también, la que tuvo mayor repercusión en Latinoamérica y más concretamente en el Caribe. En otro orden de ideas, cabe destacar también que mucho se ha escrito sobre esta batalla, abundante cantidad de publicaciones han sido editadas, tal como lo destacan Holger H. Herwing y David Bercuson en su obra ya citada.⁵⁶⁰ En función de

⁵⁶⁰ David J Bercuson y Holger Herwig, *Long Night of the Tankers: Hitler's War Against Caribbean oil. ob. cit., xix.*

esta afirmación expresaron que, “La Batalla del Atlántico ha sido bien estudiada y ampliamente publicada, existiendo más de 300 títulos en el catálogo de la Librería del Congreso de los Estados Unidos de Norteamérica, como también existen 90 millones en entradas al sitio de Google que tratan el tema”. Amén de lo planteado, es importante señalar que esta Batalla, aunque no es el objetivo general del presente trabajo, es el marco referencial para el tema concerniente a la guerra submarina en las costas de Venezuela, y dado a su complejidad, cantidad de variables actores, y de escenarios, se hace necesario describir en forma general y correlacionar los aspectos más importantes de la mencionada batalla concernientes en la presente investigación. Por tal motivo nos extenderemos en el análisis de la batalla de Atlántico.

a. Tratados entre guerras

La Primera Guerra Mundial se distinguió como uno de los conflictos donde el escenario naval y la manera de llevar a cabo la guerra en él sufrieron cambios notables, generando nuevos preceptos y nuevas maneras de comprender el conflicto en el mar, y proporcionó, además, enseñanzas para las armadas de las potencias durante los años del periodo de entreguerras (1918-1939) que definieron una nueva configuración de las marinas de guerra. La guerra naval de superficie, centrada en la superioridad del acorazado heredero del navío de línea, que había sido el eje referente de la guerra en el mar por varios siglos, sería complementada y compartida con las guerras submarina, aeronaval y electromagnética que obligarían a redefinir e incorporar nuevas armas y reestructurar la composición de sus armadas. De igual forma, produjo un cambio total

en los actores navales que marcarían las pautas en los años posteriores, creándose así nuevos e inestables equilibrios regionales. Igualmente, el desarrollo tecnológico y las experiencias del conflicto pasado, modificaron el pensamiento naval, complementando las tradicionales líneas del pensamiento naval sobre el espectro de la guerra en el mar.

La modificación del pensamiento naval, llevaría a la necesidad de contemplar nuevas amenazas múltiples, lo que exigiría el esquema de marinas más equilibradas y diversificadas para hacer frente a todo el nuevo concepto de la guerra en el mar. El pensamiento del poder naval, propuesto por Alfred T. Mahan, perdería consistencia, aunque continuaría presente, pero no dominaría la estrategia naval futura como lo había hecho hasta entonces. Esto fue explicado críticamente con claridad por el capitán Stephen Roskill en su obra *La Estrategia del Poder Marítimo, su desarrollo y aplicación*.⁵⁶¹ También este cuestionamiento lo planteó y complementó el capitán de fragata Nuno Sardinha Monteriro en su trabajo titulado; *Mahan; 7 virtudes y 7 pecados*.⁵⁶²

Al finalizar la Primera Guerra Mundial, el armisticio firmado por Alemania el 11 de noviembre de 1918, decretó el control e internamiento de sus principales medios navales sobrevivientes a la gran Guerra: 10 acorazados, 8 cruceros rápidos, 50 destructores y toda su flota submarina. Al mismo tiempo, se ordenó al resto de sus

⁵⁶¹ Roskill, S. W., Capitán de Navío RN. *La Estrategia del Poder Marítimo, su desarrollo y aplicación*. Londres, Her Majesty's Stationery Office. HMSO. 1939.

⁵⁶² Nuno Sardinha Monteiro, "Mahan, 7 Virtudes y 7 Pecados." *En Cuadernos Navales, Grupo de Reflexión Estratégica N° 45*, Lisboa, Ediciones de Cultural de la Marina, 1-49, 2013.

buques concentrarse en bases navales alemanas. El puerto de destino donde debía ser entregada la flota de la *Kaiserlichmarine* por orden de este acuerdo de armisticio, fue la base naval británica de *Scapa Flow* ubicado en las Islas Orcadas (Escocia). El oficial alemán encargado de la entrega, el almirante Ludwig von Reuter, quien tomó finalmente la decisión de hundirla, el día 21 de junio de 1919, antes de que cayesen en poder de los aliados⁵⁶³.

El *Tratado de Versalles*⁵⁶⁴ acabó con lo que había quedado del poder naval alemán, estableciendo una drástica reducción de su flota. Así pues, la marina de guerra alemana quedó limitada a un máximo de 15.000 efectivos y con un límite de desplazamiento de sus buques inferior a 100.000 toneladas, dejándola solo con seis viejos acorazados que no superarían las 10.000 toneladas., seis cruceros ligeros que no

⁵⁶³ Richard Humble. *La Flota de Altamar de Hitler*. Madrid. Editorial San Martín, Colección Historia de la Segunda Guerra Mundial, Armas Libro N°7. 1971, pp. 17-19. También en Robert Jackson, *Kriegsmarine, The Illustrated history of the German Navy in WWII*. Oseola–USA, Amber Books LTD. 2001. 13-14.

⁵⁶⁴ ***El Tratado de Versalles***: Tratado de paz que se firmó en dicha ciudad al final de la Primera Guerra Mundial por más de cincuenta países, el cual dio por terminado oficialmente con el estado de guerra entre la Alemania del segundo Reich y los Aliados de la Primera Guerra Mundial. Firmado el 28 de junio de 1919 en la Galería de los Espejos del palacio de Versalles, exactamente cinco años después del atentado de Sarajevo en el que fue asesinado el archiduque Francisco Fernando, (en alemán: Franz Ferdinand) la causa directa de la Primera Guerra Mundial. A pesar de que el armisticio fue firmado el 11 de noviembre de 1918, se necesitaron seis meses de negociaciones en la Conferencia de Paz de París para concluir el tratado de paz. El Tratado de Versalles entró en vigor el 10 de enero de 1920. De las muchas disposiciones del tratado, una de las más importantes y controvertidas estipulaba que las Potencias Centrales (Alemania y sus aliados) aceptasen toda la responsabilidad moral y material de haber causado la guerra y deberían desarmarse, realizar importantes concesiones territoriales a los vencedores y pagar exorbitantes indemnizaciones económicas a los Estados victoriosos. Fuente: Derecho Internacional documento disponible en línea en <https://www.dipublico.org/1729/tratado-de-paz-de-versalles-1919-en-espanol/>

superarían las 6.000 toneladas., 12 destructores que no superarían las 800 toneladas, y 12 torpederos que no pasarían de las 200 toneladas.⁵⁶⁵

El arma más temida de la armada imperial alemana, la flota submarina, fue la más sancionada por este tratado al tiempo que prohibió a Alemania disponer/construir futuros submarinos y se le obligó a que todos los que habían sobrevivido a la guerra fuesen entregados a los aliados.⁵⁶⁶ Igualmente, es importante destacar que las imposiciones impuestas por el *Tratado de Versalles* condenaron además, el futuro económico de los países derrotados, muy especialmente de Alemania, tema muy bien descrito por John Maynard Keynes en su obra *The Economic Consequences of the Peace*.⁵⁶⁷

Cuatro años más tarde, en 1922 y a fin de evitar una carrera armamentista entre las potencias vencedoras de *La Gran Guerra* que condujera a otra contienda, fue suscrito el *Tratado Naval de Washington*. Este fue firmado el 6 de febrero de 1922 por representantes de las potencias que resultaron vencedoras en la guerra (Imperio británico, Estados Unidos, Francia, Reino de Italia y el Imperio japonés), así como por representantes de los dominios de la Commonwealth británica⁵⁶⁸. En este tratado se estipulaba el tonelaje total de buques de guerra del que podría disponer cada país

⁵⁶⁵ *Tratado de paz de Versalles*. Art. 181-187. Ver también; Richard Humble. *ob. cit.*, 24-25.

⁵⁶⁶ *Tratado de paz de Versalles*. Art. 188.

⁵⁶⁷ John Maynard Keynes. *The Economic Consequences of the Peace*. 1919, version Kindle

⁵⁶⁸ Fuente: Conference on The Limitation of Armament. Treaty Between the United States of America, the British Empire, France, Italy, and Japan, Signed at Washington, February 6, 1922. Papers Relating to the Foreign Relations of the United States: 1922, Vol. 1, 247-266. Treaty Series NO. 671. Documento disponible en línea en: <https://www.loc.gov/law/help/us-treaties/bevans/m-ust000002-0351.pdf>

firmante, así como también se regulaban las características de los mismos. Asimismo, se establecía un tiempo de receso de construcción de nuevos buques, periodo que duraba hasta el año 1927 para Francia y el Reino de Italia (considerados los países con flotas más débiles), y hasta 1931 para el resto de los firmantes.⁵⁶⁹ Las potencias firmantes del tratado, renovaron los acuerdos en el *Tratado Naval de Londres* de abril de 1930, donde se acordó los límites al calibre de la artillería a bordo de los buques, diferenciando entre cruceros "pesados" y "ligeros" según el calibre de sus cañones. En este tratado se dispuso una limitación para los "cruceros pesados" (con calibre máximo de 203 mm), mientras se reguló a los submarinos como iguales a las naves de superficie. Igualmente, en este tratado, en el cual se incluyó a Alemania, reiteraba la necesidad de garantizar la seguridad de las tripulaciones de buques mercantes que fueran objeto de ataques por submarinos.⁵⁷⁰ No obstante, el *Tratado de Washington* sufrió un primer revés en 1934 cuando el gobierno de Japón anunció que no renovarían su adhesión a los términos del Tratado, lo cual estaba previsto realizar en el *Segundo Tratado Naval de Londres* a suscribirse en 1936. El tratado detuvo la continua tendencia al alza del tamaño del acorazado y detuvo la construcción completamente por más de una década.⁵⁷¹ Así, Japón aplicó los términos del *Tratado Naval de Washington* sólo hasta 1936, rechazando nuevas limitaciones a la construcción de naves de guerra, al considerar que el tratado impedía que la Armada Imperial Japonesa,

⁵⁶⁹ *Idem.*

⁵⁷⁰ Charles Messenger. *World War II in the Atlantic*. New York. Gallery Books, 1990, 9-11,

⁵⁷¹ *Idem.*

que entonces era la tercera flota de guerra más grande del planeta, creciera al mismo ritmo que la *Royal Navy* británica y la Armada de los Estados Unidos *US Navy*, justo en esos momentos estaba comenzando la Segunda guerra Chino-japonesa.⁵⁷² Los acuerdos de paz citados anteriormente modificaron la correlación de fuerzas en el ámbito militar y el poder naval no fue una excepción. Entre otras cuestiones, desaparecieron marinas de guerra de primer orden, como la alemana, y se potenciaron otras como la estadounidense o la japonesa.

b. El plan alemán de construcción naval. *Plan Z*

En el año de 1933 Adolfo Hitler se convirtió en canciller del Reich y planteó la promesa de cambiar las condiciones del tratado de Versalles con la oferta de apoyar el desarrollo de un programa de construcción naval que rebasara los límites y condiciones fijados en 1919. En tal sentido, en marzo de 1935 Hitler denunció el *Tratado de Versalles* y proclamó el restablecimiento de la fuerza aérea alemana *Luftwaffe*. Esta proclama fue la primera acción encaminada al rearme alemán. Tres meses más tarde, se concretó el *Tratado Anglo-alemán*, suscrito en junio de ese año donde Alemania lograba el derecho de disponer de una armada con un potencial no mayor al 35 % de la armada británica, pero se otorgaba el derecho de la paridad en el número de submarinos permitiendo así el renacimiento del arma submarina alemana. El tratado sirvió de plataforma propagandista para mostrar al mundo que la Alemania *Nazi* no tenía

⁵⁷² Conference on The Limitation of Armament. Treaty, *ob. cit.*, 248.

intenciones de enfrascarse nuevamente en una carrera armamentista naval con Gran Bretaña.⁵⁷³ Para enero de 1936 Alemania ya tenía en servicio 11 nuevos submarinos y comenzó la construcción de dos acorazados de 32.000 toneladas con tres torres triples de cañones de 11 pulgadas estos eran el *Scarnhorst* y el *Gneiseau*. También, en 1936 los astilleros alemanes iniciaron los trabajos de construcción de los que serían los más poderosos acorazados de la *Kriegsmarine*; el *Bismark* y el *Tirpitz* de 41.700 toneladas y 42.900 toneladas respectivamente. Ese mismo año se incorporaron a la flota los cruceros *Leipzig* y *Nüremberg*. En 1937 se experimentó un rápido crecimiento siendo botados los primeros cruceros pesados, es decir, el *Admiral Hipper* y el *Blucher*, armados ambos con ocho cañones de 8 pulgadas.⁵⁷⁴

El lunes 14 de marzo de 1938, después de la recuperación de la zona desmilitarizada, se concretó el *Auschuls* austriaco (La anexión de Austria al Reich Alemania) con la entrada triunfal de Hitler a Viena. Poco después se ejecutó la toma de los Sudetes checoslovacos ante la inacción e impotencia de Francia y Gran Bretaña que capitularon ante las demandas territoriales de Hitler y “una propuesta de paz duradera” formuladas en el *Acuerdo de Múnich* en el mes de septiembre de 1938. Amén de este tratado, Adolfo Hitler le manifestó al comandante en jefe de la *Kriegsmarine*, almirante Erich Raeder la posibilidad de un eventual inicio de hostilidades con Gran Bretaña y Francia por lo que le instó acelerar la finalización de los acorazados del tipo

⁵⁷³ Richard Humble, *La Flota de Altamar de Hitler. ob. cit.*, 33

⁵⁷⁴ *Ídem.*

Bismark-Tirpitz y preparar un plan de construcciones navales al cual se le daría máxima prioridad a fin de consolidar una gran flota, dando la seguridad de que Alemania no entraría en guerra antes de 1944-1945 según lo señala el historiador y oficial de marina española Luis de la Sierra en su obra *La Guerra Naval en el Atlántico*.⁵⁷⁵ En consecuencia, el Alto Mando Naval Alemán después de un amplio y detallado estudio, preparó dos planes basados en la capacidad de la industria naval y astilleros alemanes.⁵⁷⁶

El primer plan de construcción naval, preveía la construcción masiva de submarinos y de acorazados de 20.000 toneladas destinados a atacar el tráfico marítimo británico, propuesta la cual se podía desarrollar y concretar a corto plazo auspiciada y apoyada por el almirante Karl Dönitz, comandante de la fuerza submarina. Dönitz veía en esta propuesta, grandes posibilidades que una poderosa flota de submarinos con menor costo y tiempo de construcción, y capacidad demostrada lograra cortar el comercio marítimo británico y de explotar la vulnerabilidad de los buques de superficie de la "Royal Navy", la mayor flota en esa época.⁵⁷⁷ La segunda propuesta, planteada por el almirante Raeder, fue un plan de construcción a largo plazo de una flota más equilibrada y potente capaz de enfrentarse con la flota británica con probabilidades de

⁵⁷⁵ Luis de la Sierra, Capitán de fragata. *La guerra Naval en el Atlántico (1939-1945)*. Barcelona-España. Editorial Juventud, S.A. 1974, 24.

⁵⁷⁶ Robert Jackson, *Kriegsmarine, The Illustrated history of the German Navy in WWII*, 21-23.

⁵⁷⁷ Andrew Williams. *La Batalla del Atlántico*, Barcelona-España, Editorial Memoria Critica, segunda Edición. 2004, 27-29.

derrotarla y a la vez atacar su tráfico marítimo.⁵⁷⁸ Raeder expuso sin rodeos ni sutilezas a Hitler que en caso de desarrollar el plan a largo plazo y si estallaba la guerra antes de 1944, Alemania se vería en marcada desventaja y debilidad ante la Gran Bretaña.⁵⁷⁹ Sin embargo y amén de las inquietudes presentadas por el comandante de la *Kriegsmarine* en enero de 1939, el *Führer* optó por desarrollar el segundo plan de construcciones navales denominándolo “*Plan Z*” al cual le dio prioridad sobre cualquier programa de armamento del *Reich*.

El *Plan Z* preveía un programa de construcciones navales acelerado a ser desarrollado en el transcurso de seis años (1939-1945) y bajo el mayor secreto a fin de evitar caer en otra carrera armamentista. Con un costo de 33.000 millones de *Reichsmark*. (En español Marcos del Reich alemán). La estructura de este plan partía de la base que, la *Royal Navy* británica era su principal enemigo y que la guerra con esta sería inevitable en el año de 1945, por lo que para esa fecha la *Kriegsmarine* debería estar equiparada a la armada británica la cual era la mayor en número en Europa.⁵⁸⁰ El *Plan Z* debía alcanzar para 1946, un potencial de: seis acorazados de 56.000 toneladas armados con ocho cañones de 406 mm, doce acorazados de 20.000 toneladas, tres cruceros de batalla de 30.000 toneladas armados con ocho piezas de 308 mm, tres acorazados de bolsillo, cuatro portaviones de 20.000 toneladas con capacidad para 35 aviones, cinco cruceros pesados, cuarenta y cuatro cruceros ligeros, setenta y

⁵⁷⁸ Luis de la Sierra, *ob. cit.*, 20.

⁵⁷⁹ *Ídem*.

⁵⁸⁰ Robert Jackson, 24

ocho destructores y noventa torpederos⁵⁸¹ (Ver Anexo N° 3). Para más detalles en cuanto a características y diseño de los buques (Ver Anexo N° 4-A). Además de estas unidades se construirían un importante número de buques auxiliares tales como; destructores de escolta (*Schnell Geleitboote*) Torpederos (*Torpedoboot*) y lanchas rápidas de ataque (*Schnellboot*), buques auxiliares (*Troßschiff*), buques aviso (*Zielschiffe*) naves de entrenamiento (*Artillerieschulschiff*): buques batería antiaéreas (*Schwimmende Flakbatterie*), barcos rápidos (*Flottentender*), buques de desembarco (*Marinefährrahm*), dragaminas (*Minensuchboote*) que llegarían a 200 unidades. Para detalle del número, años de construcción y diseño del tipo de embarcaciones previstos en este plan (Ver Anexo N° 4-B) En cuanto a la fuerza submarina, se previeron en el plan la construcción de doscientos cuarenta y nueve submarinos, entre costeros y de altamar. En este plan se previeron además la construcción de submarinos enanos de los tipos: *Bernannter Torpedo*, *Neger*, *Marder*, *Molch*, *Hecht*, *Biber* y *Seehund*. Para ver más detalles sobre los distintos tipos, características, armamentos y prestaciones de los submarinos alemanes (Ver Anexo N°4-C). En cuanto al personal naval de la *Kriegsmarine*, se estimaba que este debería alcanzar al menos 201.000 hombres para 1941. Cabe acotar que el *Plan Z*, reflejaba el total desprecio que sentía Adolfo Hitler ante cualquier reacción que pudiesen tener Gran Bretaña y Francia a principios de 1939, dando por sentado que la *Kriegsmarine*, lograría en 1945 disponer de un potencial similar al de la *Royal Navy* y soslayaba la oposición presentada por el comandante de

⁵⁸¹ Luis de la Sierra, *ob. cit.*, 21. Ver también Richard Humble, *La Flota de Altamar de Hitler. ob. cit.*, 34.

la fuerza submarina alemana Karl Dönitz que promulgaba la máxima prioridad a la construcción de submarinos ya que estos proporcionarían la paridad naval en una guerra con Gran Bretaña.⁵⁸²

Sin embargo, tras la invasión de Polonia por las fuerzas armadas del *III Reich* y la sorpresiva declaración de guerra del 3 de septiembre de 1939 hecha por Francia y la Gran Bretaña a Alemania dio por tierra la posibilidad del desarrollo del *Plan Z*. Una vez declarada la guerra, para Alemania resultaba ya imposible construir la flota equilibrada que había planteado el gran almirante Erich Raeder, y que fuera capaz de enfrentarse en conjunto a la *Royal Navy* y a la *Marina Nacional francesa*, dada la abrumadora diferencia en número de unidades capitales con que ya disponían estas armadas por lo que la única línea de acción posible y viable era de dedicar todo el esfuerzo posible de los astilleros alemanes en la construcción de submarinos y concluir sólo los buques de superficie que se encontraban en avanzado estado de construcción.⁵⁸³ El 3 de septiembre de 1939 daba comienzo la guerra con Francia e Inglaterra como también la defunción del *Plan "Z"*. Ese mismo día el almirante Raeder en una reunión sostenida con el Estado Mayor de la *Kriegsmarine* dijo⁵⁸⁴:

“Las fuerzas de superficie no pueden hacer más que demostrar como saben morir con gallardía y por lo tanto estar dispuestos a sentar las bases para una reconstrucción posterior”.

⁵⁸² Richard Humble, *ob. cit.*, 34.

⁵⁸³ Luis de la Sierra, *ob. cit.*, 23.

⁵⁸⁴ Erich Raeder, *My Life*, Annapolis, Maryland.: Naval Institute Press, 1960, 13. Ver también Richard Humble, *ob. cit.*, 35.

c. Orden de Batalla para septiembre de 1939

Al estallar las hostilidades en septiembre de 1939, la armada alemana poseía una alta moral y personal bien preparado, pero disponía de un deficiente número de unidades de combate de superficie en comparación a los que poseían Gran Bretaña y Francia (Ver Anexo N° 5). La Kriegsmarine tenía en proceso de construcción solamente un portaaviones (*Flugzeugträger*): "*Graf Zeppelin*" que se encontraba en astillero, pero nunca fue concluido, En proceso avanzado de construcción dos acorazados (*Schlachtschiff*): "*Bismarck*" y "*Tirpitz*", dos cruceros de Batalla *Schlachtschiff*; *Gneisenau* y *Scharnhorst*, tres acorazados de bolsillo disponibles (*Panzerschiff*): *Admiral Graf Spee*, *Admiral Scheer* y *Deutschland*. Los viejos cruceros (*Linien Schiff*): *Schlesien* y *Schleswig Holstein*. Los cruceros Pesados (*Schwerer Kreuzer*): *Admiral Hipper*, *Blücher*, *Prinz Eugen*, *Seydlitz* y *Lützow*, seis cruceros Ligeros (*Leichter Kreuzer*): *Emden*, *Königsberg*, *Karlsruhe*, *Köln*, *Leipzig* y *Nürnberg*. (Ver Anexos N° 4-A y 4-B) pero solamente poseía 57 submarinos disponibles y 29 más de diversos tipos en proceso de construcción.⁵⁸⁵ (Ver Anexo N° 4-C y N° 6)

La *Royal Navy* disponía de un total de 1.917.178 toneladas, conformados por 15 acorazados y cruceros de batalla en servicio, además de siete en construcción, siendo el *HMS Nelson* y el *HMS Rodney*, los dos navíos de línea más modernos construidos después de 1919. Siete portaaviones en servicio, cinco de los cuales eran viejas unidades mercantes transformadas, más seis nuevos portaviones en construcción, 18

⁵⁸⁵ Luis de la Sierra. *ob. cit.*, 24.

cruceros pesados, 49 cruceros ligeros en servicio y 19 en construcción, 191 destructores y 32 en construcción, y 57 submarinos en servicio y 29 en construcción.⁵⁸⁶

A pesar de que Gran Bretaña no tenía la marina de guerra más moderna, era más la más numerosa y suficiente para neutralizar a flota alemana y aferrarse a su mejor defensa, el mar que la rodeaba.⁵⁸⁷ Pero, aunque fuese una flota realmente impresionante (sólo equiparada con la *US Navy*), tenía que enfrentarse con el problema de la dispersión de sus unidades por todos los mares del mundo. El problema de la dispersión sí era tomado en serio a partir de ese momento, pero dicha limitación se vio aliviado en los años sucesivos por dos factores importantes: La supresión de la amenaza de la flota francesa a favor de Alemania y de la neutralización de la flota italiana confinada al mar mediterráneo.

Al inicio de las hostilidades, la flota francesa se había conjugado con la británica, creando un poderoso bloque naval; esto de alguna forma había mitigado el temor a la dispersión de la *Royal Navy*. Al estallar la guerra, la *Regia Marina italiana* disponía de seis acorazados con los que disputar el control del Mediterráneo, de los cuales, los cuatro más modernos, estaban siendo reacondicionados. Además de los seis barcos capitales, los italianos tenían 19 cruceros, 59 destructores, 67 torpederos y 116 submarinos.⁵⁸⁸ (Ver Anexo N° 5) *Italia*, que inicialmente se había declarado no

⁵⁸⁶ *Idem.*

⁵⁸⁷ Paul Kennedy. *The Rise and Fall of the British Naval Mastery*, London-GB, Fontana Press, 1983, 353-355.

⁵⁸⁸ Robert Gardiner, *ob. cit.*, 1980, 280-282.

beligerante tomó partido con la Alemania *Nazi* en junio de 1940, poco antes de la caída de Francia. La conformación de un nuevo Gobierno francés en Vichy favorable a Alemania neutralizó a la flota francesa dejando a Gran Bretaña sólo ante la amenaza naval del eje. Esta situación llevó al primer ministro británico sir Winston Churchill en compañía del primer Lord del Mar Sir Dudley Pound y el almirante Andrew Cunningham, comandante de la flota británica del *Mediterráneo* a tomar la decisión de eliminar la potencial amenaza de la escuadra naval francés presente en el Mar *Mediterráneo*, al mando del almirante Gensoul, ejecutando la operación *Catapulta*⁵⁸⁹. Posteriormente en el mes de noviembre de ese mismo año la armada británica consciente de la latente amenaza, que generaba la presencia de la escuadra italiana en el *Mediterráneo* ejecutó la *Operación Judgement*⁵⁹⁰ con el fin de minimizar amenaza naval que representaba las unidades de la *Regia Marina italiana*.

⁵⁸⁹ **Operación Catapulta:** Operación naval de bombardeo contra la escuadra francesa del Mediterráneo surta en la base naval de *Mers-el-Kebir* en *Algeria*, realizado por la fuerza naval británica “H” comandada por el almirante Somerville y compuesta por los acorazados *HMS Hood*, *HMS. Valiant* y *HMS Resolución* junto con el portaviones *HMS. Ark Royal*, el 3 de julio de 1940, hundiendo a los acorazados *Bretagne* y *Provence*, al crucero *Dunkerque* y al destructor pesado *Mogador* pudiendo escapar a solamente el crucero *Strasbourg* que se refugia en el puerto de *Toulusse* neutralizando el poder naval francés en el área. Fuente Luis de la Sierra, capitán de fragata, *La Guerra Naval en el Mediterráneo, (1940-1943)*, Barcelona España, Editorial Juventud, 1976, 54-57.

⁵⁹⁰ **Operación Judgement:** Ataque aeronaval británico sorpresa realizado contra el puerto de Taranto. Bajo la dirección del almirante Andrew Cunningham contando con el portaviones *HMS Illustrious*. escoltado por dos cruceros pesados, dos cruceros ligeros y cuatro destructores. El portaaviones contaba con cinco escuadrones navales, Se fijó como fecha de ataque la noche del 11 al 12 de noviembre de 1940 cuando un grupo de 29 aviones biplanos *Fairey Swordfish* británicos atacaron a los navíos italianos surtos en Taranto. Durante los ataques, el acorazado *Littorio* fue impactado por dos torpedos, mientras que los acorazados *Conte di Cavour* y *Caio Duilio* y el crucero *Gorizia* fueron averiados por impactos de bombas. Fuente Luis de la Sierra, capitán de fragata, *La Guerra Naval en el Mediterráneo, (1940-1943)*, Barcelona España, Editorial Juventud, 1976, 132-137.

Es importante señalar que la flota británica se vio respaldada desde el primer momento por la cooperación de los Estados Unidos, que si bien no combatía oficialmente contra las fuerzas del eje si alejaba el fantasma de la dispersión de sus fuerzas navales cubriendo áreas marítimas de mutua confluencia en el Atlántico Norte apoyando la custodia de los convoyes que salían desde Halifax y Seattle Canada con destino a la Gran Bretaña.

d. El pensamiento y la estrategia naval en la S.G.M

Como ya se indicó en el preámbulo de este capítulo, las lecciones aprendidas en base a las vivencias y experiencias de la Primera Guerra Mundial generó nuevos preceptos y proporcionó enseñanzas para las armadas de las potencias mundiales durante los años del periodo de entreguerras (1918-1939). Igualmente, el desarrollo tecnológico y las experiencias del conflicto pasado, obligaron a adecuar las tradicionales líneas del pensamiento naval, sobre el espectro de las futuras guerras en el mar en busca de su control y/o dominio. La modificación del pensamiento naval, llevaría a la necesidad de contemplar nuevas amenazas múltiples y nuevas formas de acción, que exigirían un esquema de marinas más equilibradas y diversificadas para hacer frente a todo el nuevo concepto de la guerra en el mar. El pensamiento del poder naval, propuesto por Alfred T. Mahan, perdería vigencia, aunque continuaría presente, pero no dominaría la estrategia naval futura como lo había hecho hasta entonces, tal como ya se ha comentado, debido a que el concepto de batalla decisiva entre flotas sobre el cual se basó su pensamiento dio paso a un enfrentamiento asimétrico donde

pasarían a jugar un importante papel las aeronaves y los submarinos como veremos más adelante a propósito de la operación *Neuland*.

Por otra parte, y según lo planteado por el Capitán de Navío Edgar Blanco Carrero en su trabajo titulado *Teoría y Praxis de la Guerra en el Mar entre 1914-1918 y su influencia en Venezuela*.⁵⁹¹ Expresó que, durante la Primera Guerra Mundial, y posteriormente en el período entreguerras, el pensamiento estratégico naval estuvo marcado por la consolidación de diferentes escuelas de pensamiento que definieron la naturaleza de los enfrentamientos que se desarrollaron en ese conflicto y posteriormente continuaron proyectándose al futuro mediato.

La primera de estas escuelas o líneas de pensamiento naval, fue considerada como *Navalista* pura y estuvo representada por el pensamiento de Alfred T. Mahan y por el historiador y abogado británico Julian Corbett. La segunda, una escuela denominada *Continentalista* representada por lo que se denominó la *Jeune Ecole* francesa que se vino consolidando desde mediados del Siglo XIX. La tercera, denominada por el mismo Blanco C. como escuela del pensamiento naval *mixto o sincrético*, que consideraba los aspectos estratégicos geográficos como una totalidad y estuvo representada por pensadores que reflexionaron sobre la guerra en el mar a partir de sus experiencias en la Gran Guerra tales como el almirante francés Raoul Castex, los almirantes alemanes Wolfgang Wegener y Otto Gross y el almirante italiano

⁵⁹¹ Edgar Blanco Carrero, Capitán de navío (r). “Teoría y Praxis de la Guerra en el Mar entre 1914-1918 y su influencia en Venezuela”. en "Blog Festina Lente" Documento publicado en línea.

Giovanni Sechi.⁵⁹² Estas tres líneas de pensamiento naval fueron evolucionando en el Período de entre guerras y conformaron la plataforma del pensamiento naval para los inicios de la Segunda Guerra Mundial.

Cabe destacar que, la escuela *Navalista* pura, se originó como ya se ha señalado con el pensamiento de Alfred Mahan a finales del Siglo XIX, quien gracias al concepto de poder naval entendido modernamente como la capacidad de un Estado de auto-organizarse hacia el mar generó una forma de hacer, basada en un método histórico, que sería seguida por algunos de los principales contendientes de la guerra, es decir, el Reino Unido, Alemania, Japón y Estados Unidos.⁵⁹³ De acuerdo con esta escuela la capacidad de auto organización, suponía el control del comercio marítimo a escala global y para ello era necesario que el Estado dispusiese de una fuerza naval que protegiera su tráfico marítimo y, a su vez, en caso de conflicto, destruyera la fuerza naval adversaria, en un combate decisivo, de modo que el tráfico marítimo enemigo estuviera a su merced. Ver A.T Mahan, *The influence of Sea Power Under History 1660-1783*.⁵⁹⁴ Este último concepto estuvo enmarcado en lo que se conceptualizó como dominio del mar que tendría importantes consecuencias en la planificación de la guerra por parte de los Estados que estuvieron necesitados de mantener una importante proyección marítima.⁵⁹⁵

⁵⁹² *Ibíd.*, 3.

⁵⁹³ *Ibíd.*, 4.

⁵⁹⁴ A.T. Mahan, US Navy Captain. *The influence of Sea Power Under History 1660-1783*. Mineola – USA. Dover Publicación, Inc. Edición de 1987, 555.

⁵⁹⁵ *Ibíd.*, 5.

La segunda escuela de pensamiento, de origen francés, se denominó *Jeune Ecole* y reconocida como *Continentalista*, asumía, de forma realista, que los grandes desarrollos tecnológicos alcanzados a finales del siglo XIX permitían que pequeñas embarcaciones pudiesen producir grandes daños a buques de grandes dimensiones por lo que era excesivamente costoso para un estado plantearse un proceso de desarrollo naval cuyos resultados pudieran ser destruidos por un efectivo sistema de defensa marítima compuesto por artillería de costa, minas anti-buques, submarinos y lanchas torpederas. El principal promotor de esta concepción de la guerra naval fue el Almirante francés Aube quien elaboró un análisis de fondo del carácter cambiante del contexto internacional y los medios disponibles en su obra; *La Guerre maritime et les ports français*. Para este autor, los nuevos medios navales funcionaban como equalizadores de potencia que combinados con la guerra de corso podían obligar a poder naval i británico a dispersar sus fuerzas.⁵⁹⁶

La tercera escuela de pensamiento naval, conocida como *La Escuela de pensamiento mixto*, surgió como consecuencia de una práctica consuetudinaria que sería sistematizada por los almirantes Sechi en 1906, Gross y Wegener en 1929 y Castex en 1937. Esta línea de pensamiento naval puede ser considerada como *mixta* ya que representaba un punto intermedio entre la concepción *Navalista* pura y *Continentalista* pura, a partir de la influencia que ejerce el mar sobre la tierra y la tierra sobre el mar, con lo cual el apoyo naval a tierra, la perturbación del tráfico marítimo adversario, la

⁵⁹⁶ *Ibid.*, 6-7.

defensa de costa y la disposición de una importante fuerza naval que le permitiera al país diseñar maniobras navales de naturaleza estratégica para disponer de una gran capacidad de negociación eran sus ideas centrales:⁵⁹⁷

1. El pensamiento y esquema estratégico naval alemán 1939

Al iniciar la guerra en septiembre de 1939, el alto mando naval alemán seguía los preceptos establecidos por la escuela del pensamiento naval *Mixto* implementando la ejecución de la interdicción de las rutas comerciales y tráfico marítimo británico aplicando la Guerra de Corso basada en el éxito obtenido por parte de la *Kaiserlichmarine* en el empleo de sus buques corsarios y submarinos durante la Primera Guerra Mundial, en especial durante el año 1917, cuando se aplicó la *Guerra Submarina Irrestringida* contra el tráfico marítimo británico (Para detalles, ver la obra de V.E. Tarrant *The Uboat Offensive 1914-1945*)⁵⁹⁸. Basado en su experiencia de combate obtenida durante la Gran Guerra y a los criterios planteados en el compendio de tres escritos y publicados entre 1915 y 1917 titulado; “*La Estrategia Naval en la Guerra Mundial*” publicado en Berlín en 1929 y luego reeditada en 1941, donde el estratega naval alemán, Vice almirante Wolfgang Wegener, criticó la estrategia naval alemana adoptada por el almirante von Tirpitz durante la Primera Guerra Mundial denominada la *Teoría del Riesgo*.⁵⁹⁹ (en alemán *risikogedanke*) La tesis de Wegener estaba limitada

⁵⁹⁷ *Ibid.*, 6.

⁵⁹⁸ V.E. Tarrant *The Uboat Offensive 1914-1945*, Annapolis Maryland, Naval Institute Press, 1983, 53-54.

⁵⁹⁹ **Teoría del Riesgo:** Teoría desarrollada por el almirante von Tirpitz comandante de la armada imperial

por su férrea idea de que Gran Bretaña y su dominio sobre los océanos del mundo se interponía en el camino de grandeza del pueblo alemán por lo que sostenía de que Alemania entraría nuevamente y de forma inexorablemente en guerra con Gran Bretaña, por lo que la marina del *Reich* tendría dos alternativas; La primera, era la de construir una flota equilibrada y poderosa y asegurar posiciones geográficas y bases navales desde Noruega y Francia para poder desde esas bases, operar en el Atlántico esquivando el bloqueo naval británico tal y como había sucedido en el transcurso de la Gran Guerra. Sustentado en esta teoría enunció que:⁶⁰⁰

“... La estrategia Naval es la ciencia de la posición geográfica, por lo que la voluntad táctica para la batalla esta correlacionada con la geografía...”

En caso de no ser viable esta propuesta, Alemania debería estructurar, como segunda vía, un sistema de alianzas mediante las cuales pudiese neutralizar el dominio británico sobre el control del comercio en Europa dándole preponderancia a la ejecución de la “*Guerra Económica*”, (teoría enfocada en el ataque a las líneas de comunicaciones y comercio marítimo) más que en la batalla propiamente dicha. En tal

alemana que denominó “*Teoría del riesgo*”, por la que argumentaba que una flota inferior podía adquirir un peso diplomático mayor para disuadir a otra más poderosa, si suponía para una amenaza suficiente que pudiese dejarla merced de un tercer adversario, incluso si era derrotada. Una idea que Von Tirpiz, tuvo muy presente en el desarrollo de la marina de guerra alemana, y que llevó a este país a doblar su número de acorazados y cruceros, alcanzando el año 1914 como la segunda potencia naval tras Gran Bretaña. Adolfo Morales Trueba, “El escenario naval tras la Primera Guerra Mundial”, *Revista de Estudios en Seguridad Internacional*, Vol. 3, No. 2, (2017), 147-168.

⁶⁰⁰ Kenneth P. Hansen, Commander Canadian Forces Maritime Command. “Raeder Versus Wegener Conflict in German Naval Strategy Naval” En *War College Review*, Autumn 2005, Vol. 58, No. 4, 81-108 y 86.

sentido y como lo señala Richard Humble en su obra ya citada,⁶⁰¹ Wegener, fue visto por sus contemporáneos como el líder de la *Nueva escuela del pensamiento naval alemán*, pero también como uno de los clásicos profetas sin honor del siglo XX. Sus posiciones y teorías sobre la marina oceánica y su forma de empleo, fueron rechazadas por el alto mando naval de la *Kriegsmarine* por ser teóricas e impracticables, entrando en fuertes discrepancias con la visión del gran almirante Raeder quien tenía una visión obligatoriamente más realista, pero dado al desarrollo de los acontecimientos ocurridos durante la Batalla del Atlántico, los señalamientos de Wegener quedarían en gran parte justificados ya que había declarado en su libro de 1929, "*Mientras Inglaterra actúe como un puesto de avanzada de América, ningún mundo europeo podrá establecerse.*"⁶⁰²

Por otra parte, el gran almirante Raeder al recibir el cargo de comandante de la *Kriegsmarine* en 1928, su línea de pensamiento naval tuvo que estar basado en realidades políticas y militares más que en planes y doctrinas navales o en ideas y criterios operativos y según lo señala Kenneth P. Hansen en su obra ya citada⁶⁰³ como también en lo expresado por el propio Raeder en su auto biografía.⁶⁰⁴ Amén de esta situación, Raeder aplicó un enfoque nuevo y flexible de la estrategia del poder marítimo alemán como del diseño de buques de guerra y conceptos operacionales propios de

⁶⁰¹ Richard Humble. *ob. cit.*, 26-27.

⁶⁰² *Ibid.*, 103-104.

⁶⁰³ *Ibid.*, 105.

⁶⁰⁴ Erich Raeder, *My Life*, *ob. cit.*, 99-101.

Raeder que hubiesen sido anatema para los líderes navales de la era del almirante Tirpitz. Su concepción del poder naval nació de una construcción filosófica distinta de la típica visión angloamericana, basada en los escritos de Mahan y Sir Julian Corbett, o incluso el alemán Tirpitziano vista de las décadas anteriores. Los usos innovadores de la fuerza marítima de Raeder fueron en realidad primeros ejemplos de guerra asimétrica. Su teoría de que un ataque de amplia base a todos los elementos del comercio marítimo como del uso por parte de la *Kriegsmarine* de conceptos de logística operativa fue un concepto innovador, "primicia mundial", que no ha recibido el reconocimiento adecuado.⁶⁰⁵

Igualmente, el pensamiento estratégico naval alemán estuvo basado por los señalamientos hechos por el capitán de navío y doctor en filosofía Otto Groos, en su obra; *La Doctrina de la Guerra Marítima según las enseñanzas de la Guerra Mundial*. Allí señaló la importancia de la ejecución de la guerra de corso, la guerra al comercio, la protección del tráfico marítimo, el estrechamiento del comercio mundial y de cómo ejecutar operaciones combinadas como métodos para ejercer el dominio del mar.⁶⁰⁶ Gross, coincidiendo con el francés Castex, también afirmaba que el objetivo de la guerra naval no es el dominio del mar, sino el dominio de las comunicaciones marítimas, agregando además, que la naturaleza de la guerra tenía un alcance limitado que se considera logrado cuando “el adversario no tiene posibilidad de atacar

⁶⁰⁵ Kenneth P. Hansen, *ob. cit.*, 107-108.

⁶⁰⁶ Otto, Groos, *La Doctrina de la Guerra marítima según las enseñanzas de la Guerra Mundial*. Madrid-España, Editorial Naval, Madrid, 1930, 159-164 y 188-192.

eficazmente las comunicaciones económicas y militares, ni de utilizar ni defender las propias”.⁶⁰⁷ Gross, abogó por mantener un equilibrio entre el mar y la tierra focalizado en el ataque al tráfico marítimo. La orientación de su pensamiento estuvo enmarcada en la posición desventajosa de su país y el exitoso desempeño del arma submarina y la guerra de corso llevada a cabo durante la Primera Guerra Mundial.⁶⁰⁸

2. El pensamiento y esquema estratégico naval británico 1939

El pensamiento estratégico naval británico estuvo imbuido por la síntesis de los preceptos de Alfred T. Mahan, y Julian Corbett ya señalados anteriormente generando un importante proceso de crecimiento y estandarización de las principales marinas de guerra de todo el mundo. Pero a diferencia de Mahan; Corbett razonó que los fines políticos diferentes, requieren fórmulas y grados diferentes para el control del mar. La importancia del pensamiento de Corbett estribó en el hecho que, a pesar de no considerar la importancia de otros desarrollos tecnológicos como el submarino y las aeronaves, intentó considerar, aspectos geográficos, logísticos y técnicos como también, seguir una aproximación basada en los aspectos políticos y morales de la guerra siguiendo el pensamiento de Clausewitz.⁶⁰⁹ En este sentido, Corbett estimó que como era imposible obtener el dominio del mar (Comando del mar), el tema central de la estrategia en el mar era alcanzar una importante libertad de maniobra sólo posible a través de las operaciones de bloqueo y del control de las aguas en que mayormente se

⁶⁰⁷ *Ibíd.*, 27-29.

⁶⁰⁸ *Ídem.*

⁶⁰⁹ Edgar Blanco Carrero, C.N. (r)., *ob.*, *cit.*, 7.

desarrollaban las operaciones para mantener abiertas las líneas de comunicaciones. Parte de la solución a la integración de estas dos líneas de pensamiento, fue ideada por Sir John Fisher, Primer Lord del Almirantazgo británico en 1889 mediante la proposición al parlamento británico en 1898, del esquema de desarrollo de un poder naval conocido como el *Two Power estándar Fleet*⁶¹⁰ que debería ser capaz de enfrentar al mismo tiempo a la segunda y tercera armada más poderosa del mundo.

El almirantazgo británico mantuvo *La Norma de las dos potencias* hasta el año de 1929 dado a las restricciones y controles establecidos por el *Tratado naval de Washington* para la regularización del crecimiento de las flotas durante el período de entreguerras, generó el problema de limitaciones en la capacidad de dispersión de las fuerzas navales británicas, dada la necesidad de mantener presencia en el océano Pacífico y en el mar Mediterráneo ante la creciente y potencial amenaza naval de Japón e Italia, amenaza esta agudizada en la década de los años 30. También *el Tratado Naval de Washington de 1929* generó problemas en la planificación de las líneas de expansión de la *Royal Navy*, ante la disyuntiva del almirantazgo en la asignación de prioridad en

⁶¹⁰*Two power estándar Fleet*: En español *Norma para la flota de dos potencias*. Fue una ley del Parlamento del Reino Unido (Ley de Defensa Naval de 1889) aprobada el 31 de mayo de 1889 estableciéndose el programa de crecimiento de la de la Flota británica aumentando la fuerza naval del Reino Unido que establecía que la *Royal Navy* mantuviera una cantidad de acorazados al menos igual a la fuerza combinada de las dos siguientes armadas más grandes del mundo, que entonces eran la francesa y rusa. Durante los siguientes cuatro años, se construyeron diez nuevos acorazados, treinta y ocho nuevos cruceros, dieciocho nuevos torpederos y cuatro nuevos cañoneros rápidos. *La norma de las dos potencias* se mantuvo hasta que comenzó el control del crecimiento de las flotas durante el período de entreguerras determinado por el *Tratado de Washington* de 1929. Fuente. L.W. Martin. “Comienzo de la Carrera Naval”. *En Historia mundial del Siglo XX*. Barcelona-España. Editorial Verguera, t. I., 121-129 y 123.

la construcción en el número de acorazados y/o portaviones.⁶¹¹ Otro aspecto que afectaría a la marina británica, fue el falló de percepción de los estrategas navales británicos en cuanto a la neutralización de la amenaza submarina en una futura guerra contra Alemania. En 1939, al asumir Winston Churchill el cargo de Primer Lord del mar, tenía pleno conocimiento del peligro que representaba la amenaza de una campaña submarina alemana en el Atlántico, pero sus apreciaciones fueron erradas al considerar en forma optimista, que el desarrollo del sistema de detección de submarino *ASDIC*⁶¹² y la implementación de los convoyes con escolta para mantener las rutas de comercio marítimo, como también la vigilancia marítima a través de patrullaje aéreo desde costa, neutralizaba el ataque de los submarinos y anulaba su amenaza. Esta mala percepción redundó en la reducción de los programas de construcción de destructores lo que afectó severamente la indisponibilidad de buques escoltas para realizar operaciones de patrullaje y prestar la seguridad de los convoyes que realizaban las rutas marítimas a las islas británicas durante los primeros meses de la Batalla del Atlántico.⁶¹³

⁶¹¹ Luis de La Sierra. *La guerra Naval en el Atlántico. ob. cit.*, 18-19.

⁶¹² *ASDIC*: Acrónimo en inglés de (*Allied submarine detection investigate comitee*), en español Comité aliado de investigación sobre detección submarina, más tarde conocido como *SONAR*, era un dispositivo secreto desarrollado por la armada británica desde 1917 para localizar submarinos sumergidos. Consistía en un transmisor y receptor de sonido electromagnético. Este estaba alojado en una cúpula o domo de metal ubicado debajo del casco del barco. Se enviaba haces de alta frecuencia, "pings" audibles, que rebotaban cuando chocaban contra un submarino. Fuente: David Mason *Submarinos, la Amenaza Secreta*. Madrid-España, Editorial San Martín, Libro de Armas N° 28. 1968, 15-19.

⁶¹³ Andrew Lambert, *Sea Power, 1939-1940*, "Churchill and the Strategic origins of the Battle of Atlantic." En; Geofrey Till. *Sea Power, Theory and Practice*. Portland Oregon-USA. Frank Cass & Co. Ltd. 1994, 86-108.

Amén de estos errores de percepción o juicio errados en cuanto al planteamiento estratégico de la guerra anti submarina y la estrategia marítima a adoptar en el Atlántico para 1939, el almirantazgo británico y la *Royal Navy* basó inicialmente su estrategia naval para el océano Atlántico y mar Báltico en el mal planteado y fallido *Plan Catherine*⁶¹⁴.

El almirantazgo británico también consideró en su esquema estratégico, la colaboración anglo-francesa la cual había estado perfilando en el curso del invierno de 1938-1939. Al estallar la guerra en septiembre de 1939, la gran estrategia aliada reflejaba la experiencia de 1914-1918 en la cual se asumía que Gran Bretaña y Francia prevalecerían ante una larga guerra de movilización económica e industrial aunada a una fuerte voluntad política con apoyo de movilización popular. La estructura de esta estrategia estaba basada en la capacidad defensiva del ejército francés y el gradual desgaste del poder alemán ante el bloqueo.⁶¹⁵ Desde la perspectiva naval y bajo esta premisa Gran Bretaña se ocuparía de todos los mares, con excepción del Mediterráneo

⁶¹⁴ *Plan Catherine*. Concepción /plan estratégico proyectado desde 1936 por el almirantazgo británico, basado en el dominio estratégico del mar en el cual se consideraba una campaña naval contra Alemania a ser ejecutada en el Báltico en alianza con la Unión Soviética en la cual se bloquearía a la armada alemana en sus puertos cerrando el acceso al mar del Norte y al Atlántico y cortarían el suministro del mineral de hierro desde Suecia, mineral el cual era primordial para la industria militar del *III Reich*. En 1939 las variables en el frente Báltico cambiaron drásticamente en cuanto a lo previsto en el plan. La Unión Soviética sorpresivamente se había alineado con la Alemania Nazi a través del pacto Molotov Ribbentrop, mientras que la *Luftwaffe* y la *Kriegsmarine* se habían fortalecido exponencialmente desde las apreciaciones de 1936 por lo que el *Plan Catherine* perdió viabilidad y factibilidad. Fuente: Maltby, William S "The Origins of a global strategy: England from 1558 to 1713". en Williamson Murray, et. al. *The making of strategy: rulers, states, and war*. Cambridge, England, Cambridge University Press. 1994, 80-95.

⁶¹⁵ *Ibíd.*, 95.

Occidental asignado a Francia, y esta última asumiría además la responsabilidad de una franja costera en el Canal de la Mancha y el Golfo de Gascuña. En el Atlántico, las dos flotas colaborarían en la eventual caza de corsarios enemigos. En el Mediterráneo, en cambio, la actitud de la *Royal Navy* sería abiertamente ofensiva si Italia entraba a la guerra contando con el apoyo de la escuadra francesa.⁶¹⁶ Los esquemas estratégicos navales británicos debieron ser modificados en julio de 1940, dado a la naturaleza y tipo de guerra que se desarrollaron en los primeros meses del conflicto en el mar, no previstos por el almirantazgo. La catastrófica situación de la batalla del Atlántico para los aliados dado el control de la iniciativa de la *Kriegsmarine* y sus éxitos obtenidos en la ejecución de la guerra de corso contra el tráfico marítimo británico, la caída de Francia y la anulación de la escuadra francesa en *Mers Kebir* en julio de 1940 y la falta de buques de escolta para cumplir las funciones de patrullaje, custodia de convoyes y neutralización de la amenaza submarina hicieron que Winston Churchill aplicara un esquema estratégico más agresivo e imaginativo en contra a la guerra de corso y a la guerra submarina. El nuevo esquema de maniobra del almirantazgo británico denominado; *El Programa de 1939-1940 de Churchill*, y el cual se basaba en el bloqueo a distancia en el Mar del Norte fijando una línea de bloqueo de casi 200 Millas en el eje Orcadas-Shetland-Bergen y asegurar así la protección del tráfico marítimo, estableciendo patrullas aeronavales y marítimas para cortar el radio de acción de los submarinos y buques de superficie alemanes, como también crear campos minados

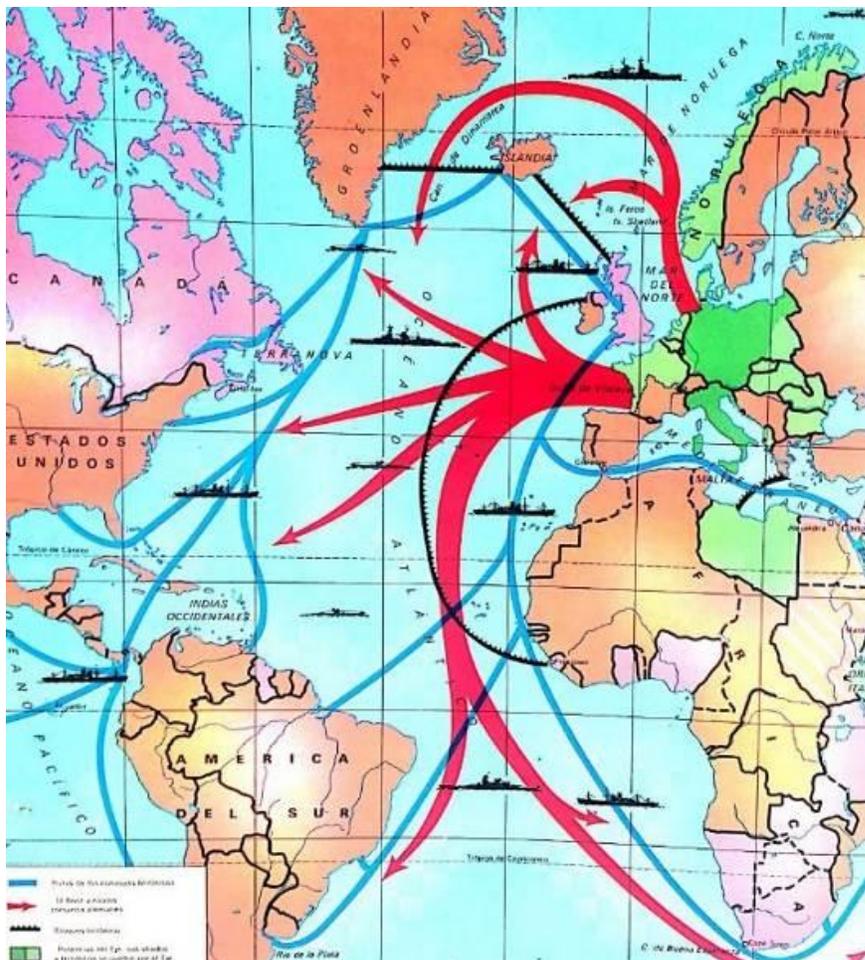
⁶¹⁶ *Ídem.*

entre las Islas Orcadas y Bergen a fin de reducir la *zona ciega* entre la costa escocesa y noruega y evitar la salida al Atlántico de la flota submarina germana. En cuanto al despliegue naval británico, se constituyó un patrullaje naval permanente entre Escocia e Islandia y en el estrecho de Dinamarca a fin de vigilar la presencia y movimiento de buques alemanes.

También se planteó el cierre del paso entre el estrecho de Dover y Calais lo antes posible a través de la colocación de redes submarinas y sembrado de minas, y sometido a la vigilancia de unidades ligeras, como también establecer un arco de patrullaje entre las costas inglesas y Freetown en África para proteger el tráfico marítimo en dirección a la Gran Bretaña mientras se constituyeran grupos de destructores para contrarrestar la acción de eventuales corsarios alemanes.⁶¹⁷ Ver gráfico N° 18.

⁶¹⁷ *Ibí.*, 98-99.

Gráfico N° 18



Despliegue Estratégico Naval en el Atlántico durante los meses de agosto-septiembre de 1939 y junio 1940⁶¹⁸

Motivado a la caída de Francia en junio de 1940, las principales rutas de convoyes del Atlántico Norte se tuvieron que desviar tomando la ruta alrededor del

⁶¹⁸ Fuente: Peter Kemp “La guerra en el mar, Las Operaciones Navales en 1939-1940”. en *Así fue la Segunda Guerra Mundial*. Vol. I, Editorial Anesa-Noger-Rizzoli. Barcelona -España, 1972, 6 Volúmenes, 342.

norte de Irlanda a través de los accesos del Noroeste por lo que Winston Churchill y el Almirantazgo Británico tuvieron la necesidad de potenciar el comando que mantenía la dirección y control de los convoyes ubicado en Plymouth que se encontraba bajo la dirección del almirante Martin Dunbar-Nasmith, que había desempeñado esa responsabilidad de desde el comienzo de la Segunda Guerra Mundial. El 17 de febrero de 1941, el almirante Sir Percy Noble fue nombrado nuevo comandante en Jefe del *Western Approaches Command* (en español Comando de las Aproximaciones Occidentales.) Durante los siguientes dos años, el almirante Noble construyó las bases para los grupos de escolta del Atlántico Norte en Greenock en Clyde, Derry y Liverpool y estableció las instalaciones de entrenamiento que fueron las bases para una eventual victoria en la Batalla del Atlántico.

3. El pensamiento y esquema estratégico naval francés 1939

La Marine Nationale y su estado mayor, en los inicios de la Segunda Guerra Mundial mantenían una línea de pensamiento estratégico ceñidas y acordes con la filosofía y preceptos de la *Escuela de pensamiento Naval Mixto*, abanderada en este país, por el almirante *Raoul Castex* aunque aplicando ciertos preceptos de la *Escuela Continentalista* mantenidos por la *Jeune Ecole* francesa, que experimentaron con estas ideas teniendo en consideración su geografía y sus enemigos potenciales, como el empleo de una escuadra tecnificada y diversificada, para enfrentar a oponentes con flotas más poderosas. Es importante resaltar que Francia, a su vez, dependía del mar para todo su suministro de combustibles líquidos y para la comunicación con sus

colonias del Norte de África. Francia disponía para ello de 7 acorazados, un portaaviones, 7 Cruceros pesados, 12 Cruceros ligeros y un centenar de destructores, torpederos y submarinos. (Ver Anexo N° 5). Ante la inminencia del conflicto, las fuerzas navales francesas fueron repartidas entre las bases de Brest, Orán y Gibraltar y algunas unidades se desplazaron a Bizerta. Sin embargo, al caer Francia, el término del armisticio de Felipe Pétain cambió por completo la situación siendo la flota francesa de inmediato anulada. Los británicos percibían a la flota francesa bajo el gobierno de Vichy como una amenaza potencial con el peligro que pasasen bajo el control de la *Kriegsmarine*. Aunque algunos buques franceses se encontraban en los puertos controlados por los británicos tanto en el Reino Unido y Egipto Muchos buques de guerra franceses fueron fácilmente convencidos para volver a la lucha al lado de los aliados como parte de la Fuerzas Navales de la Francia Libre (*Forces navales françaises libres*, FNFL) debido a la creciente influencia del general De Gaulle. Sin embargo, el grueso de la flota francesa se mantuvo en *Mers-el-Kébir* y *Dakar*. Siendo atacada por la *Royal Navy* el 3 de julio de 1940, en la ejecución de la *Operación Catapulta*, donde fue hundida o dañada una parte importante de la flota francesa.⁶¹⁹ En el mes septiembre, los británicos intentaron tomar Dakar, bajo control de Vichy, lo que acabó en la batalla de Dakar logrando las fuerzas de Vichy repeler el ataque británico.⁶²⁰ La ocupación alemana del resto de Francia incluyó el puerto base de la

⁶¹⁹ Luis de la Sierra, *La Guerra Naval en el Atlántico. ob. cit.*, 289-292 y 300-303.

⁶²⁰ Christofer Chant, Shelfold Bidwell. Antony Preston et al. *Segunda Guerra Mundial, Batallas por tierra, aire y mar*. Barcelona-España. Dismal, 1977, 93.

marina francesa de Toulon, donde se encontraba la mayor parte de los barcos supervivientes de la flota francesa los cuales fueron hundidos por sus propias tripulaciones antes de ser capturados por las fuerzas alemanas: *Operación Lila*.⁶²¹ Algunos pocos barcos pudieron escapar de Toulon uniéndose a los aliados. Después de la *Operación Torch*", el resto de la Armada francesa pasó a combatir junto a los aliados, incluidos los buques internados en Egipto, participando algunos buques de guerra del FNFL en el desembarco aliado en la costa sur este de Francia⁶²² durante la *Operación Dragoon*.⁶²³

4. El pensamiento y esquema estratégico naval italiano 1939.

El pensamiento estratégico Naval adoptado por de la *Regia Marina italiana* durante los años de preguerra y durante la Segunda Guerra Mundial, fue la de la escuela de *pensamiento naval Mixto*, posición apoyada por el almirante Giovanni Sechi. Según lo señala Blanco, Sechi, se enfocó por el equilibrio entre mar y tierra con énfasis en las operaciones conjuntas y en la guerra de costas debido a que la amenaza que consideró

⁶²¹ *Operación Lila*: Plan alemán para capturar los buques de guerra franceses surtos en el Puerto de Tolon el 27 de noviembre de 1942 después de que el almirante Francoise Darlan desconociera gobierno de Vichy. Las tripulaciones de los buques procedieron a auto hundir sus buques La flota francesa hundida en Tolon fue de tres acorazados, siete cruceros, 28 destructores, y 20 submarinos. Fuente Luis De la Sierra. *La Guerra naval en el Mediterráneo. ob. cit.*, 431-433.

⁶²² Christofer Chant, Shelfold Bidwell, Antony Preston, et al. *ob. cit.*, 153-155.

⁶²³ *Operación Dragoon*: Operación de desembarco de los Aliados (3 Divisiones del VII ejército norteamericano del general Patch y tropas del I ejército de liberación francés) en el Sureste de Francia, (entre Tolón y Cannes) zona ocupada por la Alemania nazi, ejecutada el 15 de agosto de 1944. Esta operación, permitiría a los Aliados aliviar la presión en Normandía, en la cual se estaba encontrando mucha resistencia alemana. Fuente: Christofer Chant, Shelfold Bidwell, Antony Preston, et al., *ob. cit.*, 153-156.

su país, Italia, se encontraba en el mar adriático, es decir, el imperio austrohúngaro.⁶²⁴ Por tal motivo, el foco de atención del pensamiento estratégico italiano estuvo originalmente centrado, en primer lugar, en las operaciones de bloqueo, como modo de asegurar el uso del mar en lo concerniente al tráfico marítimo y la realización de operaciones de apoyo a tierra, en segundo lugar, mediante la diplomacia naval para mostrar con la fuerza sus intereses frente a sus aliados sobre todo en relación con el imperio otomano y en tercer lugar, la guerrilla naval con el empleo de los torpederos (MAS), aeronaves y medios de asalto, que le permitiría alcanzar notables éxitos sobre todo al final de la Gran Guerra. La importancia del pensamiento de este autor radicó en el hecho que en los albores del siglo XX concibió una marina de guerra equilibrada en contraposición al pensamiento dominante centrado en el desarrollo de una flota capaz de mostrar bandera en los mares del mundo.⁶²⁵ En tal sentido cabe destacar que durante los años de entreguerras, el gobierno italiano se propuso modernizar la *Regia Marina* de una manera que le permitiera alcanzar el dominio sobre el mar Mediterráneo. La construcción naval italiana fue limitada por la *Conferencia Naval de Washington* de 1922 el cual establecía una paridad en las fuerzas navales entre las armadas italiana y francesa, con igualdad en el desplazamiento total en acorazados y portaaviones lo que influyó en el desarrollo de la flota italiana durante los años entre las dos guerras mundiales.⁶²⁶ En tal sentido una parte del Estado Mayor Naval italiano proponía una

⁶²⁴ Edgar Blanco Carrero, C.N. (r). *Teoría y Praxis de la Guerra en el Mar. ob., cit.*, 11.

⁶²⁵ *Ibid.*, 12.

⁶²⁶ Luis de la Sierra, capitán de fragata, *La Guerra Naval en el Mediterráneo, (1940-1943) ob. cit.*, 14.

flota de batalla de superficie de composición tradicional, mientras que otro grupo, abogaba por una flota compuesta por portaaviones, torpederos y submarinos. Una tercera línea, liderada por el almirante Giovanni Sechi, argumentó que una flota equilibrada con un núcleo de acorazados y portaaviones era la opción más flexible y acorde al pensamiento estratégico naval asumido. Para asegurar el espacio presupuestario para nuevas construcciones, Sechi redujo drásticamente el número de barcos más antiguos en servicio; también canceló los acorazados de la clase *Francesco Caracciolo*. Entre finales de los años veinte y principios de los treinta se inició un programa de construcción, centrándose primero en cruceros de hasta 10.000 toneladas, seguido de la construcción de destructores, lanchas rápidas y submarinos, y, por último, la construcción de tres nuevos acorazados clase *Littorio*.⁶²⁷ También se pusieron en marcha planes para modernizar los acorazados clase *Conte di Cavour* y clase *Andrea Doria*. Gran parte de estas nuevas unidades navales fueron en contrapuesto a las construcciones navales francesas, ya que la *Marine Nationale* fue vista hasta mediados de la década de 1930 por los italianos como el enemigo más probable en un hipotético conflicto.⁶²⁸ La Regia Marina italiana optó por construir nuevos buques enfatizando en su diseño y prestaciones la alta velocidad y maniobrabilidad, con armamento de mayor alcance para dar a sus buques la capacidad de minimizar el contacto cercano con los barcos de la *Royal Navy*, cuyas tripulaciones tenían más experiencia. En teoría, esto permitiría entablar combate o separarse a su propia elección, y golpear al enemigo

⁶²⁷ *Ibid.*, 26.

⁶²⁸ *Ibid.*, 20 y 27.

cuando aún no pudiese devolver el golpe.⁶²⁹ Los cruceros italianos construidos en la década de 1920, como *Giovanni delle Bande Nere*, se construyeron con una armadura relativamente delgada y de nuevo diseño. Esto tendría un papel decisivo en una serie de batallas navales, incluida la *Batalla de Cabo Spada*. Las clases posteriores, como las clases *Zara* y *Raimondo Montecuccoli*, se construyeron con un diseño más equilibrado con una armadura más gruesa.⁶³⁰ Se desarrollaron nuevas armas con alcances más largos que sus homólogos británicos de calibre similar como también se dio énfasis en el mejoramiento del arma submarina, del uso del torpedo con las lanchas torpederas y de la guerra de minas.

La doctrina naval italiana al comienzo de la Segunda Guerra Mundial consideraba que su Armada no necesitaba realizar incursiones continuamente. Como la *Regia Marina* poseía superioridad numérica, sus almirantes creían que su sola existencia suponía una amenaza para los británicos quienes deberían invertir recursos contra ella considerando la teoría de la *Flota en Potencia*. Por esta razón, muchos buques de guerra italianos nunca abandonaban los puertos, y a inicios de noviembre de 1940, seis acorazados, siete cruceros pesados, que se encontraban anclados en Taranto fueron atacados por aviones lanzados desde el portaviones británico *HMS Illusrious*.⁶³¹ Aunque la *Regia Marina* poseía varios cruceros nuevos y rápidos con buen alcance en su artillería, las

⁶²⁹ Robert Gardiner, *All the World's Fighting Ships, 1922-1946*, New York, Mayflowers Books Inc. 1980.

⁶³⁰ Luis de la Sierra, *ob. cit.*, 21.

⁶³¹ *Ibid.*, 26

clases más antiguas tenían una estructura ligera y tenían un blindaje defensivo inadecuado. Numéricamente, la flota italiana era formidable, pero había una gran cantidad de buques más antiguos, y su desempeño se vio afectado en general por el tiempo insuficiente de entrenamiento de las tripulaciones. Aunque los barcos fueron mejorados, todavía no eran equiparables a sus rivales británicos, los acorazados clase *Queen Elizabeth* y los cruceros de batalla clase *Renown*, y los franceses *Richelieu* y *Jean Bart* los cuales llevaban armamento de mayor calibre más grandes y blindaje más pesados como también disponían de radares de tiro.⁶³²

También la Regia Marina Italiana poseía una gran limitación y desventaja en cuanto a tecnología ya que no disponía de radares y los sonares eran inferiores en prestaciones comparados con los de la *Royal Navy*.⁶³³ Otra gran deficiencia de la *Regia Marina italiana* era la carencia de portaviones. Pero tal vez el factor más limitante y la desventaja que tuvo que padecer la escuadra italiana fue la escasez de combustible.⁶³⁴ También, cabe señalar que, desde el 10 de junio de 1940, 27 submarinos de la *Regia Marina* participaron en la Batalla del Atlántico junto a los *U-Boot* de la *Kriegsmarine*. Los submarinos italianos tenían su base en Burdeos, Francia y estuvieron inicialmente al mando del contralmirante Angelo Parona, luego del contralmirante Romolo Polacchini y finalmente bajo el comando del capitán de navío Enzo Grossi. Si bien eran más adecuados para el mar Mediterráneo que para el océano Atlántico, los treinta y dos

⁶³² *Luis de la Sierra, ob. cit., 26.*

⁶³³ *Ibid., 18.*

⁶³⁴ *Ibid., 33.*

submarinos italianos que operaron en el Atlántico hundieron 109 barcos aliados por un total de 593.864 toneladas.

5. El pensamiento y esquema estratégico naval venezolano 1939

Los primeros visos de conformación de un poder naval estructurado en Venezuela comienzan a aparecer de forma incipiente al inicio del Siglo XX durante el gobierno del General Cipriano Castro quien, junto a Román Delgado Chabaud comandante de la marina de guerra para ese entonces, realizaron acciones coherentes para cubrir la necesidad de desarrollar capacidades marítimas con la dinámica y variables geopolíticas comerciales y marítimas a principios del siglo XX. En tal sentido y motivados por la amarga experiencia del *Bloqueo Naval europeo* (Anglo-alemán-italiano) realizado a las costas de Venezuela entre diciembre de 1902 y marzo de 1903,⁶³⁵ el presidente Castro ejecutó tres acciones que intentaron impulsar la conformación de este poder naval. La primera acción fue la creación del *Dique y Astillero Nacional de Venezuela* el 28 de agosto de 1905, dependiente y adscrito al Ministerio de Guerra y Marina, siendo su primer director general Román Delgado Chaboud y estaría ubicado frente al castillo Libertador (Fuerte San Felipe de Puerto Cabello).⁶³⁶ La construcción de Diques y Astilleros Nacionales permitió sentar las bases para la estructuración de una industria naval que sirviera de plataforma para la consolidación de la armada venezolana. La Segunda acción realizada por Cipriano

⁶³⁵ Denis Ojeda Lovera, contralmirante, *La Planta insolente*. Caracas, Edición del auto, 2002, 147.

⁶³⁶ *Dianca, Pasado, Presente y Futuro*, Puerto Cabello. Edición de Dianca.1976, 89.

Castro fue la promulgación del Código de la Marina de Guerra de los Estados Unidos de Venezuela⁶³⁷ en el cual se reglamentaba y adecuaba a las realidades de funcionamiento de la armada venezolana las cuales seguían regidas por las ordenanzas de Carlos III. Este código de Marina dio el marco jurídico y organizacional para el establecimiento de una marina de guerra coherente que pudiese asumir los compromisos de su época y poder proyectarse al futuro.

La tercera fue, el establecimiento de un sistema de defensa de costa como medida tomada a consecuencia del bloqueo naval de 1902-1903, adquiriendo ocho cañones de fabricación francesa, *Schneider-Canet*, modelo 1897, calibre 150 mm., que fueron emplazados en las fortalezas de San Carlos (Barra de Maracaibo), Puerto Cabello y La Guaira y en la bahía de Turiamo. De acuerdo a lo señalado por Nieves Croes en su artículo *La Defensa de costas en Venezuela* publicado en la revista *Mañongo* el arribo de estos cañones constituyó un verdadero punto de inflexión para la defensa costera venezolana.⁶³⁸ Dentro de este contexto el concepto de poder naval se comienza a utilizar por el entonces teniente de Navío Ramón Díaz quien motivado por la obra de Alfred T. Mahan, publicó un ensayo donde plantea la necesidad de desarrollar el Poder Naval venezolano en consistencia con las acciones emprendidas por Cipriano Castro y Román Delgado Ch. para transformar y proyectar la Marina de

⁶³⁷ Código de la Armada de los Estados Unidos de Venezuela, Decretado por el ciudadano General Cipriano Castro Presidente Constitucional de la Republica en 1903. Edición Oficial, Imprenta Bolívar, Caracas y promulgado en fecha 28 de octubre de 1903.

⁶³⁸ Francisco Javier Nieves-Croes “La Defensa de costas en Venezuela” en *Revista Mañongo*, N° 41, Vol. XXI, julio-diciembre, Ediciones UCAB- Caracas, 2013, 279-299; 284 y 290.

Guerra venezolana acoplándola a los nuevos tiempos.⁶³⁹ Edgar Blanco en su artículo: *Los orígenes del concepto del Poder Naval Venezolano, Estudio de la vida y obra de Ramón Díaz*, extrajo del ensayo publicado por el marino venezolano, las ideas principañes que justificaban y sustentaban el fortalecimiento del Poder Naval venezolano:⁶⁴⁰

“...Una justificación geoeconómica a partir de la propuesta de A. T. Mahan.

“...Una justificación republicana y de relaciones internacionales basada no solo en la experiencia del bloqueo Anglo-germano-italiano ocurrido tan solo cinco años atrás, así como también el de como Japón, que sufrió una experiencia similar, pudo desarrollar su capacidad militar en el mar y pudo asumir una posición de igualdad en el concierto de las naciones luego de derrotar a los rusos en el extremo oriente. ...”

“...Unas ideas de modernidad y de civilización basadas en lo que por ellas era entendida en una época signada por el liberalismo.”.

“... La serie de medidas adoptadas por Cipriano Castro para el desarrollo del Poder Naval, destacándose dentro de otras la aprobación del Código de Marina de Guerra que en la práctica rescató las reales ordenanzas españolas de la época anterior a la guerra de independencia...”

Este ensayo, publicado por el capitán Ramón Díaz, pudiese ser tomado como la primera publicación o trabajo donde se plantea la necesidad de desarrollar el poder naval nacional y por ende las primeras líneas de conceptualización del pensamiento naval venezolano en el Siglo XX. Lamentablemente en abril de 1913, la naciente marina de guerra venezolana sufre una purga luego de haberse descubierto una

⁶³⁹ Ramón Díaz, Poder Naval, en *Revista Militar y Naval*, N° 27. Año III. Tipografía Universal, Caracas. 1903.

⁶⁴⁰ Edgar Blanco Carrero, “Los orígenes del concepto del Poder Naval Venezolano,” en; *Historia de la Marina de Guerra de Venezuela de inicios del Siglo XX*. Edgar Blanco, Julio Chacón, Ramón Rivero et al. Caracas, Ediciones del Autor. 2013, 69-122 y 70.

conspiración contra el presidente General Juan Vicente Gómez, echando por tierra todos los esfuerzos emprendidos por Cipriano Castro, Delgado Chalbaud y Ramón Díaz desde 1903 para tratar de que la marina de guerra evolucionara y se desarrollase el Poder naval venezolano.⁶⁴¹ Después de más de veinte años de indiferencia y descuido por parte del estado venezolano en los asuntos navales y de relegar el desarrollo de la actividad marítima nacional, el gobierno de Venezuela en 1935 se vio en la necesidad de potenciar su armada y su defensa naval con el fin de afrontar los problemas marítimos estratégicos y las crecientes amenazas por las disputas que en ese entonces afrontaba Venezuela desde el punto de vista internacional y que se convirtieron en fuente de preocupación que motivaron el desarrollo de potenciales hipótesis de conflicto de naturaleza múltiple. Ante este escenario los dirigentes gubernamentales venezolanos decidieron buscar ayuda extranjera a fin de adquirir medios y asesoramiento en el área naval tal y como se planteó en el CAPITULO III, literal D. aparte c. de este trabajo de investigación. Allí se analizó la propuesta realizada por la Legación italiana al ministerio de Guerra y Marina en abril de 1935 y las actividades de la misión Naval italiana contratada en 1938 por el general Eleazar López Contreras, cuando se intentó plantear la concepción de una estrategia de defensa marítima venezolana propia. Dentro de la propuesta italiana, la geografía jugaba un papel importante, así como, la estructuración de una armada equilibrada, de acuerdo a las posibilidades industriales y económicas del país. El inicio de la guerra en Abisinia,

⁶⁴¹ *Ibid.*, 71.

la presión diplomática internacional realizada contra el Eje y el estallido de la Segunda Guerra Mundial, influyeron negativamente en la ejecución del proyecto por lo que la comisión naval italiana abandonó país. para darle paso a la misión naval norteamericana que influyó en el funcionamiento y doctrina de la armada venezolana durante los años de la Segunda Guerra Mundial. De acuerdo a lo planteado por E. Blanco,⁶⁴² la propuesta italiana desde la perspectiva de la realidad venezolana era por lo menos innovadora ya que se puede argumentar que la misma, abría la posibilidad de generar las condiciones para que el país saliera al mar para beneficio de todos los venezolanos y poder consolidar el pensamiento naval venezolano para ejercer el rol que le corresponde a un país con alta dependencia de los espacios acuáticos como medio de comunicación y como fuente de recursos. Lo antes expuesto fue en sí el preámbulo venezolano de la Batalla del Atlántico.

B. Importancia de la Batalla del Atlántico.

La importancia y significado de esta batalla fue planteada con dramatismo por el mismo primer ministro de Gran Bretaña Sir Winston Churchill cuando señaló en sus memorias lo siguiente:⁶⁴³

“...La Batalla del Atlántico fue el factor dominante durante toda la guerra. Nunca, ni siquiera un momento, podíamos olvidar que todo lo que se desarrollaba en cualquier otro sitio; en tierra, en agua o en el aire; dependía en último extremo de la solución que tuviera la Batalla del Atlántico, y todas nuestras demás preocupaciones tenían

⁶⁴² *Ibid.*, 72

⁶⁴³ Winston Churchill. *Memorias de la Segunda Guerra Mundial*. Barcelona –España, Libros de Nuestro Tiempo Ediciones, t. v. 1951, 6.

que considerar la suerte variable de esta Batalla, día a día, con esperanza o con temor...”

Igualmente, el presidente norteamericano Franklin D. Roosevelt en una carta fechada el 18 de marzo de 1943, dirigida al almirante Ernst King jefe de Operaciones Navales de los Estados Unidos le plantea con preocupación el desarrollo y perspectivas de la guerra naval y la situación de los convoyes marítimos en el Atlántico a causa de los ataques de los submarinos alemanes, resaltando la vital importancia de las líneas de comunicación marítima y de la necesidad de ganar la Batalla del Atlántico:⁶⁴⁴

“... Cualquier retraso de la cadena de abastecimiento logístico en la mar por causa de los ataques submarinos tendrá consecuencias potencialmente devastadoras para todo el resto de la guerra. Algo se tiene que hacer (...) La batalla del Atlántico es la llave maestra. Es la única Batalla en esta guerra que no se puede perder...”

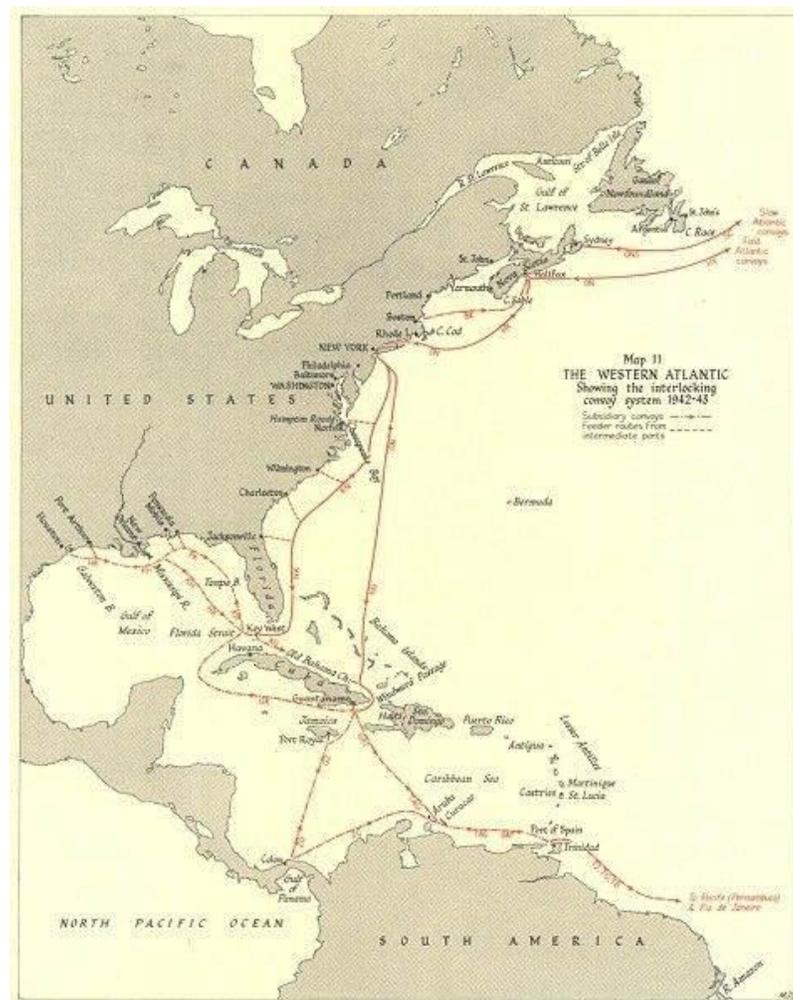
El sistema de convoyes conformados por buques mercantes de todo tipo que partían de Norteamérica, Canadá, y el Caribe rumbo a Gran Bretaña, Norte de África y Rusia se convirtieron en el objetivo estratégico para las armadas de ambos bandos. Estos objetivos, partieron de la gran necesidad que tenía principalmente Gran Bretaña de mantener a toda costa las líneas de comercio marítimo y por parte de las naciones del eje interrumpirlo a toda costa.

El Reino Unido, necesitaba en aquellos momentos más de un millón de toneladas semanales de alimentos y material importado de toda índole, provenientes de Canadá, Estados Unidos y Argentina para soportar su esfuerzo de guerra contra Alemania, y al menos cuatro tanqueros diarios con su carga de petróleo, gasolina o

⁶⁴⁴ Fuente *Franklin D. Roosevelt Presidential Library and Museum*, Documento disponible en línea en; blogs. Archives.gov consultado el 22 de noviembre del 2020.

gasoil para garantizar los inventarios de combustible necesarios para mantener su maquinaria de guerra funcionando, acotando que gran parte de ese petróleo provenía de los campos de extracción de Venezuela y los productos refinados de Aruba, Curazao y Trinidad.⁶⁴⁵ Ver gráfico N° 19.

Gráfico N° 19



Rutas de interconexión de convoyes en el Atlántico oeste 1942-1945⁶⁴⁶

⁶⁴⁵ Gaylor Kelshall, *ob. cit.*, 38

⁶⁴⁶ Fuente: S.W. Roskil: *The War at Sea, 1939-1945*. Publicación disponible en línea en <https://www.ibiblio.org/hyperwar/UN/UK/UK-RN-II/UK-RN-II-4.html>. Consultado el 4 de abril 2021.

Tal y como se planteó anteriormente, la estrategia naval germana prevista a desarrollar en el Atlántico consistía en la interdicción del tráfico marítimo de sus adversarios. En tal sentido, el comandante supremo de la armada alemana había desplegado semanas antes del inicio de las hostilidades sus distintas unidades para tomar posiciones. El ataque a las rutas marítimas británicas se ejecutaría a través de tres medios de interdicción: El primero, fue a través del empleo de 12 buques auxiliares armados y disfrazados de inocentes mercantes neutrales llamados *Raiders* (En español Incursores) los cuales infringieron severas pérdidas en los buques mercantes aliados totalizando 130 buques hundidos durante la contienda. La efectividad de *Los incursores* quedó limitada cuando se implementó el sistema de navegación en convoyes. Para ver el detalle de las operaciones de los buques auxiliares alemanes consultar a Luis de La Sierra, *Corsarios Alemanes en la Segunda Guerra Mundial*⁶⁴⁷, a Paul Schmalenbach, *German Raiders, A History of auxiliary cruisers of the German Navy 1895-1945*⁶⁴⁸ y el libro de M. Izzo *Piratas y Corsarios del Siglo XX*.⁶⁴⁹ El segundo medio de interdicción fue el empleo de los acorazados de bolsillo y cruceros alemanes que desde el inicio de la guerra estuvieron en busca de solitarios mercantes o pequeños convoyes escasamente protegidos, su principal éxito no fue el tonelaje hundido, sino el lograr la dispersión de toda la *Royal Navy*. Aunque en los dos primeros

⁶⁴⁷ Luis De La Sierra, *Corsarios Alemanes en la Segunda Guerra Mundial*. Barcelona, España. Editorial Juventud, S.A. Cuarta Edición, 1976.

⁶⁴⁸ Paul Schmalenbach, *German Raiders, A History of auxiliary cruisers of the German Navy 1895-1945*. Annapolis- Maryland-USA. Naval Institute Press. 1977.

⁶⁴⁹ M. Izzo *Piratas y Corsarios del Siglo XX*. Barcelona-España, Editorial: De Vecchi S.A. 1973

años de la Batalla del Atlántico, el empleo de las grandes unidades de superficie de la *Kriegsmarine* para la interdicción del tráfico marítimo británico habían alcanzado algunos éxitos como el obtenido en la *Operación Weserübung*⁶⁵⁰ en 1941, la exitosa campaña de guerra corsaria de seis meses realizada por el acorazado de bolsillo *Admiral Scheer*, entre octubre-noviembre de 1940 en el ataque del convoy HX84 habiendo hundido 15 buques mercantes aliados, la campaña contra el tráfico marítimo realizada en conjunto por los acorazados *Scharnhorst* y el *Gneisenau*⁶⁵¹ (enero a marzo de 1941) y las dos incursiones en el Atlántico realizadas por el crucero pesado *Admiral Hipper* (diciembre 1940, febrero 1941), habiendo hundido 19 buques mercantes⁶⁵². El 12 de febrero de 1942, la *Kriegsmarine* ejecutó la operación *Unternehmen Cerberus*⁶⁵³ destinada a evacuar a los cruceros alemanes *Gneisenau*, *Scharnhorst* y *Prinz Eugen*. desde el puerto de Brest, en la Francia ocupada, hasta los puertos de Kiel y Wilhelmshaven en Alemania,⁶⁵⁴-Amén de estos éxitos la flota de superficie no habían

⁶⁵⁰ ***Operación Weserübung***: Nombre clave dado a la invasión de Noruega y Dinamarca y ejecutada en abril de 1940 llevada a cabo por las fuerzas alemanas *Wermacht* y *Kriegsmarine* la cual logró el control de Noruega y obteniendo así las bases y puertos navales y el acceso para la *Kriegsmarine* al Atlántico Norte.

⁶⁵¹ ***Operación Berlín***, Salida operacional contra el tráfico marítimo aliado de gran éxito realizado por los acorazados *Scharnhorst* y *Gneisenau* que concluyó en marzo de 1941. Richard Humble, *ob. cit.*, 64-73

⁶⁵² Richard Humble, *ob. cit.*, 64-73 y Luis de la Sierra, *La guerra naval en el Atlántico. ob. cit.*, 262-267 y 272-75.

⁶⁵³ ***Unternehmen Cerberus***: En español; *Operación Trueno Cancerbero*. realizada el 12 de febrero de 1942. Con el objeto de trasladar los cruceros alemanes *Gneisenau*, *Scharnhorst* y *Prinz Eugen*. desde el puerto de Brest a puertos alemanes a través del canal de la Mancha. Operación fue ejecutada en conjunto con La *Luftwaffe* quien brindó la cobertura aérea. la escuadra de Brest estuvo comandada por el almirante Otto Ciliax Fuente Richard Humble, *ob. cit.*, 105 y 126-131.

⁶⁵⁴ Luis de la Sierra, *La guerra naval en el Atlántico. ob. cit.*, 366 -385.

alcanzado los objetivos esperados ya que en el transcurso de los primeros dos años de la guerra, varias operaciones navales terminaron en desencanto o con un final *wagneriano*, tal como la *Batalla del Rio de la Plata* en octubre de 1939 que culminó con el auto hundimiento del acorazado de bolsillo *Admiral Graff Spee*, el desastroso final de la operación *Operación Rheinübung*,⁶⁵⁵ en la que participaron el crucero *Prinz Eugen* y el acorazado *Bismarck* el cual resultó hundido en una épica casería en el Atlántico frente a las costas francesas el 27 de mayo de 1941.⁶⁵⁶ Este episodio fue ampliamente detallado en el libro del capitán de corbeta Barón Burkard von Müllenheim-Rechberg *El Acorazado Bismarck, relato de un superviviente*⁶⁵⁷ y el frustrante resultado del ataque al convoy JW51-B en el *Mar de Barents*, por parte de la escuadra alemana al mando del almirante Kummetz conformada por el acorazado de bolsillo *Lützow*, el crucero *Admiral Hipper* y un grupo de destructores de escolta.⁶⁵⁸

⁶⁵⁵ *Operación Rheinübung* (en español Ejercicio Rhin) Fue la salida operacional al Atlántico norte realizada por el recién comisionado acorazado alemán *Bismarck* y crucero pesado *Prinz Eugen* ejecutada del 18 al 27 de mayo de 1941 con el objetivo de realizar la interdicción y ataque al tráfico marítimo Aliado con destino al Reino Unido. La fuerza de tarea alemana estuvo comandada por el almirante Günther Lütjens. La flota británica salió desde la Base Naval de Scapa Flow para dar casa a los buques alemanes realizándose el 24 de mayo de 1941, la denominada Batalla del Estrecho de Dinamarca, donde resultó hundido el crucero de batalla *HMS Hood* por una salva del acorazado *Bismarck*. El acorazado alemán a su vez sería hundido tres días después mediante una acción conjunta del resto de la flota británica. La Operación *Rheinübung* fue la última de una serie de incursiones contra la navegación aliada llevadas a cabo por unidades de superficie de la *Kriegsmarine*. Operación Berlín, una salida operacional contra el tráfico marítimo aliado de gran éxito realizado por los acorazados *Scharnhorst* y *Gneisenau* que concluyó en marzo de 1941. Richard Humble, *ob. cit.*, 94-100.

⁶⁵⁶ Richard Humble, *ob. cit.*, 76-91 y Luis de la Sierra, *La guerra naval en el Atlántico. ob. cit.*, 352 y 359.

⁶⁵⁷ Barón Burkard von Müllenheim-Rechberg *El Acorazado Bismarck, relato de un superviviente*. Barcelona España, Editorial Juventud, S.A. Traducción de Luis de La Sierra. 1982.

⁶⁵⁸ Richard Humble, *ob. cit.*, 126-129.

Ante estos fracasos Adolfo Hitler, destituyó al gran almirante Raeder del puesto de *Oberbefehlshaber der Kriegsmarine*⁶⁵⁹ en el mes de enero de 1943, siendo sustituido por el gran almirante Karl Dönitz. Durante los años finales y del resto de la Batalla del Atlántico, los grandes buques de superficie sobrevivientes de la *Kriegsmarine* fueron replegados a los fiordos de Noruega o al Báltico, realizando un magro papel y siendo sub empleada como flota potencial (*Fleet in Being*),⁶⁶⁰ para tratar de comprometer a parte de la flota británica en sus bases del Atlántico Norte. En tal sentido, la *Ubootewaffe* (en español fuerza submarina alemana) que era el tercer medio previsto por el alto mando naval alemán, para realizar la interdicción e interrupción del tráfico marítimo británico, asumió el mayor peso de la batalla del Atlántico a través de la guerra submarina.⁶⁶¹

El objetivo operacional que el gran almirante Dönitz se había establecido para medir los resultados de la guerra submarina, era muy claro, y consistía en hundir el mayor número de barcos aliados posibles superando el número de los buques que

⁶⁵⁹ *Oberbefehlshaber der Kriegsmarine*: En español, Comandante supremo de la Marina de Guerra alemana del *III Reich*.

⁶⁶⁰ *Fleet in Being* (En español Flota en Potencia) Término fue acuñado por el Primer Lord del Almirantazgo británico Arthur Herbert, primer conde de Torrington en 1690; para describir las actuaciones de una flota que al no poder hacer frente a otra escuadra ya sea por inferioridad numérica, potencia de fuego y/o igualdad de fuerzas) opta por no salir del puerto donde técnicamente está segura obligando a la escuadra enemiga a ejercer un bloqueo, pues al no haber destruido a la flota rival, esta continua siendo un peligro; pues de no ser destruida puede salir y atacar objetivos estratégicos del enemigo Por lo que la escuadra “sitiadora” no puede abandonar el bloqueo. Fuente. Fuente: Maltby, William S "The Origins of a global strategy: England from 1558 to 1713". En Williamson Murray, et. al. *The making of strategy: rulers, states, and war*. Cambridge, England, Cambridge University Press. 1994, 80-95.

⁶⁶¹ Vale destacar aquí el empleo de aernoves en tareas antibuque por parte de la marina de guerra alemana. Pero este empleo se circunscribió al Atlantico Norte.

pudiesen construir y reponer los astilleros aliados, sin tomar en cuenta el cargamento, destino o siquiera si llevaban carga a bordo. Este objetivo casi es logrado en el transcurso del mes de diciembre de 1942 cuando las armadas aliadas comienzan a mantener disponibles mayor cantidad de buques mercantes que el número de hundimientos producidos por el ataque de submarinos alemanes. (Ver Anexo N° 9). Lo cierto es que, en esencia, la Batalla del Atlántico, fue una lucha por la defensa de la flota mercante aliada, para mantener las rutas marítimas de abastecimiento que mantenían la supervivencia de la Gran Bretaña tal y como quedó acuñado por Winston Churchill, cuando comentó en sus memorias:⁶⁶²

“... fue una guerra de tonelaje de buques: los Aliados tratando de evitar el colapso de Gran Bretaña y las armadas del Eje intentando acabar con la resistencia británica...”

Igualmente, Churchill, en un comunicado especial emanado al Ministro de Defensa británico le comunicó el 6 de marzo de 1941 la importancia de evitar el colapso de las líneas marítimas de abastecimiento, ahí expresó lo siguiente:⁶⁶³

“...Según se desprende de las manifestaciones alemanas, ha comenzado la batalla del Atlántico. En los cuatro próximos meses hemos de lograr a toda costa que fracase el intento alemán de estrangular el acceso de víveres a nuestra patria e interrumpir nuestras comunicaciones con los EEUU...”

Esta situación en efecto, se convirtió en un verdadero dolor de cabeza para la Gran Bretaña, como lo admitiría el primer ministro británico al referirse a las

⁶⁶² Winston Churchill. *ob. cit.*, 456.

⁶⁶³ Winston Churchill. *Memorias de la Segunda Guerra Mundial. ob. cit.*, 273.

operaciones de los submarinos alemanes en las rutas marítimas de ese reino. Por ello expresó:⁶⁶⁴

"... ¿Cuánto reduciría la guerra submarina nuestras importaciones y nuestra marina mercante? ¿Llegaría alguna vez al punto que en nuestra vida sería destruida? Aquí no había lugar para gestos o sensaciones; únicamente el frío trazado de líneas sobre cartas, que mostraban un estrangulamiento potencial."

Efectivamente, los submarinos del Almirante Dönitz, constituyeron una de las armas más mortíferas utilizadas contra los aliados en la guerra naval. El mismo Sir Winston Churchill manifestaría su preocupación cuando plasmó en sus memorias la amenaza de los ataques submarinos alemanes con las lapidarias frases:⁶⁶⁵

"... La única cosa que realmente me dio miedo durante la guerra fue el peligro de los submarinos..."

"... El ataque submarino era nuestro peor mal, hubiese sido acertado por parte de los alemanes haberle apostado todo a esa carta..."

C. La Guerra Submarina en la Batalla del Atlántico

a. Comandantes, Comandos y Bases

Al inicio de la contienda los actores principales de la guerra submarina durante la Batalla del Atlántico en cuanto a la dirección de la Guerra Submarina, fueron, por una parte, el gran almirante Erick Reader, Comandante Supremo de la *Kriegsmarine*, sustituido a finales de enero de 1943 por el gran almirante Dönitz.⁶⁶⁶ Este último,

⁶⁶⁴ *Ibid.*, 566.

⁶⁶⁵ *Winston Churchill. Memorias de la Segunda Guerra Mundial. ob. cit.*, t II, p. 107 y 529 y t. IV, 107.

⁶⁶⁶ **Karl Dönitz** (n. Berlín 1891. f. Hamburgo 1980). Almirante alemán. Uno de los diez militares más importantes de la Segunda Guerra Mundial. Durante la I Guerra Mundial comandó tres submarinos y en

personalmente dirigió a sus *U-boote*, y con el apoyo de unidades submarinas de la *Regia Marina italiana*, crearon un verdadero caos en las rutas de transporte marítimo en el Atlántico, lo que estuvo a punto de cambiar el curso de la guerra y de la historia. Del otro lado; el almirante Sir Percy Nobel, inicialmente al mando del *Western Approaches Command* de la *Royal Navy* sustituido en el mes noviembre de 1942 por el almirante Max K. Hurton,⁶⁶⁷ quien, con el apoyo del contralmirante Leonard Warren Murray⁶⁶⁸ al mando del *Comando del Atlántico Noroccidental de la Royal Canadian*

1918 cayó prisionero de los británicos tras un naufragio. En 1935, con el grado de capitán de navío, asumió el mando de la 1ª flotilla de sumergibles. En enero del año siguiente fue nombrado comandante en jefe de la fuerza submarina y ascendido al grado de comodoro. Durante el ejercicio de su mando, Dönitz insistió en fortalecer la flota submarina. El 31 de enero de 1943 Dönitz fue ascendido al grado de gran almirante (*Grossadmiral*) y designado jefe supremo de la Marina de Guerra alemana (*Oberbefehlshaber der Kriegsmarine*), en reemplazo del gran almirante Erich Raeder con quien mantenía diferencias sobre la conducción de la guerra naval, el 30 de abril de 1945, Adolfo Hitler, antes de suicidarse, le designó su sucesor. Como jefe de estado (*Reichspräsident*) le tocó firmar la capitulación. El 23 de mayo fue detenido por los Aliados. El tribunal militar de *Nüremberg*, le condenó a diez años de prisión, pena que cumplió en Spandau, Berlín, hasta 1956. (Tomado de *La Armada de Venezuela en la Segunda Guerra Mundial* de Carlos E. Hernández González).

⁶⁶⁷ **Max Kennedy Horton** (n.29 de noviembre de 1883 – f. 30 de julio de 1951) Comandante de submarinos británico en la Primera Guerra Mundial y comandante en jefe de la *Western Approaches Command* en la segunda mitad de la Segunda Guerra Mundial., Horton fue nombrado Comandante en Jefe, *Western Approaches Command* el 17 de noviembre de 1942, donde él instituyó una serie de cambios tácticos en la forma en que los buques de escolta iban a ser utilizados. Además del sistema de grupos de escolta existente, Horton instituyó el sistema de grupos de apoyo de escolta, con libertad en la búsqueda y ataque de submarinos, sistema que demostró ser decisivo en la crucial primavera de 1943, neutralizando los ataques de los *U-boot* siendo reconocido como una de las figuras más importantes en la victoria de los aliados en el Atlántico. En agosto de 1945.Solicitó su retiro de la *Royal Navy*. Fue nombrado Caballero de la Gran Cruz de la Orden del Baño. Fuente: W.S Chalmers, Rear Admiral. Max Horton and the Western Approaches. A Biography. London–GB, Hodder and Stoughton, 1954, Resumen.

⁶⁶⁸ **Leonard Warren Murray**. Contralmirante CB, CBE. (n. 22 junio. 1896 – f. 25 noviembre 1971.) Fue un oficial de la Royal Canadian Navy que desempeñó un papel importante en la Batalla del Atlántico. Comandó entre 1941–1943, el *Newfoundland Escort Force* de destacada actuación durante esta Batalla y desde 1943 hasta el final de la Guerra, fue Comandante en Jefe del *Canadian Northwest Atlantic*. Fue el único canadiense en comandar un Teatro de Operaciones Aliado durante la Segunda Guerra Mundial.

Navy, enfrentaron la amenaza submarina alemana durante los 27 meses iniciales de la guerra.

Posteriormente en diciembre de 1941, los Estados Unidos entrarían en la contienda y con la *U.S. Navy*, al mando del almirante Ernst J. King⁶⁶⁹ darían un contundente apoyo al bando aliado que inicialmente fueron simples víctimas del ataque a sus rutas marítimas por parte de la fuerza submarina alemana, y más tarde, vencedores de la extensa campaña naval antisubmarina. (Ver Anexo N° 6)

En cuanto a la sede de los comandos, al inicio de 1940, el primer ministro Winston Churchill decidió que la ubicación inicial de la sede del *Comando de Aproximaciones Occidentales* bajo la dirección del almirante Martin Dunbar-Nasmith, situada en Plymouth ya no era adecuada ya que este era demasiado vulnerable a los ataques aéreos alemanes y estaba demasiado distante de los principales puertos y rutas de los convoyes. El 7 de febrero de 1941, el almirante Sir Percy Noble fue nombrado nuevo Comandante en Jefe del *Western Approach Command*. La sede del comando se trasladó a Liverpool, el principal y más central puerto de convoyes, en la localidad de

⁶⁶⁹ **Ernest Joseph King** (n. 23 de noviembre de 1878 –f. 25 de junio de 1956) fue Comandante en Jefe de la Flota de los Estados Unidos (COMINCH) y Jefe de Operaciones Navales (CNO) durante la Segunda Guerra Mundial. Como COMINCH-CNO, dirigió las operaciones, la planificación y la administración de la Marina de los Estados Unidos y fue miembro del Estado Mayor Conjunto. Poco después del ataque japonés a Pearl Harbor, King fue nombrado Comandante en Jefe de la Flota de los Estados Unidos. En marzo de 1942, sucedió a Harold Stark como Jefe de Operaciones Navales. King dejó el servicio activo en diciembre de 1945 y murió en 1956. Fuente; Naval History and Heritage Command. E. King.Fleet Admiral, USN (1878-1956). *Chief of Naval Operations 1942-1945*. Documento disponible en línea en <https://www.history.navy.mil/our-collections/photography/us-people/k/king-ernest-j.html>.

Derby House.⁶⁷⁰ Fue desde este centro neurálgico donde los británicos se dirigieron la estrategia y el desarrollo del día a día de la batalla. En enero de 1942 se conformó la *Unidad Táctica de Aproximaciones Occidentales* (WATU) cuyo comando se instaló en el último piso de Derby House. Este comando fue creado para desarrollar e implementar nuevas tácticas de guerra anti submarina (G.A.S) para contrarrestar los ataques de los submarinos alemanes contra los convoyes de transporte transatlántico.⁶⁷¹

La Real Marina Canadiense *RCN* había asumido un papel importante en la escolta de los convoyes del Atlántico norte ejercido por el *Comando del Atlántico Noroeste de Canadá* cuya sede de comando se encontraba inicialmente en Argentinia, Newfoundland (Terranova) y luego reubicada en Halifax, Nueva Escocia. Este comando fue el responsable de la coordinación, control y seguridad de las operaciones de los convoyes en la zona de operaciones que se extendió desde el norte de la ciudad de Nueva York hasta 47 grados al oeste durante la Batalla del Atlántico. Este comando fue notable por ser el único teatro de operaciones aliado comandado por un canadiense durante la guerra.⁶⁷² Igualmente cabe destacar que, al inicio de la Batalla del Atlántico la *Royal Canadian Navy* contaba solamente con seis destructores, pero al finalizar la guerra el número de unidades de guerra, de distinta clase llegó a 400 unidades navales.⁶⁷³

⁶⁷⁰ W.S Chalmers, Rear Admiral RN. *Max Horton and the Western Approaches. ob. cit.*, 149

⁶⁷¹ W.S Chalmers, *ob. cit.*, 170-171

⁶⁷² *Ibid.*, 168.

⁶⁷³ *Ídem.*

Por otra parte, el *Eastern Sea Frontier Command* (en español *Comando de la Frontera del Mar del Este* y por sus siglas en inglés COMEASTSEAFRON) fue el comando operativo de la Armada de los Estados Unidos que, durante la Segunda Guerra Mundial, tuvo jurisdicción de las aguas costeras desde Canadá hasta Jacksonville, Florida, extendiéndose por una distancia nominal de doscientas millas. La sede del *Eastern Sea Frontier* estaba ubicada en Nueva York, en el 190 Church Street en el Bajo Manhattan.

El comandante del *Eastern Sea Frontier Command* (COMEASTSEAFRON), hasta los últimos meses de 1943, fue el vicealmirante *US Navy* Adolphus Andrews, cuyas órdenes operativas solo podían ser apeladas por el almirante Ernest King. Este comando tenía el control y la responsabilidad de la escolta de los convoyes dentro de su área de jurisdicción, contando con sus propias unidades para el acompañamiento y escolta de convoyes.⁶⁷⁴ Además de proporcionar escolta para los convoyes dentro de su área de responsabilidad, el *Comando de la Frontera Este* era responsable del rescate marítimo-aéreo, la defensa de los puertos, la patrulla de rutas marítimas, el barrido de minas y las operaciones aéreas, y trabajaba en estrecha colaboración con el *United States Army Air Corps*⁶⁷⁵, abreviado como *USAAC*.

⁶⁷⁴ Stetson Conn, Rose C. Engelman, Byron Fairchild, *The United States and its Outposts.ob. cit.*, 385-386. y Samuel Eliot Morison, *History of United States Naval Operations in World War II, The Battle of the Atlantic*, Vol.I. 1939–1943. *ob. cit.*, 19-23.

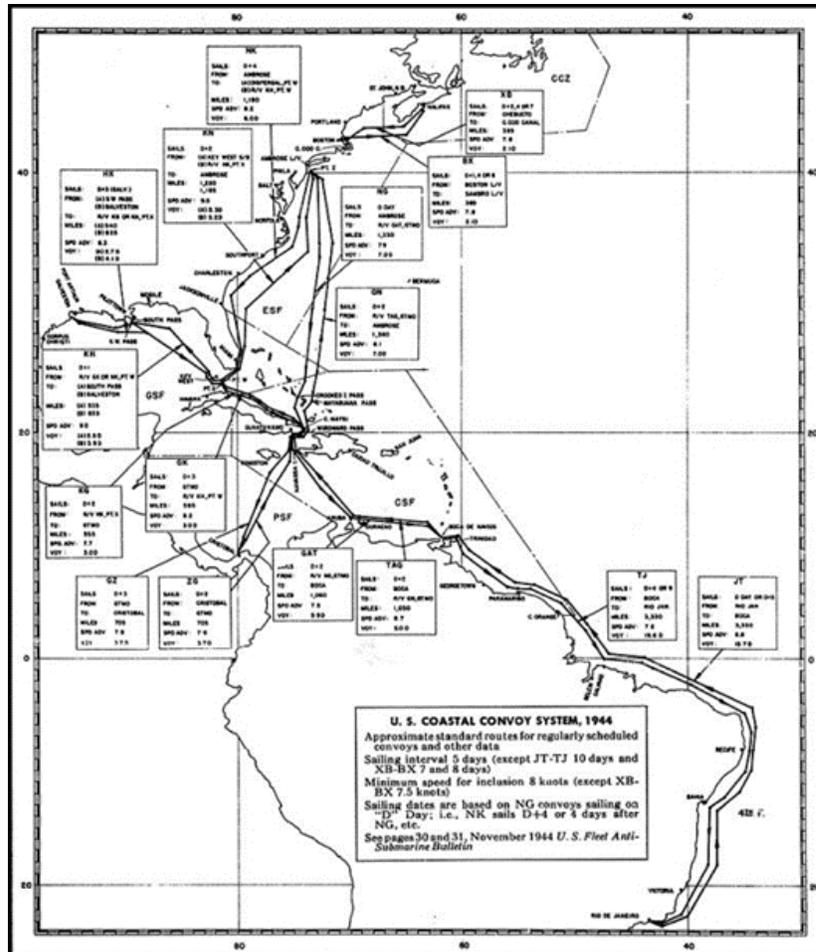
⁶⁷⁵ *United States Army Air Corps*: En español *Cuerpo Aéreo del Ejército de los EE. UU.* El Cuerpo Aéreo del Ejército de los Estados Unidos (en inglés: *United States Army Air Corps*, abreviado como *USAAC*) fue el cuerpo aéreo del Ejército de los Estados Unidos desde 1926 hasta 1942, cuando fue convertido en las Fuerzas Aéreas del Ejército de los Estados Unidos (*USAAF*), servicio precursor directo

El *Comando de la Frontera Este* mantenía control y coordinación con la Marina Real Canadiense para el apoyo en el control de los convoyes que cruzaban hacia la Zona Costera de Canadá como también de los convoyes de las fronteras marítimas adyacentes. La autoridad de COMEASTSEAFRON se extendía más allá de sus los límites, específicamente a las fronteras marítimas contiguas al sur en el mar Caribe⁶⁷⁶. Ver gráfico N° 20.

de la actual Fuerza Aérea (USAF). Fuente: Stetson Conn, Rose C. Engelman, Byron Fairchild, *ob.cit.*, 83-84.

⁶⁷⁶ United States Naval Administration in World War II. *History of Convoy and Routing Headquarters of the Commander in Chief, United States Fleet, and Commander, Tenth Fleet* Navy Department Washington, D.C.1939-1945 Secret Declassified

Gráfico N°20



Sistema de convoyes costeros bajo control y supervisión y control del *Eastern Sea Frontier Command* de la Armada de los Estados Unidos⁶⁷⁷

La denominación del primer comando de los submarinos de la *Kriegsmarine* fue el de la escuadrilla de adiestramiento de submarinos nombrada escuadrilla "*Weddigen*", conformada en septiembre de 1935 y dirigida directamente por el capitán

⁶⁷⁷ Fuente: United States Naval Administration in World War II. *History of Convoy and Routing* Headquarters of the Commander in Chief, United States Fleet and Commander, Tenth Fleet. Documento disponible en línea <https://www.history.navy.mil/research/library/online-reading-room/title-list-alphabetically/h/history-convoy-routing-1945.html>. Consultado el 17 de abril 2021.

de navío *Karl Dönitz* quien el 1º de enero de 1936, fue nombrado formalmente como el comandante de los *U-Boots* (*Führer der Unterseeboote F.d.U.*).⁶⁷⁸ El 19 de septiembre de 1939, Dönitz, fue ascendido a Contralmirante, y en octubre de 1939, el comando de los submarinos cambió de denominación y comenzó a llamarse (*Befehlshaber der Unterseeboote B.d.U*) en español Comando superior de los *U-Boots*. El 31 de enero de 1943, Karl Dönitz fue ascendido a Gran Almirante (*Großadmiral*), y se convirtió en comandante supremo (*Oberbefehlshaber der Kriegsmarine*) de toda la *Kriegsmarine* en sustitución de Erich Raeder. Dönitz mantuvo el cargo hasta el final de la Segunda Guerra Mundial, conservando el título de comandante de los submarinos, pero siendo apoyado operacionalmente en el (*B.d.U.*) por su jefe de personal el almirante Eberhard Godt.⁶⁷⁹ Para los submarinos que operaban desde los puertos del Atlántico francés, se creó el *Führer der U-Boots West (F.d.U. West)*, y los submarinos estacionados en el norte de Noruega estaban subordinados al *FdU Nordmeer* (desde agosto de 1944). Desde finales de 1940 los submarinos italianos que operaban en el Atlántico también estaban subordinados al (*B.d.U.*); en términos de servicio, sin embargo, estaban subordinados a la *F.d.U. Atlantic* en el puerto de Burdeos siendo el capitán de corbeta Hans-Rudolf Rösing el oficial de enlace entre la *Kriegsmarine* y la *Regia Marina italiana* hasta el mes de marzo de 1941.

⁶⁷⁸ Karl Dönitz, gran almirante. *Diez años y veinte días*. Título original: *Zehn Jahre und zwanzig tage*. Versión Española de mariano Orta Zambrano. España. Luis de Caralt Editores, 22.

⁶⁷⁹ J.P. Mallmann-Showell, *Das Buch der Deutschen Kriegsmarine, 1935-1945*. Geschichte, Organisation, Hauptmerkmale der Atlantik- U-boote. Stuttgart. Motor Buch Verlag, 2002.,110.

La sede del comando de los submarinos alemanes estuvo ubicada inicialmente en el puerto de *Kiel* luego pasó a *Sengwarden* cerca de *Wilhelmshaven* entre el mes de noviembre de 1939 al mes de septiembre de 1940. Una vez invadida Francia en el verano de 1940 el (*B.d.U.*) se trasladó a París en el Boulevard Suche,⁶⁸⁰ para luego funcionar desde el 3 de noviembre, en el puerto Atlántico de Lorient, en donde también se construyó un astillero naval y grandes búnkers submarinos conocidos como *KEROMAN I, II, III y IV*.

Karl Dönitz dirigió las operaciones del arma submarina desde la villa Kerillón en el promontorio de Kernével hasta el mes de noviembre de 1942. Tras la incursión de *St Nazaire* el 28 de marzo de 1942, el gran almirante Raeder decidió que el riesgo de nuevos ataques marítimos y aéreos era alto y reubicó el centro de comando occidental para submarinos en el castillo de Pignerolle, desde donde se enviaron y procesaron todos los mensajes de radio con el *Código Enigma*.⁶⁸¹ En julio de 1942, Hans-Rudolf Rösing fue nombrado *F.d.U.*⁶⁸². West (*Führer der Unterseeboote West*). Pignerolle se convirtió en su cuartel general. Dado a que los bombardeos aliados sobre Lorient se intensificaron el comando de los Submarinos alemanes se trasladó nuevamente a París

⁶⁸⁰ *Ibid*, 112.

⁶⁸¹ **Código Enigma:** Nombre del criptógrafo de rotores alemán que permitía cifrar como descifrar mensajes. Patentada en 1918 por la empresa alemana Scherbius & Ritter. Fuente David Miller. *U-boat, History, development and equipment*. London-GB. Conway Maritime Press Ltd, 2000, 116-117. Ver también Christopher Bell, "Decoding History: The Battle of the Atlantic and Ultra," *Naval War College Review*: Vol. 54: No. 3, Article 26. (2001) Publicación disponible en línea en: <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol54/iss3/26>. Consultado el 25 de abril 2021.

⁶⁸² En adelante *Führer der Unterseeboote*

en su nueva sede en la *Avenue Maréchal Maimoury* desde donde se comandó la guerra submarina entre el mes de marzo de 1942 al mes de marzo de 1943. Posteriormente en abril de 1943 el *Befehlshaber der Unterseeboote, (B.d.U.)* pasó nuevamente a Berlín-Charlottenburg, Steinplatz donde funcionó hasta el mes de diciembre de ese año. En enero de 1944 el comando nuevamente se muda *la sede de "Koralle"* en Bernau, desde donde se comanda la guerra submarina hasta el mes de febrero de 1945.⁶⁸³ En los últimos meses de la guerra el *(B.d.U.)* funcionó en *Sengwarden* cerca de *Wilhelmshaven* y en *Flensburg-Mürwik*.⁶⁸⁴

Al caer primeramente Dinamarca y Noruega y luego en junio Holanda, Bélgica y Francia, una gran cantidad de puertos y bases navales estuvieron disponibles para ser utilizados por la fuerza submarina alemana *U-BooteWaffe* las cuales fueron usadas casi inmediatamente. Con los puertos noruegos y franceses bajo el control de la *Kriegsmarine* las unidades navales alemanas disponían de un fácil acceso al Atlántico y al Mar del Norte, lo que permitió un mayor tiempo operacional y mayor cantidad de unidades en el área de operaciones.⁶⁸⁵ Las bases de *U-boote* fueron establecidas rápidamente en Bergen y Trondheim en la costa Noruega y en Brest, Lorient, Saint Nazaire, La Pallice y Bordeaux en la costa Atlántica de Francia. Aunque estas recién adquiridas bases fueron consideradas por el Almirante Dönitz como una gran ventaja

⁶⁸³ *Ibid.*, 113.

⁶⁸⁴ *Idem.*

⁶⁸⁵ Gordon Williamson, Ian Palmer. *U-boat Bases and Bunkers 1941-1945*. Oxford UK. Osprey Publishing, 2003, 4.

estratégica y operacional, también fue una manera de que la RAF pudiese ubicar y bombardear más fácilmente.

Los bunkers de concreto habían probado su efectividad en Bruges durante la primera Guerra Mundial. la construcción de los bunkers estuvo a cargo de la *Organización de Construcción del Estado alemán* Todt (OT), dirigida por el Dr Fritz Todt. En la primavera de 1941 los alemanes capitalizaron esta experiencia previa y edificaron nuevos bunkers a lo largo de todas las bases y puertos alemanes ubicados en la costa francesa y en la costa noruega.⁶⁸⁶ Estos inmensos edificios de concreto también fueron erigidos en Alemania en los puertos de Helgoland, Kiel y Hamburgo. A continuación, se reseñará brevemente los puertos de la costa francesa que son los de interés y están relacionados con el tema del presente trabajo:

Brest: Fue el puerto base de la 1^{era} *Unterseebootsflotille* que había sido reubicada de su base original en el puerto de Kiel a Francia y había trasladado sus unidades submarinas del tipo VII y XIX. También el puerto de *Brest* alojó ala 9^{ena} *Unterseebootsflotille* equipada con submarinos del tipo VII y fue comandada por los capitanes de corbeta (*Korvettenkapitan*) Jürgen Oesten desde noviembre de 1941 al mes de marzo de 1942 y Heirich Lehmann Willembrock desde marzo de 1942 al mes de agosto de 1944.⁶⁸⁷

⁶⁸⁶ *Ibíd.*, 5.

⁶⁸⁷ Gordon Williamson, Ian Palmer. *ob. cit.*, 27.

Lorient: En verano de 1940 la 2^{da} *Unterseebootsflotille* fue trasladada desde su puerto base en *Wilhemshaven* al puerto de la costa atlántica de *Lorient* trayendo submarinos tipo I-A tipo VII y tipo XIX. Sus comandantes fueron el capitán de corbeta Victor Shultze desde el mes de octubre de 1940 a enero de 1943, y el capitán de corbeta *Ernst Kals* desde el mes de enero de 1941 hasta el mes de mayo de 1945. También *Lorient* fue puerto base de la 10^{ma} *Unterseebootsflotille* que tenía asignada submarinos del tipo IX, X y XIV, bajo el comando del capitán de corbeta Günter Kuhnke desde el mes de enero de 1942 al mes de octubre de 1944.⁶⁸⁸

La Pallice: Fue el puerto base de la 3^{era} *Unterseebootsflotille*, cuyo puerto base inicialmente había sido el puerto alemán de Kiel. Desde este puerto operaron submarinos del tipo VII. La 3era Flotilla fue comandada por los capitanes de corbeta Hans Rudolf Rósing desde marzo a julio de 1941. Herbert Shulzte desde el mes de julio de 1941 al mes de marzo de 1942 Heinz von Reiche entre los meses de marzo -junio de 1942 y Richard Zapp desde los meses de junio a octubre de 1942.⁶⁸⁹

Sait Nazaire. Fue el puerto base de la 6^{ta} *Unterseebootsflotille* que había sido trasladada desde Dantzing en el mar Báltico. Desde esta base operaban exclusivamente con submarinos tipo V-II. Los comandantes de esta Flotilla fueron los capitanes de

⁶⁸⁸ *Ibid.*, 27-28.

⁶⁸⁹ *Ibid.*, 28.

corbeta (*Korvettenkapitan*) Wilhem Schulz desde septiembre de 1941 a octubre de 1943 y Carl Emmermann desde octubre de 1943 a agosto de 1944.⁶⁹⁰

Bordeaux: Fue el puerto base de la 12^{ava.} *Unterseebootsflotille* comandada por el capitán de corbeta Klaus Scholz. Desde esta base operaban submarinos oceánicos del tipo XIX y los submarinos de aprovisionamiento tipo U-XIV conocidos como “*vacas Lecheras*.”⁶⁹¹ También desde este puerto operaron varios submarinos italianos que operaron en el Atlántico. Ver gráfico N° 21.

Grafico N° 21



Bases de submarinos alemanes ubicadas en la Costa Atlántica francesa en 1941⁶⁹²

⁶⁹⁰ *Ídem.*

⁶⁹¹ *Ídem.*

⁶⁹² Fuente: Infografía preparada por el autor en base a imagen satelital de Google Earth 2020 y a la información disponible en Gordon Williamson e Ian Palmer. *U-boat Bases and Bunkers 1941-1945*.

b. Fases de la Batalla.

El gran almirante Dönitz dedica en sus memorias 10 capítulos (dos terceras partes) para el análisis y revisión de la guerra submarina desarrollada por la *Ubootewaffe* en el transcurso de la batalla del Atlántico, la cual esquematizó y subdividió en seis fases, estructura que han seguido muchos autores y analistas de esta batalla para su estudio. Estas fases fueron estructuradas de la siguiente manera: *Primera Fase*: Acciones preliminares de la guerra submarina, septiembre 1939 mayo de 1940. *Segunda Fase*: Los primeros tiempos felices. Desde junio de 1940 a marzo de 1941. *Tercera Fase*: Reacción británica: De abril de 1941 a diciembre de 1941. *Cuarta Fase*: La Guerra submarina en América, el segundo tiempo feliz. Desde enero 1942 hasta enero de 1943. *Quinta Fase*: La debacle de la guerra submarina. Desde enero hasta mayo de 1943. *Sexta Fase* Derrota de la *Ubootewaffe*: mayo de 1943 - abril de 1945. Estas fases se describirán a continuación:

1. Primera Fase: Acciones preliminares de la guerra submarina, septiembre 1939 mayo de 1940

Como se señaló anteriormente, la *Ubootewaffe* contaba al inicio de la guerra solo con 57 submarinos distribuidos en 7 flotillas y de los cuales solo 39 se encontraban en condiciones para operar y 18 se encontraban en tareas de adiestramiento, alistamiento operacional o en reparaciones (Ver Anexo N° 7). Con la intención de hundir la mayor cantidad de buques mercantes posible antes de que el almirantazgo británico pudiese organizar el sistema de convoyes, a finales del mes de agosto el alto

mando naval alemán ante la inminencia del inicio de la guerra había ordenado zarpar de sus puertos en Alemania 18 submarinos costeros tipo IIA y IIB para tomar posiciones al sur oeste de la Gran Bretaña y diez del tipo VII-C en el Báltico a fin de estar en posición y cubrir el frente de las rutas comerciales marítimas del Atlántico Norte.⁶⁹³ El 3 de septiembre, el primer día de la guerra uno de esos submarinos el *U-30*, al mando del teniente de navío Julius Lemp torpedea sin previo aviso al buque de pasajeros *SS Athenia* de 13.581 TBR a 250 Mn. e Irlanda ocurre el primer ataque por *U-boot* de la Segunda Guerra Mundial.⁶⁹⁴ Como consecuencia de ello el gobierno británico declaró un bloqueo naval a las costas alemanas y ordenó la implementación del sistema y la orden de navegación en convoyes oceánicos y costeros a todos los buques mercantes. A fin de mantener el control operacional las rutas de los convoyes tanto, de los que zarpaban desde estados Unidos y Canadá con ruta rumbo a la Gran Bretaña y posteriormente Islandia y Rusia, les fueron asignados códigos con las iniciales del punto de origen como el de destino. (Ver Anexo N° 8). El primer convoy se conformó el 7 de septiembre. Inicialmente estos convoyes eran escoltados por destructores y buques mercantes armados que mantenían la escolta hasta el paralelo de 15° oeste a partir de ese punto los buques escolta se regresaban a sus puertos bases en gran Bretaña y el convoy navegaba en solitario hasta que era recibido por los escoltas

⁶⁹³ David Westwood, *The Uboat war, The German submarine service and the battle of the Atlantic, 1935-1939*. Philadelphia-USA, Casemate Publisher, 2005, 56.

⁶⁹⁴ Jürgen Rohwer. *Axis submarine successes 1939-1945*. Annapolis- Maryland-USA. Naval Institute Press. 1983. p. 15. y V.E. Tarrant *The U-boat Offensive 1914-1945, ob. cit.*, 82.

del puerto de destino.⁶⁹⁵ El día 14 de septiembre se produce la primera pérdida de un submarino alemán de la Segunda Guerra Mundial, cuando después de un fallido ataque con torpedos al portaviones *HMS Ark Royal* a N° W° de Irlanda el *U-39* tipo IX A al mando del teniente de navio Gerhard Glattes es averiado por la acción de las cargas de profundidad de los destructores británicos *HMS Foxhound*, *HMS Faulknor* y *HMS Firedrake*. Posteriormente el día 17 de septiembre se registra el primer hundimiento de un buque de guerra británico por la acción de un submarino alemán, cuando es torpedeado y hundido el portaviones *HMS Courageous* de 22.500 TBR⁶⁹⁶ por el submarino *U-29* tipo VIIA al mando del teniente de navio Otto Schuhart.⁶⁹⁷ Aparte del hundimiento de un portaviones de la *Royal Navy*, el más impactante éxito de un submarino alemán durante los primeros meses de la Batalla del Atlántico fue la incursión en la base naval de *Scapa Flow*, principal asiento de la *Home Fleet*, por parte del submarino *U-47* tipo VII-B al mando del teniente de navio Günther Prien⁶⁹⁸

⁶⁹⁵ V.E. Tarrant, *ob. cit.*, 82.

⁶⁹⁶ Jürgen Rohwer. *Axis submarine successes 1939-1945. ob. cit.*, 2 y Charles Messenger. *World War II in the Atlantic. ob. cit.*, 14.

⁶⁹⁷ Rainer Bush. *German U-boat Commanders of World War II*. Annapolis- Maryland-USA. Naval Institute Press. 1996, 238.

⁶⁹⁸ **Günther Prien** (n. Osterfeld, Sajonia-Anhalt, 16 de enero de 1908- + presumiblemente 7 de marzo de 1941) Capitán de corbeta alemán, de la *U-bootwaffe* de la Segunda Guerra Mundial. primer héroe naval de la SGM., y primer comandante de sumergible en ganar la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro. Bajo el comando de Prien, el submarino *U-47* torpedeó y hundió 28 barcos aliados con un tonelaje total de 200 000 t de arqueo. Su acción más famosa fue el hundimiento del acorazado británico *HMS Royal Oak* en la madrugada del 13 al 14 de octubre de 1939 en el fondeadero de *Scapa Flow*. E en la noche del 7 de marzo de 1941, el destructor británico *HMS Wolverine* hundió al *U-47* con cargas de profundidad mientras atacaba a un convoy en superficie. Existe otra versión del final de Prien que alude a que fue alcanzado por uno de sus torpedos al fallar el sistema de guía y navegar aquel en círculos. Fuente Rainer Bush. *German U-boat Commanders of World War II. ob. cit.*, 201.

realizada en la noche /madrugada del 13 al 14 de octubre de 1939 donde hundió al acorazado *HMS Royal Oak* de 29150 toneladas⁶⁹⁹ y al buque auxiliar *HMS Pegasus*. Este ataque fue explotado por el ministerio de propaganda alemán a cargo del Dr. Joseph Goebbels, mostrando la capacidad de ataque de la fuerza submarina alemana y convirtiendo a Prien en el primer héroe naval de la Segunda Guerra Mundial, elevando la moral de la *Kriegsmarine* y del pueblo alemán. Esto también afectó contundentemente la moral de la *Royal Navy*. También a causa de este ataque, la *Royal Navy* perdió la capacidad de iniciativa en el mar por seis meses ya que se vio obligada a hacer una revisión de todo el sistema defensivo de sus bases navales, forzando a la *Metropolitan Fleet* a desalojar su principal fondeadero en *Scapa Flow* y buscar refugio en otros fondeaderos como *Loch Ewe*.

Dönitz hace una reflexión y análisis especial a este hecho en sus memorias,⁷⁰⁰ también el historiador naval y capitán de la *Royal Navy* S.W., Roskill hace una importante reflexión sobre el ataque de Prien en el tomo I de su obra *War at Sea*.⁷⁰¹ Al respecto ver la obra de Alexandré Korganoff, *La verdad sobre Scapa flow*⁷⁰² y el libro de Jean Noli, *Los Lobos del Almirante*.⁷⁰³ El 24 noviembre de 1939 Hitler emana la orden a los *U-Boot* atacar a cualquier buque que no mostrara las luces de navegación incluyendo a las naves neutrales. Entre el mes de diciembre de 1939 y febrero de 1940

⁶⁹⁹ Jürgen Rohwer. *Axis submarine successes 1939-1945. ob. cit.*, 4.

⁷⁰⁰ Karl Dönitz, gran almirante. Diez años y veinte días, *ob. cit.*, 72-76.

⁷⁰¹ S.W. Roskill Captain RN., *The war at Sea 1939-45: Volume I, The Defensive*. GB. Naval & Military Press; Revised Edición, 2004, 4-78 y 88.

⁷⁰² Alexandré Korganoff, *La verdad sobre Scapaflow*, Barcelona- España, Editorial Bruguera S.A.1975.

⁷⁰³ Jean Noli, *Los Lobos del Almirante*. España, Palza &Yanez S.A. Editores, 1972, 15-45.

la guerra submarina contra el tráfico marítimo comercial tomó un receso motivado al crudo invierno en el Atlántico Norte cuyas duras condiciones meteorológicas congeló gran parte de los puertos bálticos haciendo impracticable la operación de los *U-boots* obstaculizando seriamente la ofensiva alemana durante esos meses. La pausa de las operaciones de los submarinos alemanes en el Atlántico continuó en los meses de marzo a mayo de 1940, dado a que el 4 de marzo de 1940 se ordenó despliegue de la fuerza submarina a las costas noruegas para la preparación de la *Operación Weserübung*, para la invasión de Noruega y Dinamarca.⁷⁰⁴ Durante la ejecución de esta campaña se evidenció un grave problema técnico que reportaron una gran cantidad de comandantes de submarinos que eran las fallas recurrentes del malfuncionamiento y detonación prematura de los torpedos eléctricos del tipo G7a y G7e⁷⁰⁵ lanzados por los *U-boat*, situación que se denominó la *Crisis de los Torpedos*.⁷⁰⁶ Estos problemas no quedaron completamente resueltos hasta noviembre de 1942 cuando se instalaron en los torpedos la nueva espoleta de encendido magnético y de explosión por proximidad, como también de entrar en disponibilidad del nuevo torpedo TIII de propulsión eléctrica.⁷⁰⁷

⁷⁰⁴ V.E. Tarrant, *ob. cit.*, 87.

⁷⁰⁵ David Westwood, *ob. cit.*, 57.

⁷⁰⁶ Karl Dönitz, *ob. Cit.*, 98-103.

⁷⁰⁷ *Ibíd.*, 88.

2. Segunda Fase: Los primeros tiempos felices. Desde junio de 1940 a marzo de 1941

La ocupación alemana de Dinamarca y Noruega en mayo de 1.940 y la conquista de los Países Bajos y Francia en junio del mismo año, transformaron por completo el escenario de la guerra en lo que se concierne a la Batalla del Atlántico. La finalización de las operaciones militares terrestres en Europa occidental en 1940, significó que los *U-boot* que habían sido empleados en la campaña en Noruega, estaban de nuevo disponibles aumentando así el número de submarinos alemanes para operar de lleno contra el comercio marítimo y el ataque a los convoyes en el Atlántico por lo que el numero de escoltas disponibles para estos fue dramáticamente insuficiente. Fue en estas circunstancias que el Primer Ministro Winston Churchill solicitó el apoyo al presidente de los Estados Unidos, Franklin D. Roosevelt, planteando la oferta concesión y arrendamiento por 99 años de bases británicas ubicadas en Newfoundland, Bermudas y Trinidad y el Caribe, en general, a cambio de la transferencia de 50 viejos destructores de las clases *clases Caldwell, Wickes y Clemson* (conocidos coloquialmente como *Four stacks* en español cuatro chimeneas) a fin de reducir el déficit de buques de escolta. El tratado fue firmado el 2 de septiembre de 1940 pero los primeros cuatro de estos destructores, estuvieron en condiciones de operatividad para los británicos siete meses después ya que los buques necesitaron de una profunda remodelación, a fin de rearmarlo y de instalar un *A.S.D.I.C.* De este modo, pasaron meses antes de que la ayuda norteamericana pudiera contribuir de alguna forma a la campaña. Al disponer de los puertos franceses occidentales los *U-boot* obtenían acceso

directo al Atlántico ya que las bases francesas se encontraban unas 450 millas más cerca del teatro de operaciones que las bases alemanas del Mar del Norte. Se consiguió, de este modo, extender la autonomía y el alcance operativo de los submarinos alemanes en el Atlántico, permitiéndoles atacar convoyes más hacia el oeste y patrullar durante más tiempo, doblando la efectividad de la *U-bootwaffe*⁷⁰⁸. Las primeras operaciones de los *U-boot* que zarparon desde estas bases, fueron notablemente exitosas. Se vivieron los momentos más gloriosos entre las escuadras de submarinos, y aparecieron ases como Günther Prien, del *U-47*, Otto Kretschmer, del *U-99*, Joachim Schepke, del *U-100*, Engelbert Endrass, del *U-46*, Víctor Oehr, del *U-37*, o Heinrich Bleichrodt, del *U-48*. Las tripulaciones de los *U-boot* se convirtieron en héroes de Alemania debido a los grandes éxitos que lograron, se llegó a conocer este período de gloria como *Die Glückliche Zeit*. (En español Tiempo Feliz), ya que a causa del arma submarina se hundieron más de 220 buques aliados entre julio y octubre de 1.940.⁷⁰⁹ El mayor desafío para los *U-boot*, era detectar los convoyes en la vastedad del océano. A fin de facilitarles en la medida de lo posible su labor, contaban con el apoyo del avión de largo radio de acción *Focke-Wulf 200 Kondor*, que tenía bases en Bordeaux y Stavanger Francia.⁷¹⁰

A pesar de todo, la principal fuente para el reconocimiento y detección de los convoyes, seguían siendo los mismos sumergibles alemanes. En esta época se fue

⁷⁰⁸ V.E. Tarrant *The U-boat Offensive 1914-1945*, *ob. cit.*, 90.

⁷⁰⁹ Charles Messenger. *World War II in the Atlantic*, 28.

⁷¹⁰ Karl Dönitz, *ob. cit.*, 142-143, David Westwood, *ob. cit.*, 117 y Charles Messenger., *ob. cit.*, 28.

perfeccionando el método de ataque a los convoyes Aliados y se iniciaba de forma generalizada la coordinación por radio entre las diferentes unidades que conformaban una manada. El servicio de decodificación alemana *B-Dienst* (*Funkbeobachtungsdienst*) lograron descifrar el código naval de transmisión de la Marina Mercante Británica y aliada BAMS (Siglas en inglés de *British and Allied Merchant Ship*.) lo que les permitía determinar cuándo y dónde podían ir al encuentro de los convoyes que navegaban por la brecha sin cobertura aérea británica en el medio del Atlántico.⁷¹¹ Durante el año de 1940, Dönitz tuvo la capacidad de desplegar cada vez más sus submarinos en el Atlántico Central y prácticamente todos ellos se encontraron fuera del alcance de la autonomía de vuelo de los bombarderos aliados, especialmente británicos y canadienses.

La Kriegsmarine contaba para ese momento con 260 submarinos a su disposición y poseía una disponibilidad efectiva en el teatro del Atlántico, de cerca de un centenar de submarinos.⁷¹²

Con este escenario el comandante de los submarinos alemanes pudo implementar la *Rudeltaktik*⁷¹³ que se empleó con éxito, al atacar a los convoyes entre los meses de septiembre y octubre de 1940, la cual tuvo inicialmente y durante varios

⁷¹¹ Williamson Murray y Allan R. Millett. *La guerra que había que ganar. Historia de la Segunda Guerra Mundial*. Editorial Crítica. Serie divulgación historia. España, 2005. 353-356.

⁷¹² Raymond Cartier. *La Segunda Guerra Mundial*, Larousee, París Match y Editorial Planeta. Barcelona España, 10-11.

⁷¹³ **Rudeltaktik** En español táctica de manada de lobos, en inglés conocida como *WolfPack*, es una táctica concebida por el gran almirante Dönitz y empleada originalmente por los *U-Boote* alemanes consistentes en un ataque masivo contra un convoy. Posteriormente y en el mismo conflicto también sería empleada por los estadounidenses contra los japoneses en el Océano Pacífico. Fuente

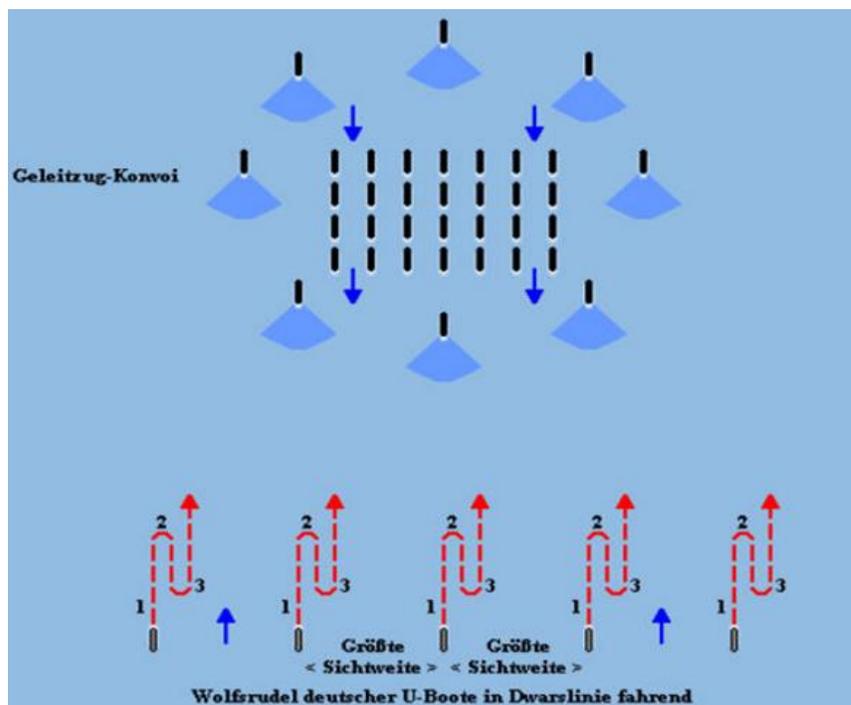
meses, efectos devastadores contra las rutas marítimas aliadas. Esta táctica consistía en que cuanto uno de los submarinos se encontraba en patrulla detectaba un convoy, informaba de su avistamiento al comando de submarinos (*B.d.U.*) el que irradiaba la información a todos los submarinos cercanos y los direccionaba al área de contacto, mientras el submarino mantenía el contacto y seguimiento del convoy y esperaba a la llegada al área de los submarinos convocados antes de iniciar la caza, que normalmente se realizaba de noche y en superficie. Una vez que detectaban al convoy, se dispersaban en una larga línea de patrulla de forma perpendicular a la ruta que habría de seguir el convoy ejecutando un patrón de barrido de búsqueda hasta estar en distancia y posición de atacar en forma coordinada en distintos costados del convoy inclusive penetrando dentro del mismo. De ese modo se generaba confusión en el esquema de defensa y los buques de escolta colapsaban a menudo ya que tenían que atender distintos sectores, en lugar de tener que enfrentarse a un único adversario tenía que atender con no menos de media docena de ataques enemigos, que además atacaban en la confusión de la noche.⁷¹⁴ Ver gráfico N° 22.

Los más temerarios comandantes de submarino, como Otto Kretschmer, no sólo penetraban la pantalla de protección de escolta del convoy, sino que además aparecían en la superficie, entre las columnas de mercantes, y atacaban al descubierto, para desespero de los escoltas que a menudo eran demasiado inferiores en número y

⁷¹⁴ Jack. P. Mallmann Showell *U-boats Under the Swastika*, Annapolis Maryland-USA. Naval Institute Press., 1987, 29-30. Ver también; Gordon Williamson, Ian Palmer. *U-boat tactics in World War II*, 29-32.

prestaciones y carecían de respuesta efectiva para repeler la agresión, ya que su sonar era efectivo únicamente con objetos sumergidos, no con aquellos que estaban en superficie.

Gráfico N° 22



Esquema del ataque a un convoy empleando la táctica del *Rudeltaktik* también conocida como *Wolpack*⁷¹⁵

Un ejemplo exitoso de la utilización de esta táctica fue el ataque al convoy *HX-72*, el 21 de septiembre de 1940, convoy compuesto por 42 mercantes el cual fue atacado durante dos noches por cuatro *U-boots*, perdiéndose un total de once buques y

⁷¹⁵ Fuente Jack. P. *Mallmann Showell U-boats Under the Swastika*, ob.cit., 29

dejando muy dañados a otros dos.⁷¹⁶ En octubre, el convoy *SC-7*, con una escolta de cuatro buques de guerra, fue atacado y perdió 20 buques y dos averiados de un total de 34 unidades lo que representó el 59% de sus componentes.⁷¹⁷ Pocos días después, el convoy *HX-79* recibió otro duro castigo al perder la cuarta parte de los buques mercantes sin que los alemanes perdieran un solo submarino y eso teniendo en cuenta que protegían el convoy un total de dos destructores, cuatro corbetas, tres remolcadores y un dragaminas, demostrándose de este modo la ineficacia de las tácticas anti-submarinas británicas.⁷¹⁸ Finalmente, el 1 de diciembre, siete submarinos alemanes y tres italianos, atacaron el convoy *HX-90*, hundiendo 10 buques mercantes y dañando otros tres.⁷¹⁹ El tremendo éxito de la táctica de *Manada de Lobos* resultó en que el Vicealmirante Dönitz decidiera convertirla en el estándar táctico de la flota de submarinos alemanes.⁷²⁰ Las desastrosas batallas de octubre de 1.940, forzaron a los británicos a cambiar sus tácticas. Quizá la más importante de todas fue la introducción de grupos de escolta permanentes acompañando al convoy a lo largo de todo su recorrido por el Atlántico Norte con el objeto de mejorar la coordinación y efectividad de las tripulaciones en la batalla. Los esfuerzos Aliados se vieron respaldados por el gradual incremento de buques escolta cedidos por los norteamericanos y por la llegada de nuevos tipos de unidades de escolta, tanto británicos como canadienses como las

⁷¹⁶ David Westwood, *ob. cit.*, 108.

⁷¹⁷ Charles Messenger. *ob. cit.*, 3. Ver también V.E. Tarrant, *ob. cit.*, 91-92.

⁷¹⁸ Gordon Williamson. *Wolfpack, The Story of U-boat in War II*. Oxford UK. Osprey Publishing Ltd., 2005, 209.

⁷¹⁹ David Westwood, *ob. cit.*, 109.

⁷²⁰ *Ibid.* 112.

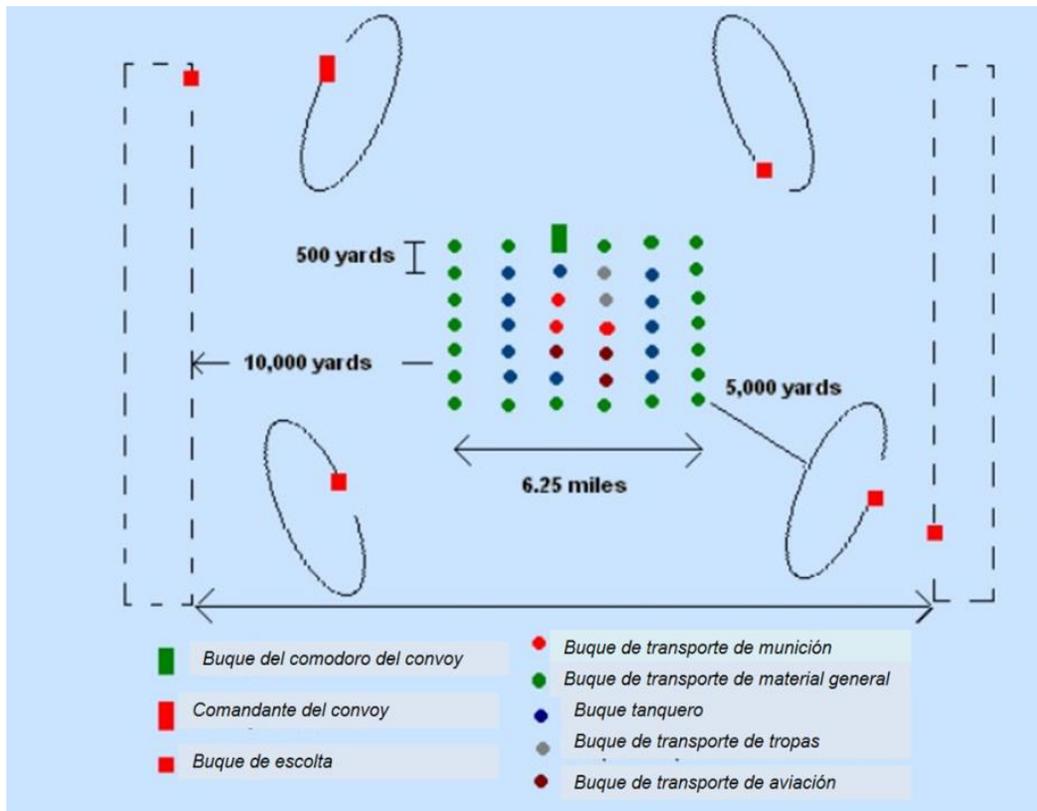
fragatas inglesas clase *Loch*, y *River*, los cañoneros tipo *Black Swam* y las corbetas canadienses de tipo *Flowers*. La mayoría de estos buques, formaban parte de la extensa expansión que tenía en marcha la *Royal Canadian Navy*.⁷²¹

Inicialmente, los nuevos grupos de escolta consistían en dos o tres destructores y media docena de corbetas, Al inicio de la Batalla del Atlántico solo se disponía de un número muy limitado de escoltas británicos y canadienses para proteger los convoyes de buques mercantes. En el primer año de la guerra las escoltas de los convoyes lo constituían dos destructores que patrullaban los sectores de ambos costados de la proa del cuerpo principal junto con dos corbetas más pequeñas que protegían los flancos de babor y estribor, y dos más en la retaguardia y por lo general el número real de escoltas no sobrepasaba las seis unidades. Con una considerable área del mar para proteger, estos escoltas pasaban gran parte del tiempo recorriendo alrededor de sus sectores de responsabilidad como perros pastores. Estas maniobras dejaban considerables brechas a través de las cuales un comandante de submarino podría pasar, especialmente si intentaba infiltrarse en superficie y al amparo de la oscuridad. Las constantes maniobras de patrulla, y las pesadas condiciones del mar invernal del Atlántico norte, hacían que el combustible de los buques escoltas se agotara rápidamente y las pésimas condiciones del mar les impedía repostar combustible de un buque cisterna

⁷²¹ Gordon Williamson e Ian Palmer. *U-boat Vs. Escort Destroyers, The Battle of the Atlantic*. Oxford UK. Osprey Publishing Ltd., 2007, 30-32.

acompañante obligándolos a veces a retirarse por completo de las funciones de escolta.⁷²² Ver gráfico N° 23

Gráfico N° 23



Estructura de la formación y composición de los convoyes aliados. Esquema de cortinas de protección y de los grupos de escolta 1939-1941⁷²³

A partir de 1943 atacar un convoy con grupo de escolta, el cual era más numeroso y más protegido era para un submarino alemán una operación mucho más

⁷²² Gordon Williamson, Ian Palmer. *U-boat tactics in World War II* Oxford-UK. Osprey Publishing, 2010, 19

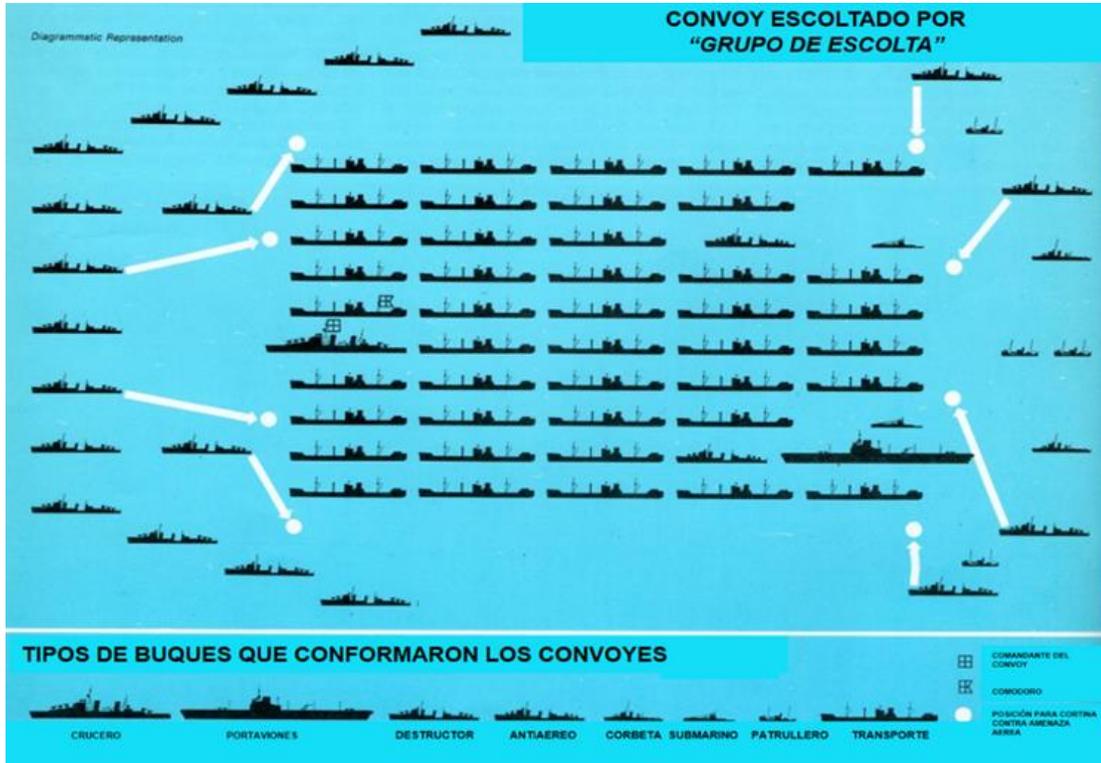
⁷²³ Fuente. Infografía adaptada por el autor en base a diagrama de Gordon Williamson, Ian Palmer. *U-boat tactics in World War II* Oxford-UK. Osprey Publishing, 2010, 19.

peligrosa, incluso si se contaba con una manada de lobos considerable. La escolta de este tipo de convoy estaba constituida por cortina de protección de destructores ubicada en la proa del cuerpo del convoy liderando a los mercantes, conjuntamente con otros destructores ubicados en los perímetros de los flancos y cuartos traseros. Las brechas entre los destructores eran cubiertas con una serie de corbetas. En la retaguardia se ubicaban buques de guerra más pequeños, como dragaminas o remolcadores armados además de proporcionar una cobertura de la retaguardia, estos buques recogían a sobrevivientes de cualquier barco hundido, mientras que las escoltas más poderosas continuaban custodiando el convoy.

Dentro del cuerpo principal del convoy se ubicaba un pequeño portaaviones de escolta para proporcionar cobertura aérea. Los buques de carga particularmente valiosos, como buques de municiones y tanqueros petroleros también se posicionarían en la relativa seguridad del centro del convoy.⁷²⁴ Ver gráfico N° 24.

⁷²⁴ *Idem.*

Gráfico N° 24



Estructura de la formación y composición de los convoyes aliados Esquema de corinas de protección y de los grupos de escolta 1942-1945⁷²⁵

Igualmente es importante destacar que, fue creada una nueva base de adiestramiento en Tobermory, en las Islas Hébridas, donde se realizó el entreno de las tripulaciones de los escoltas, como el desarrollo de nuevas tácticas de guerra anti submarina lo que mejoró significativamente las capacidades de reacción de nuevos grupos de escolta.⁷²⁶

⁷²⁵ Bernard Fitzsimons. *Kriegsschiffe, des zweiten weltkrieges*. Munchen, Heyne –Bildpaperbak. 1974, p. 30 y B.B. Schofield, Vicealmirante, "Los Primeros convoyes" en *Así fue la Segunda Guerra Mundial*. Vol. 3, Editorial Anesa-Noger-Rizzoli. Barcelona -España, 1972, 6 Volúmenes. 92.

⁷²⁶ W.S Chalmers, *ob. cit.*, 169, 221 y 237.

3. *Tercera Fase*: Reacción británica: De abril de 1941 a diciembre de 1941

En abril de 1941, el Almirantazgo británico tomó el control de los aviones del Comando de Costas y se introdujo un importante elemento de detección de los *U-boot* alemanes: un nuevo radar de onda corta que permitía detectar a los submarinos germanos en superficie. En junio de 1.941, los británicos pudieron asignar a los convoyes los grupos de escolta permanentes que los acompañarían a lo largo de todo su recorrido por el Atlántico Norte. Con este propósito, el Almirantazgo británico solicitó a la *Royal Canadian Navy* asumir la responsabilidad de proteger los convoyes en la zona oeste y establecer la base para su fuerza de escoltas en St. John's, Newfoundland, pero, bajo el mando directo del del *Western Approaches Command* en Liverpool. Seis destructores canadienses y 17 corbetas, reforzados por un total de 15 embarcaciones de combate británicas más, pasaron a formar parte de la fuerza de escolta de convoyes desde los puertos canadienses en Newfoundland hasta el punto de encuentro al sur de Islandia, donde los grupos de escolta británicos les esperaban para continuar la navegación. En tal sentido y dado a que Canadá escoltaba a los convoyes en la parte occidental del Atlántico, y Reino Unido lo hacía desde la parte oriental, los *U-Boote* atacaron en el centro del océano, donde los convoyes estaban más desprotegidos.⁷²⁷

⁷²⁷ Williamson Murray y Allan R. Millett. *La guerra que había que ganar. Historia de la Segunda guerra mundial*. Editorial Crítica. Serie divulgación historia. España, 2005. 353-356.

El impacto de este cambio de estrategia, se dejó sentir en las escaramuzas y batallas que tuvieron lugar en la primavera de 1.941 logrando el Reino Unido importantes éxitos en la protección de sus convoyes.⁷²⁸ La reacción de Dönitz fue enviar a sus manadas de lobos más hacia el sur-oeste, con la intención de atacar los convoyes antes de que se les unieran las escoltas. La nueva estrategia alemana pronto obtuvo sus frutos y en abril una Jauría localizó el convoy *SC-26* antes de que se le uniera su escolta, logrando hundir un total de diez buques mercantes, perdieron los alemanes un *U-boot*.

El 9 de mayo se produjo un hecho trascendental en el curso de la guerra. El destructor británico *HMS Bulldog* capturó el *U-110* y se apoderó, intacta, una máquina de codificación *Enigma*⁷²⁹. En combinación con otro par de capturas, este se convirtió en un hecho crucial para los esfuerzos Aliados en el desciframiento de los códigos secretos alemanes durante la fase culminante de la batalla.⁷³⁰ La máquina fue enviada a Bletchley Park (centro neurálgico de la Inteligencia británica) donde se logró descifrar los códigos alemanes.⁷³¹

⁷²⁸ A principios de marzo, Günther Prien no consiguió volver de una patrulla. Dos semanas después, en la batalla del convoy *HX-112*, el recién formado Tercer Grupo de Escolta, que contaba con cinco destructores y dos corbetas, desarticuló el ataque de una manada de lobos alemana. El *U-100* fue detectado por el primitivo radar del destructor *HMS Vanoc* y hundido. Poco después, el *U-99* también fue reportado perdido, si bien se capturó previamente a su tripulación. Dönitz había perdido a sus tres principales ases: Prien, Kretschmer y Schepke. Ver al respecto: Karl Dönitz, *ob. cit.*, 184.

⁷²⁹ V.E. Tarrant, *ob. cit.*, 98.

⁷³⁰ *Ibid.* 100.

⁷³¹ Para detalles sobre la captura del equipo enigma y su impacto, ver el trabajo de Christopher Bell, "Decoding History: The Battle of the Atlantic and Ultra," *Naval War College Review*: Vol. 54: No. 3, Article 26. (2001) Publicación disponible en línea en: <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc->

En los meses de septiembre-noviembre del año 1941, los submarinos de Dönitz solo consiguen interceptar cuatro convoyes (SC-42, SC-44, HG-73 y SC48) logrando hundir solo 48 buques mercantes con un total de 198.079 TBR. siendo un magro y decepcionante resultado, por lo que *el (B.d.U.)* abandonó la estrategia de búsqueda y detección utilizada durante ese año replegando a los *U-boot a sus puertos base en Francia*.⁷³² También otras causas motivaron al repliegue de la *Ubootewaffe del Atlántico*. El 18 de noviembre el octavo ejército Británico avanzó a Cirenaica iniciando la operación *Crusader*⁷³³ lo que originó un retirada de las fuerzas del Eje en el Norte de Africa, por lo que fueron destacados desde Atlántico al Mar Mediterráneo once *U-boot* a fin de atacar los convoyes de suministros británicos que zarpaban desde Gibraltar al Norte de África para así apoyar y aliviar la presión sobre el *Afrika Korps*. También en el mes de noviembre los *U-boot* basados en Noruega, abandonaron el teatro de operaciones Atlántico debido a órdenes directas de Hitler de atacar los convoyes británicos que se dirigían por el Mar del Norte a llevar suministros a Rusia la cual había sido invadida por Alemania desde el 22 de junio de ese año.⁷³⁴ En el otro lado del Atlántico los norteamericanos para 1941, no habían aun tomado parte en la guerra, pero

review/vol54/iss3/26. Consultado el 25 de abril 2021.

⁷³² V.E. Tarrant, *ob. cit.*, 02

⁷³³ **Operación Crusader:** Operación realizada por el 8Avo ejército británico durante la Segunda Guerra Mundial para romper el Sitio de Tobruk, en la costa africana del Mediterráneo, al que tenían sometidos los alemanes a las tropas inglesas. La operación tenía como objetivo detener definitivamente el avance del *Afrika Korps* del general Rommel. Se desarrolló entre el 18 de noviembre y el 30 de diciembre de 1941 en la región Cirenaica, perteneciente a la actual Libia y su resultado fue la derrota alemana y la liberación de Tobruk, pese a que a los pocos meses Rommel contraatacó y consiguió finalmente tomar el disputado puerto norteafricano. Fuente: Antony Shaw. *II Guerra Mundial día a día, ob. cit.*, 60.

⁷³⁴ V.E. Tarrant, *ob. cit.*, 102.

si que se habían “*apartado*” de su total neutralidad en el conflicto armado. El 18 abril, el presidente Roosevelt extendió la denominada *Zona Panamericana de Seguridad* por lo que la zona de seguridad marítima norteamericana se extendía hasta el paralelo 26° de longitud oeste comprendiendo más de 2.300 millas de distancia de la costa norteamericana casi alcanzando Islandia.⁷³⁵ Las fuerzas británicas habían ocupado Islandia cuando Dinamarca cayó en manos alemanas en 1940 y los norteamericanos fueron persuadidos para que proporcionaran tropas a esa ocupación de la isla. Los buques norteamericanos empezaron a escoltar a los convoyes Aliados en el Atlántico Oeste, hasta Islandia, teniendo serios y tensos encuentros con los *U-boot*. También y de conformidad con las previsiones de la armada norteamericana al ver que su participación en la guerra era inminente, el 1° de enero de 1942 se conformó la *Flota del Atlántico* bajo las órdenes del almirante Ernest King.⁷³⁶

4. *Cuarta Fase: La Guerra submarina en América, el Segundo Tiempo Feliz.*
Desde enero 1942 hasta enero de 1943

El ataque a Pearl Harbour y la consecuente declaración de guerra de Alemania a los Estados Unidos el 11 de enero, tuvo un efecto inmediato en la campaña del Atlántico. Según señala el gran almirante Dönitz en sus memorias, ante este hecho se empezó a planificar un ataque en la costa Este norteamericana, ya que disponía de 12 unidades del *U-boot* tipo IX, oceánicos. Sin embargo, sus planes no se concretaron

⁷³⁵ Karl Dönitz, *ob. cit.*, 197.

⁷³⁶ *Ídem.*

efectivamente debido a que Hitler ordenó desplegar la mitad de ellos al Mar Mediterráneo y Noruega dejando disponibles, únicamente cinco submarinos, que serían los que llevarían a cabo la que se denominó *Paukensschlag*,⁷³⁷

Las primeras acciones alemanas de la operación *Paukensschlag*, (En Español *Redoble de tambor*.) se iniciaron el 13 de enero de 1942 navegando a lo largo de la costa de norteamérica entre el sur de Halifax, el río San Lorenzo y el Cabo Hatteras, sumergidos durante el día y saliendo a la superficie por la noche para atacar a los buques mercantes perfilados contra las luces de las ciudades de la costa este norteamericana.⁷³⁸ Para los cinco comandantes de *U-boot* tipo IX participantes en la primera ola de la *Operación Paukensschlag*, fue una oportunidad dorada *The Golden West*. Reinhard Hardegen al mando del *U-123*, hundió ocho barcos por un total de 53.360 TBR, antes de quedarse sin torpedos y regresar a su base; Ernst Kals en el comando del *U-130*, hundió seis barcos de 30.748 TBR; Robert-Richard Zapp comandante del *U-66* quien hundió cinco barcos acumulando 50.456 toneladas; Heinrich Bleichrodt en el *U-109*, hundió cuatro barcos con 27.651 toneladas; y Ulrich Folkers en su primera patrulla como comandante del *U-125*, hundió un buque de 6.666 toneladas.⁷³⁹ Para conocer más de esta operación ver la obra de Michael Gannon, *Operación Drumbeat The dramatic true story of germany's first U-boat attack along*

⁷³⁷ Karl Dönitz, *ob. cit.*, 207.

⁷³⁸ *Ibid.*, 212.

⁷³⁹ *Idem*.

the american coast in World War II,⁷⁴⁰ y el libro de Edwin P. Hoyt. *U-boats Offshore*.⁷⁴¹ Para cuando los *U-boot* de la primera oleada de la operación *Paukensschlag* regresaron a sus bases en Francia, el 6 de febrero del mismo año, habían hundido un total de 156.939 toneladas de registro bruto sin haber sufrido ni una sola baja. Igualmente, el gran almirante Dönitz plantea el éxito alcanzado en aguas americanas señalando que; “En enero de 1942, fueron hundidos por los submarinos, de forma general en la zona americana de operaciones, según los datos ingleses, 62 barcos, con 327.357 TBR”. Ese era un número muy satisfactorio.”⁷⁴²

Los Estados Unidos no tenían experiencia directa en la guerra naval moderna y menos aún en lo que refiere a la protección de sus propias costas. Los *Black out* o apagones controlados en las zonas costeras, eliminando cualquier luz que permitiera al enemigo la localización de objetivos, por ejemplo, no fue empleado en aquel entonces por los norteamericanos. De este modo, los *U-boot* sencillamente se ubicaban a una distancia prudencial de la costa este, y en cuanto veía la silueta de un barco recortarse contra las luces de las ciudades costeras, pasaban a la acción. El Comandante en Jefe de la Flota del Atlántico norteamericana, almirante Ernest King, inicialmente rechazó la ayuda y asesoría en guerra anti submarina y defensa de convoyes, de la muy experimentada *Royal Navy* en este tipo de combates. La decisión de King fue muy

⁷⁴⁰ Michael Gannon, *Operación Drumbeat The dramatic true story of germany's first U-boat attack along the american coast in World War II* NewYork, Harper& Row Publisher, 1990.

⁷⁴¹ Edwin P. Hoyt. *U-boats Offshore*, New York-USA, First Steinand Day Paperbak Edition, 1985.

⁷⁴² Karl Dönitz, *ob. cit.*, 215. ver también David Mason *Submarinos, la Amenaza Secreta. ob. cit.*, 68.

criticada, aunque él mismo y sus defensores arguyeron que la flota de destructores de la *U.S. Navy* era muy limitada, precisamente por la ayuda prestada a los británicos de 50 destructores cedidos a los británicos en los inicios de la guerra con el *Tratado de Bases por Destructores*. Además, consideraban prioritaria la protección de los buques de transporte de tropas que los mercantes.⁷⁴³

Tras los seis primeros meses de operaciones en la costa este norteamericana, la primera oleada de submarinos tipo IX fue reemplazada por submarinos de los tipos VII-C y VII-D que se reabastecían en alta mar de los submarinos de reaprovisionamiento tipo XIV, que se denominaron *Milkchkuh* (en español *Vacas Lecheras*). Gracias a este nuevo esquema de apoyo logístico los *U-boot* evitaron el tener que regresar a sus puertos base en la costa francesa pudiendo así retornar más rápido y permanecer más tiempo en el área de operaciones americana reflejándose esto, en los resultados de hundimiento de en este frente, los cuales alcanzaron un total de 397 buques entre mercantes y tanqueros que totalizaron 2 millones de toneladas brutas de registro TBR con pérdidas mínimas para los alemanes.⁷⁴⁴ La Operación *Paukensschlag*, tuvo otro efecto. Fue tan exitosa que las directrices de guerra económica de Dönitz fueron percibidas por Hitler como el único método efectivo de empleo de los *U-boot*, con lo que concedió a Dönitz la potestad para disponer como quisiera de ellos

⁷⁴³ Naval History and Heritage Command. *Battle of the Atlantic, The Establishment of Tenth Fleet and Focus on Antisubmarine Warfare*. Publicación disponible en línea en; <https://www.history.navy.mil/browse-by-topic/wars-conflicts-and-operations/world-war-ii/1943/atlantic-continued.html>. Consultado el 15 de abril 2021

⁷⁴⁴ V.E. Tarrant, *ob. cit.*, 105.

y con ello, dar mayor prioridad para la construcción de los *U-boot*. En mayo, el almirante King, que había sido nombrado también Jefe de Operaciones Navales, se vio obligado a instituir el sistema de convoyes conocido como *Brucket Brigade*, metodología que permitió a los norteamericanos proteger a sus buques mercantes y hundir siete *U-boot*.⁷⁴⁵ Sin embargo, los Estados Unidos no disponían de suficientes unidades de escolta para cubrir todas las brechas de seguridad, con lo que los alemanes pudieron seguir operando a sus anchas por el Caribe y el Golfo de México. La implantación de convoyes en las costas norteamericanas a mediados de 1942, resultó en una caída de los ataques realizados en esas costas.⁷⁴⁶ A mediados del mes de enero Dönitz preparaba una nueva oleada contra las costas americanas pero el día 22 de ese mes recibió una orden de concentrar todos los submarinos disponibles entre Escocia, Islandia y las isla Faroes en previsión de una posible invasión aliada contra Noruega por lo que la atención del *B.d.U.* se centró de nuevamente en las costas Noruegas aplazando la campaña en aguas americanas.⁷⁴⁷

Con la rápida creación de los convoyes norteamericanos la disponibilidad e intervención de más buques de escolta y patrullaje aunado a la aplicación de nuevas tácticas de guerra anti submarina, los éxitos que lograban los *U-boot* en la costa este de los Estados Unidos descendieron proporcionalmente y Dönitz se dio cuenta de que sus submarinos serían más efectivos en otros lugares. El 19 de julio de 1.942 ordenó a los

⁷⁴⁵ Charles Messenger. *World War II in the Atlantic. ob. cit.*, 44.

⁷⁴⁶ *Ibid.* 45.

⁷⁴⁷ David Mason *Submarinos, la Amenaza Secreta. ob. cit.*, 68. Ver también Karl Dönitz, *ob. cit.*, 215.

últimos *U-boot* que operaban en las costas norteamericanas, que se retiraran y se concentraran en el Atlántico Norte, donde se iba a disputar la terrible y última fase de la campaña. Para ese momento, la *Ubootwaffe* disponía de suficientes *U-boots* desplegados por el Atlántico como para poderse permitir crear tantas manadas de lobos para poder atacar a la mayoría de rutas de convoyes. A menudo, entre 10 y 15 submarinos atacaban en dos oleadas a los mercantes, siguiéndolos durante el día e iniciando sus actividades por la noche. Entre agosto y octubre de ese año, las pérdidas de buques en convoy se elevaron de forma alarmante y a finales de octubre se habían también hundido 56 buques que sumaban un total de 258.000 toneladas de hundimientos ocurridos en la “brecha” que existía entre Groelandia e Islandia.⁷⁴⁸

Como se señaló anteriormente, el 19 de noviembre de 1.942, el Almirante Noble fue sustituido como Comandante en Jefe del *Western Approaches Command* por el Almirante Sir Max Horton. Horton quien empleó el creciente número de escoltas disponible para organizar “Grupos de Soporte”, que fueron empleados para reforzar los convoyes en aquellas rutas que eran más frecuentemente atacadas. Estos grupos estaban conformados por seis fragatas y/o seis destructores con suficiente autonomía para acompañar al convoy durante todo su trayecto. A diferencia de los grupos de escolta regulares, los grupos de soporte no eran directamente responsables de la seguridad de ningún convoy en particular lo cual les dio mucha más autonomía, flexibilidad táctica y capacidad de maniobra, para dedicarse exclusivamente a la caza

⁷⁴⁸ Ibid., 46-47.

y hundimiento de *U-boot*, permitiéndole con ello desarrollar la táctica de *Hunter Killer*⁷⁴⁹ (en español; *Cazador-Matador*). En escenarios donde las escoltas regulares hubieran tenido que regresar a sus convoyes, los grupos de soporte podían persistir en su caza de uno o varios submarinos durante horas.⁷⁵⁰

5. Quinta Fase: El cambio de Marea y la debacle de la guerra submarina desde enero hasta junio de 1943

El clima del invierno de 1943, propició un corto respiro durante los meses de enero y febrero, pero en la primavera se reanudaron las batallas por los convoyes con la misma ferocidad. En esos momentos, la cantidad de *U-boots* patrullando por el Atlántico Norte era tal, que la posibilidad de que un convoy se evadiera de sus ataques era mínima. En marzo se hundieron otras 260.000 toneladas y los escoltas recibieron un duro castigo en las batallas de los convoyes SC-122 y HX-229.⁷⁵¹ La situación de

⁷⁴⁹ *Hunter Killer* *Cazador Matador*, táctica empleada por los *Grupos de Apoyo de Convoyes*, conformados por buques de guerra antisubmarinos que se desplegaron activamente para atacar submarinos durante la Segunda Guerra Mundial. Los avances en inteligencia de señales como la radiogoniometría de alta frecuencia, en inteligencia criptológica como Ultra y en tecnologías de detección como el radar y el sonar / ASDIC permitieron a las armadas aliadas formar flotillas diseñadas activamente para cazar submarinos y hundirlos. Un grupo *Cazador-Matador* se estaba conformado por un portaaviones de escolta para proporcionar reconocimiento aéreo y cobertura aérea, apoyado por con una serie de corbetas, destructores, y cazas submarinos armados con cargas de profundidad y morteros anti- submarinos. *Erizo*. El concepto fue propuesto en 1942 por el *Western Approaches Command* para que la *Royal Navy* organizara grupos de buques de guerra para reforzar el Grupo de Escolta que acompañaba los convoyes transatlánticos. Fuente: Naval History and Heritage Command publicación disponible en línea en; <https://www.history.navy.mil/browse-by-topic/wars-conflicts-and-operations/world-war-ii/1943/atlantic-continued.html>. Consultado el 15 de abril 2021.

⁷⁵⁰ W.S Chalmers, *ob. cit.*, 161-162 y 165-166. Ver también Charles Messenger. *ob. cit.*, 58.

⁷⁵¹ Clair Blair; *Hitler's U-Boat War. The hunted, 1942- 1945* t. II, *ob. cit.*, 322-324.

los suministros en Gran Bretaña era tan preocupante, que se hablaba sobre la imposibilidad de continuar manteniendo el esfuerzo de guerra, puesto que las reservas de víveres y el combustible eran especialmente bajas. Parecía que finalmente Dönitz iba a ganar la guerra.

A mediados del mes de enero de 1.943 entre los días 14 al 26, de enero, tras el éxito de los desembarcos en el norte de África, Winston Churchill, Franklin Delano Roosevelt y los jefes del Estado Mayor Conjunto aliados se reunieron en Casablanca en el hotel *Anfa* (Marruecos) para decidir sobre el futuro ordenamiento de la guerra. De aquellos intensos debates surgieron las directrices tanto políticas como operativas de la futura gran estrategia angloamericana. En el plano político, el enemigo tendría que ofrecer una rendición incondicional, además discutieron la situación de la guerra y definieron las líneas de acción necesarias para revertir la situación y asegurar la victoria aliada. Dado que reconocían a Alemania como el más formidable de sus enemigos, se dedicarían la mayor parte de los recursos a obtener la victoria en Europa, pues, en la reunión, también se plantearon los planes del desembarco de Sicilia para el verano de 1.943 y en la costa del norte de Francia para el verano de 1944, pero al mismo tiempo establecieron que la invasión en Europa occidental no podría tener consecuencias decisivas en tanto no se ganara definitivamente la Batalla del Atlántico por lo que la primera misión operativa, era el consolidar el control de las rutas marítimas atlánticas, de modo que los convoyes que se dirigieran a Gran Bretaña pudieran navegar sin interferencias, en tal sentido, los jefes de los Estados Mayores aliados decidieron que

la primera tarea habría de ser la eliminación de los submarinos alemanes.⁷⁵² En tal sentido, acordaron que los esfuerzos del Comando de bombarderos de la RAF y del Octavo Comando de la Fuerza Aérea Norteamericana se concentraran en bombardear las bases francesas de los *U-boot* como de las fábricas de motores y piezas.⁷⁵³

A instancias de las recomendaciones establecidas en la *Conferencia de Casa Blanca*, dos meses después, representantes de los tres principales comandos de guerra anti submarina aliados; *el Comando de Aproximaciones Occidentales británico*, *el Comando del Atlántico Noroeste* de Canadá y *el Comando de la Frontera Este* de la Armada de los Estados Unidos, se reunieron en la ciudad de Washington en el mes de marzo de 1943 bajo la coordinación del almirante Ernest King, Comandante en jefe de la Armada de los Estados Unidos para coordinar los esfuerzos de la ejecución del resguardo de los convoyes y de la guerra submarina.⁷⁵⁴ En esta conferencia, conocida como *The Washington Atlantic Convoy Conference*, se acordaron coordinar los esfuerzos y redistribuir los recursos aéreos y navales de los tres comandos aliados incluyendo los nuevos aviones de patrullaje de largo alcance (en sus siglas en inglés V.L.R.) *Consolidated B-24 Liberator* y de los portaviones de escolta a fin de cubrir la brecha desprotegida en el Atlántico Norte.⁷⁵⁵ También se acordó en esta conferencia

⁷⁵² Paul Kennedy, *Ingenieros de la victoria: Los hombres que cambiaron el destino de la Segunda Guerra Mundial Barcelona España, Editorial: Debolsillo.2015*, 19

⁷⁵³ *Ibíd.* 27.

⁷⁵⁴ *Ídem.*

⁷⁵⁵ W.S Chalmers. *ob. cit.*, 187 y Clair Blair, *Hitler's U-Boat War. The hunted, 1942- 1945 t. II ob. cit.*, 326-327.

que los grupos de soporte de escolta canadienses estuviesen bajo el comando del *Western Approach Command* con la potestad de operar tanto en las aguas de la costa canadiense como en la zona de responsabilidad británica.⁷⁵⁶

En los meses inmediatamente posteriores a la conferencia de Casablanca, las pérdidas de buques mercantes en el Atlántico se incrementaron en forma alarmante.⁷⁵⁷ En marzo de 1943, los submarinos del almirante Karl Dönitz en los ataques realizados empleando la *Rudeltaktik contra* los convoyes SC 121, SC122, HX 228 y HX 229 hundieron 108 buques aliados, con un total de 627.000 toneladas, un índice de pérdidas que horrorizó a los planificadores del Almirantazgo, especialmente habida cuenta de que el verano siguiente habrían de enfrentarse a un número aún mayor de submarinos alemanes por lo que se temía que Gran Bretaña no pudiera obtener el suficiente abastecimiento marítimo para sobrevivir.⁷⁵⁸ A menos que se conjurara ese peligro, y mientras no se conjurara, cualquier posible invasión de Europa estaba fuera de lugar.⁷⁵⁹ A finales del mes de marzo de 1943, se experimentó el creciente número de nuevos tipos de buques de escolta de fabricación norteamericana e inglesa que entraron en servicio⁷⁶⁰; por lo que se pudo estructurar un mayor número de Grupos de soporte de escolta que que obtuvieron grandes éxitos en la contención y neutralización de las manadas de lobos alemanes y en hundimiento de *U-Boote* destacándose varios

⁷⁵⁶ *Ídem.*

⁷⁵⁷ Karl Dönitz, *ob. cit.*, 344.

⁷⁵⁸ V.E. Tarrant, *ob. cit.*, 114-115. Ver también; David Westwood, *ob. cit.*, 193-195.

⁷⁵⁹ Paul Kennedy. *ob. cit.*, 22.

⁷⁶⁰ David Westwood, *ob. cit.*, 238.

comandantes de estos grupos de soporte de escolta de la Royal Navy tales como, el capitán de fragata (RN) Frederic J. Walter, comandante del Grupo de Soporte de Escolta N° 2, el capitán de fragata Donal Macintyre (RN) comandante del Grupo de Soporte de Escolta N° 5 y el capitán de fragata (RN) Peter Gretton comandante del Grupo de Soporte de Escolta N° 7.⁷⁶¹ Igualmente la fabricación masiva y empleo de nuevos modelos de bombarderos de largo alcance y reconocimiento en apoyo a la escolta de convoyes proporcionaron la extensión de la cobertura aérea durante el todo el trayecto de las rutas del Atlántico norte y meridional. También el empleo de pequeños portaaviones de escolta y el gran número de buques escolta disponibles que quedaron libres tras los desembarcos norteamericanos en el norte de África (en noviembre y diciembre de 1.942) como también, el desarrollo del programa *Ultra* en Bletchley Park, que permitió descifrar las transmisiones del código criptográfico alemán *Enigma* en el periodo más crítico de la batalla del Atlántico, permitió garantizar en alto grado la protección de los convoyes contra los ataques de las Manadas de Lobos alemanas inclinando a favor de los aliados la balanza de la Batalla del Atlántico.⁷⁶²

El punto de inflexión fue el ataque al convoy ONS-5 (*abril – mayo de 1943*), compuesto de 43 mercantes y escoltado por dos destructores, una fragata y varias corbetas, fue atacado por una Manada de 51 *U-Boot*. Aunque 12 mercantes fueron hundidos y dos averiados, los *U-Boot* fueron detectados y seis de ellos fueron hundidos

⁷⁶¹ Clair. Blair, *ob. cit.*, 175-176, 353-355 y 467-468.

⁷⁶² V.E. Tarrant, *ob. cit.*, 115.

por los escoltas o aviones aliados. Debido a una gran tormenta, consiguieron ponerse a salvo en la protección que ofrecía la cobertura de una base aérea cercana.⁷⁶³ Ante este resultado tan costoso Dönitz ordenó la suspensión inmediata del ataque a fin de esperar mejores condiciones para continuar la ofensiva, por lo que ordenó el repliegue del Atlántico Norte de sus submarinos a la zona del Sudoeste de las Azores. Los acontecimientos de mayo habían convencido al gran almirante Dönitz que se había llegado al punto de la Batalla del Atlántico en que las defensas de los convoyes de las armadas aliadas rebasaban la capacidad combativa de los *U-Boote* por lo que manifestó en sus memorias lo siguiente:⁷⁶⁴ “...*Habíamos sido derrotados en la Batalla del Atlántico...*”

Pero Hitler no quería escuchar una sola palabra en contra de la posición de proseguir con el mismo vigor la guerra en el Atlántico. Prefería combatir a la defensiva en el Atlántico que defenderse en las costas de Europa. Por lo que los submarinos alemanes continuaron su lucha hasta el final de la contienda sufriendo altísimas pérdidas⁷⁶⁵

EL efecto de la retirada de los submarinos del Atlántico fue significativo. En el siguiente mes de junio la pérdida de buques aliados en el Atlántico Norte se redujo a su nivel más bajo desde comienzos de la guerra con apenas 30.000 TBR de hundimientos por distintas causas. Ese mismo mes, por primera vez durante la Batalla

⁷⁶³ David Westwood, *ob. cit.*, 201-203.

⁷⁶⁴ Karl Dönitz, *ob. cit.*, 267. Ver también; V.E. Tarrant, *ob. cit.*, 117 y David Westwood, *ob. cit.*, 243.

⁷⁶⁵ *Ibid.* 421-423. Ver también; David Westwood, *ob. cit.*, 240.

del Atlántico, el número de buques mercantes construidos excedía el número de pérdidas por hundimiento indicando que el curso de la marea en la Batalla del Atlántico había cambiado. (Ver Anexo N°7) Con la batalla del Atlántico eventualmente ganada, los recursos empezaron a llegar en cantidades ingentes a Gran Bretaña en previsión de una eventual invasión de Aliada de Francia.⁷⁶⁶ En este momento es conveniente indicar que de las pérdidas de U-Boot, la mayoría se registraron en puerto y en las salidas y entradas a puerto y cuando estos eran detectados en las condiciones en que estos submarinos, en sí, eran más bien, como lo indica su nombre *unterseeboot*, botes sumergibles. Los cambios tecnológicos de estos medios se produjeron al final de la guerra, pero sin poder cambiar el curso de los acontecimientos. Esto lo examinaremos a continuación.

6. Sexta Fase: Derrota de la *Ubootewaffee*: Desde junio de 1943-abril de 1945

Los alemanes realizaron desesperados intentos por salvar lo que quedaba de la *Ubootewaffe* y reanudar la batalla del Atlántico. Entre los esfuerzos que cabe mencionar se destacan: la instalación en los *U-boote* de baterías anti-aéreas, detectores de radar *Metox* y *Naxsos*, la innovación del torpedo acústico o el desarrollo del *Schnorchel*, un dispositivo que permitía a los submarinos desplazarse a una profundidad sin que los radares detectaran sus motores *Diesel*. Al final de la guerra, los

⁷⁶⁶ Charles Messenger. *ob. cit.*, 66-67.

alemanes introdujeron el *Elektroboot* submarinos de la clase *Walter* del tipo U-XXI oceánico, y el submarino costero tipo U-XXIII. El primero de ellos, cuando se encontraba sumergido, se podía desplazar a una velocidad de 17 nudos, bastante más rápido que un tipo U-VII a toda máquina en superficie y casi tan rápido como los escoltas que podían atacarle. Pero la producción en masa de estos nuevos submarinos, no se inició hasta entrado el año 1.944 y solo entraron en servicio en el mes de junio de 1944, realizándose solamente una patrulla de combate con el tipo U-XXI antes de la finalización de la guerra, sin que llegase a contactar con el enemigo.⁷⁶⁷ Estos avances y disponibilidad de estos nuevos tipo de submarinos motivaron que Dönitz intentara suerte de nuevo en el Atlántico Norte, y aunque los *U-Boot* obtuvieron algunas victorias, 25 de los *U-boat* nunca regresaron a puerto⁷⁶⁸. Pero ninguno de estos intentos fue suficiente para retomar la Batalla del Atlántico y a finales de 1.943, el poder y control *Aero-naval* aliado era tan contundente que los *U-boat* eran atacados apenas se hacían a la mar desde sus bases en Francia.⁷⁶⁹ A principios de 1944, Dönitz volvió a enviar a sus submarinos a la mar en un desesperado intento, pero esta vez la derrota alemana fue aplastante: 37 submarinos fueron destruidos, la mayoría ni siquiera había podido salir del golfo de Vizcaya frente a la costa Atlántica francesa donde estaban la mayoría de las bases alemanas que serían recapturadas por los aliados en junio de 1944 una vez logrado el desembarco en Normandía en la operación *Overlord*⁷⁷⁰, por lo que

⁷⁶⁷ David Westwood, *ob. cit.*, 255-256. Ver también; Charles Messenger., *ob. cit.*, 75.

⁷⁶⁸ V.E. Tarrant, *ob. cit.*, 122.

⁷⁶⁹ *Ibid.* 255.

⁷⁷⁰ **Operación Overlord**: Nombre en clave desembarco de Normandía más conocido como el Día D, ,

la *Ubootewaffe* se replegó a sus puertos en el Báltico.⁷⁷¹ En el mes de noviembre de 1944 el número de *U-boot* que se mantenían en la mar en patrullas era de apenas 35 submarinos. El día 5 de mayo de 1945 los *U-boot* realizaron los dos últimos hundimientos de buques mercantes de la Segunda Guerra Mundial cuando los submarinos del tipo VII-C U-2303 y U-2306 equipados con *Snorkel* hundieron a los mercantes británicos *Snea land* y *Avondale Park* en las costas de Firth of Forth Escocia.⁷⁷²

El día 30 de abril de 1945 el gran almirante Dönitz encontrándose en la localidad de Plön, norte de Alemania, recibía de parte de su ayudante el capitán de corbeta Ludde-Neurath un radiograma emanado desde el bunker del Führer en Berlín donde era nombrado sucesor del *III Reich* siendo la mayor responsabilidad de su carrera desde que había sustituido al gran almirante Raeder. Al día siguiente, recibe la noticia sobre la muerte de Adolph Hitler y el día 2 de mayo dio la orden para iniciar las negociaciones para pactar una rendición parcial con las fuerzas británicas al mando del Mariscal B. Montgomery presente en la ciudad de Lübeck.⁷⁷³

fue la operación militar efectuada por los Aliados durante la S G M que culminó con la liberación de los territorios de Europa occidental ocupados por la Alemania nazi. La operación dio comienzo el 6 de junio de 1944, con la ejecución de un conjunto de las operaciones navales con el nombre clave de *Operación Neptuno*. Un asalto aerotransportado llevado a cabo por mil doscientas aeronaves precedió al desembarco anfibio, que involucró a cinco mil barcos. El 6 de junio, ciento sesenta mil soldados cruzaron el canal de la Mancha de Inglaterra y establecieron una cabeza de playa en el norte Francia. Fuente: Antony Shaw. *II Guerra Mundial día a día*, ob. cit., 145.

⁷⁷¹ David Mason, *Submarinos, la Amenaza Secreta*. ob. cit., 145.

⁷⁷² Charles Messenger., ob. cit., 77.

⁷⁷³ Karl Dönitz, ob. cit., 660-661.

Pero estos términos de rendición no fueron aceptados por el General norteamericano Dwight. Eisenhower quien exigió al gran almirante Dönitz, la rendición incondicional de Alemania la cual fue firmada el día 7 de mayo de 1945 a las 2.:45 horas.⁷⁷⁴.

Ante este hecho, Dönitz, emano la instrucción a sus submarinos que se encontraban en la mar de cesar todas las hostilidades y acatar la orden de rendición radiando a continuación el siguiente mensaje.⁷⁷⁵

“...A mis submarinistas:

Seis años de guerra submarina están por detrás de nosotros. Habéis combatido como leones. Una agobiante superioridad material del enemigo nos ha constreñido en un espacio tan reducido, que la prosecución de nuestra lucha desde las bases que nos quedan es ya imposible. Submarinistas; Firmes e inmaculados, tras una lucha heroica sin par, rendid las armas. Conmemoremos con profundo respeto a nuestros camaradas caídos, que sellaron con la muerte su fidelidad al Führer y a la patria.

Camaradas; conservad en el futuro, ¡vuestro espíritu con el que habeis luchado valerosa y serenamente para el mayor provecho de vuestra patria! ¡Viva Alemania!

Vuestro gran almirante...”

Ante este mensaje, en la madrugada del 5 de mayo, 210 comandantes con sus *U-Boot* zarpan de sus bases en Kiel, Wilhelmshaven, Hamburgo, Neustad y Cuxhaven⁷⁷⁶ ante la incredulidad y duda de reconocer la orden de rendición, ejecutan la operación *Regenbogen* hundiendo sus submarinos en aguas profundas⁷⁷⁷

⁷⁷⁴ Karl Dönitz, *ob. cit.*, 482.

⁷⁷⁵ H. Frank, *Los Lobos y el almirante*. Santiago de Chile. Editorial Zigzag. Colección historia y documentos. 1957, 670-671.

⁷⁷⁶ *Ibid.*, 662-663.

⁷⁷⁷ **Regenbogen**:(en español Arco Iris) Nombre clave de la operación final destinada a la destrucción de

El 9 de mayo a la 1:40 hrs de la madrugada, el gran almirante Dönitz emana otro nuevo mensaje a los submarinistas a fin de evitar que continúe la situación de auto hundimiento y acatar las instrucciones aliadas acerca de la capitulación, siendo esta la última vez que se dirige a sus hombres en la mar.

“...9 de mayo de 1945, 0140-2026/8/k2 0 a todas las naves:

Submarinistas: Después de una lucha heroica, combatida a costa de los mayores sacrificios, a partir de este momento habéis de soportar los máximos sacrificios por vuestra patria, respetando y cumpliendo incondicionalmente las instrucciones que siguen este mensaje. Es necesario hacerlo, si queremos evitar nuevos sacrificios al pueblo alemán.

...Las ordenes radiadas 341/ 314/ 316 y 319 referente al regreso a Noruega quedan anuladas.” Vuestro gran almirante...

En las instrucciones adjuntas se ordena a los submarinos en navegación que suspendan la guerra, que icen la bandera azul o negra y se desvíen al puerto enemigo más cercano para efectuar la rendición prohibiendo el auto hundimiento o sabotaje⁷⁷⁸ Solamente 43 *U-boote* captan el mensaje y dos de sus submarinos se entregan a la marina británica, tres se entregan a los norteamericanos, siete se dirigen a Noruega y cuatro a los canadienses y 28 retornan a Kiel, siendo esta, la última operación en la mar de estos lobos del almirante.

las unidades submarinas alemanas por sus propias tripulaciones, en la creencia que con ello se mantendría indemne el honor de la Kriegsmarine tras la rendición ante los aliados. Tras recibir la orden de cesar las hostilidades, muchos comandantes de submarinos pusieron en práctica dicha operación, consistente en abandonar las bases, alcanzar aguas profundas, proceder a inutilizar los instrumentos y finalmente destruir sus buques. Fuente: F Martinelli. Los tiburones del Tercer Reich. Los submarinos Nazis en la II guerra Mundial. Barcelona –España. Editorila de Vecchi, S.A. 425.

⁷⁷⁸ F Martinelli. *Los tiburones del Tercer Reich. ob.cit.*, 429.

c. Desarrollos tecnológicos, equipamiento y construcción naval implementados en la Batalla del Atlántico

Los alemanes habían perdido la carrera tecnológica e industrial. Durante el siguiente año y medio, los submarinos alemanes sufrieron grandes pérdidas y tuvieron que replegarse a sus bases. La suma total de las medidas tomadas en cuanto a desarrollo tecnológicos, dotación de nuevo equipamiento, y aplicación de nuevas tácticas de combate implementadas por los aliados para la guerra anti submarina desde 1939, habían llegado a la fase de demostrar que, en combinación, eran la panacea para controlar la amenaza de los *U-boot*. Además de la implementación y mejoramiento del convoy, el perfeccionamiento del *A.S.D.I.C.* (Sonar), la implementación y uso por parte de los buques escolta del detector de radio frecuencias (en inglés *High Frequency/Direction Finding*) conocido por su abreviatura *HUFF-DUFF*, la instalación en los buques de escolta de los equipos de radio de muy alta frecuencia y de potencia media, denominados *TBS* (por sus siglas *en inglés Talk-Between-Ships*) utilizados para maniobras tácticas de coordinación entre buques, el desarrollo y perfeccionamiento del radar de onda corta de 10 cm tipo 271 el H25 y el ASVIII, la instalación y uso en los aviones de patrullaje marítimo de los reflectores de alta potencia *Leigh Light*, el mejoramiento y utilización del lanzador de las cargas de profundidad de costado MARK IV, la creación e implementación del mortero anti-submarino de lanzamiento de proa, que revolucionó la guerra en el atlántico *Hedgehog*, (en español conocido como *Erizo*) como también la creación de la *Escuela*

Gubernamental de Códigos y Cifrado (GC&CS), los portaviones de escolta y la conformación del grupo *Ultra* en Bletchley Park, donde se logró la ruptura y descifrado del código criptográfico alemán *Enigma*, comprobaron, en mayo de 1943, que su empleo en conjunto fueron decisivos para la victoria aliada en la Batalla del Atlántico.⁷⁷⁹

También fue fundamental en la Batalla del Atlántico, el empleo de nuevos aviones de patrullaje marítimo de largo alcance (en sus siglas en inglés de V.L.R.A. *Very Long Range Aircraft*) tales como los *Vickers Wellington* y el *Short Sunderland* de fabricación británica y los *Lockeed Hudson*, *Consolidated PBY Catalina* y el ya nombrado *Consolidated B-24 Liberator* de fabricación norteamericana. En cuanto a la innovación en construcción naval se transformaron 122 buques mercantes en portaviones de escolta acondicionándolos de estas unidades 50 de ellos de la clase *Casablanca* y el resto de la clase *Bogue* construidos entre el 3 de noviembre de 1942 y el 8 de julio de 1944 en el nuevo astillero de *Kayser* en Vancouver, Washington lo que permitió conformar grupos de soporte de escolta que facilitaron apoyo de cobertura aérea a los convoyes.⁷⁸⁰ Para mediados de mayo de 1943, se encontraban operando cincuenta aviones de patrullaje de largo alcance (V.L.R.A.) de distintos tipos desde las bases de Newfoundland, Islandia, y norte de Irlanda, mientras que tres portaviones de escolta dotados con 40 aviones *Grumman F4F Wildcat* escoltaron numerosos convoyes

⁷⁷⁹ V.E. Tarrant, *ob. cit.*, 115. Ver también; Gordon Williamson. *U-boat Vs. Escort Destroyers*, *ob. cit.*, 42-45.

⁷⁸⁰ *Ibid.* V.E. Tarrant, *ob. cit.*, 115.

dando la cobertura aérea necesaria en la brecha desprotegida del Atlántico coadyuvando a repeler ataques de *Manadas de Lobos*. De igual forma, la construcción masiva de buques de escolta con capacidad de guerra anti submarina por parte de los aliados permitió la conformación de seis grupos de soporte de escolta empleados para reforzar la protección de los convoyes teniendo como misión principal la detección, caza y hundimiento de submarinos alemanes.

Para ello en los astilleros británicos se construyeron las corvetas clase *Flower* de 925 toneladas de desplazamiento, las fragatas clase *Towey*, *Loch* y *Bay* de 1.370 toneladas de desplazamiento y las cañoneras clase *Black Swan* de 1.350 toneladas. Por su parte los astilleros norteamericanos desarrollaron siete tipos de destructores de escolta clase *Evarts* de 1.140 toneladas de desplazamiento, *Buckley* de 1740 toneladas, *Cannon* de 1600 toneladas *Edsall* de 1590 toneladas, *Rudderow*, *John C. Butler* y clase *Fletcher* de 2.500 toneladas de desplazamiento.⁷⁸¹ Pero el hecho más contundente del poder y la capacidad de la industria de la construcción naval aliada, fue el desarrollo en Estados Unidos, del programa de los buques mercantes de la clase *EC-2 Liberty* siendo construidos 2.710 buques entre 1941 y 1945 en un tiempo de construcción promedio de 42 días.⁷⁸² De estos buques solo se perdieron 200 unidades durante la guerra.⁷⁸³ Este programa de construcción naval, de acuerdo a lo expresado por el mismo

⁷⁸¹ Gordon Williamson. *U-boat Vs. Escort Destroyers*, ob. cit., 30-34.

⁷⁸² *Ibid.*, 78.

⁷⁸³ Joel R. Davidson, *Unsinkable Fleet. The politics of US. Navy Expansion in World War II*. II. Annapolis-Maryland-USA, 1996, 77-78.

almirante Dönitz en sus memorias, el desarrollo de la construcción de los buques clase *Liberty EC-2* forjó una aplastante superioridad material naval que desarticuló el esquema de la *Ubootewaffe* de hundir más buques que los que pudiesen reponer los aliados⁷⁸⁴ De acuerdo a lo antes citado, el historiador militar británico John Keegan en su obra *Historia de la Guerra*⁷⁸⁵ señala que la capacidad de producción de la industria naval norteamericana fue el factor decisivo en la Batalla del Atlántico, por el hecho de que los astilleros estadounidenses produjeron “más de cincuenta y un millones de toneladas de barcos mercantes, que salieron de los astilleros estadounidenses entre 1941 y 1945, lo que representó unos diez mil cargueros tipo *Liberty* y *Victory*, y buques cisterna *T2*, producidos mediante un proceso de prefabricación modular mediante el cual, lograron colocar en el mar un navío cada cuatro días y quince horas” (Ver Anexo N° 9).

En contra posición, los desarrollos tecnológicos y capacidad de construcción naval alemanes fueron limitados en comparación al de los aliados. Para contrarrestar la detección de los radares aliados los científicos alemanes desarrollaron las antenas *Metox FuMB-1* incorporada en julio de 1942 y *Naxos FuMB-7* con sus distintas actualizaciones y mejoras como el *FuMB-9 Zyperm* y el *FuMB10 Borkul* y posteriormente *el FuMB24 Fliege* y *FuMB7 Müke* incorporados en abril de 1943. Posteriormente la *Kriegsmarine* desarrolló su propio sistema de radar denominado

⁷⁸⁴ Karl Dönitz, *ob. cit.*, 267.

⁷⁸⁵ John, Keegan, *Historia de la guerra* (Traducción del inglés de Francisco Martín Arribas). Madrid, Turner Publicaciones S.L., 2014, 213. 803.

*Funkmessortung- Geratz FuMo 29.*⁷⁸⁶ Otra innovación tecnológica para aumentar el tiempo de inmersión y cargar las baterías del submarino fue el *Schnorkel* que fue instalado en los U-boot a partir del año 1944. La mejora del equipo de criptografía por sustitución alfabética *Enigma* de tres y cuatro rotores que mantuvo el cifrado de las comunicaciones de la *Kriegsmarine* a lo largo de toda la guerra, generó grandes esfuerzos por parte de la inteligencia aliada para su descifrado. Durante el año 1944 se actualizaron los torpedos del tipo *G7a Ato* y *G7e Eto* y se desarrolló el torpedo acústico *T5 Zaunkönig diseñado* para ser usado contra los escoltas de superficie. La instalación en los submarinos del montaje antiaéreo de cañón doble y tiro rápido de 20 mm. y el detector de señal de radar *FuMB-28 NAXOS ZM* fueron elementos que mejoraron la capacidad defensiva de los U-boot. En cuanto a la entrada en servicio de nuevos submarinos de la clase *Elektroboot* del tipo U-XXI oceánico, de los cuales fueron construidos 123 unidades entrando en servicio solo 55 y del submarino costero tipo *Walter U-XXIII*, del los cual fueron terminados 59 y solo 35 fueron puestos en servicio también constituyó un importante avance tecnológico. Estos dos tipos de submarinos, revolucionaron el concepto de ingeniería submarina pero solo entraron en servicio en junio de 1944 y en todo caso, estos esfuerzos fueron demasiado poco y demasiado tarde para retomar el curso de la guerra submarina.⁷⁸⁷

⁷⁸⁶ David Miller. *U-boat, History, development and equipment. ob. cit.*, 109-110.

⁷⁸⁷ V.E. Tarrant, *ob. cit.*, 122.

d. Corolario de la Batalla del Atlántico

Según lo detalla el gran almirante Dönitz en sus memorias con quien coinciden casi todas las fuentes oficiales fidedignas y autores sobre el tema, se establece que el 1 de septiembre de 1939, la *Ubootwaffe* de la *kriegsmarine* tenía operativos un total de 57 sumergibles de los cuales solamente 46 se encontraban dispuestos para entrar en combate (Ver Anexo N° 7). Desde el 1 de septiembre de 1939 hasta el día 8 de mayo de 1945, los astilleros germanos colocaron en servicio 1.113 sumergibles y submarinos (estos últimos del tipo XXI y XXIII). Del total de los 1.170 *U-boot*, 863 unidades intervinieron en patrullas de guerra y acciones de combate realizando 3.010 operaciones en la mar. El resto de las 307 unidades fue utilizado como unidades de entrenamiento, transporte, pruebas técnicas y otros fines. Igualmente, durante la batalla del Atlántico, fueron hundidos 764 *U-boot*, de ellos, 454 fueron hundidos durante operaciones en el Atlántico Norte lo que representa el 86 % de la *Ubootewaffe*, siendo la rama de las fuerzas armadas alemanas que tuvo el mayor porcentaje de pérdidas durante la Segunda Guerra Mundial (Ver Anexo N° 10). En cuanto al precio en vidas Humanas de la *Ubootewaffe*: de los 39.000 oficiales, marinos y técnicos de este componente, 28.730 submarinistas perdieron la vida en el mar, representando un 87,3 % de este servicio de la *Kriegsmarine*. Igualmente 5.213 submarinistas alemanes cayeron prisioneros durante la contienda.⁷⁸⁸ En cuanto a las pérdidas sufridas por parte las fuerzas aliadas durante la Batalla del Atlántico, fueron hundidos por la acción de

⁷⁸⁸ Gordon Williamson e Ian Palmer. *U-boat Vs. Escort Destroyers*, ob. cit., 78.

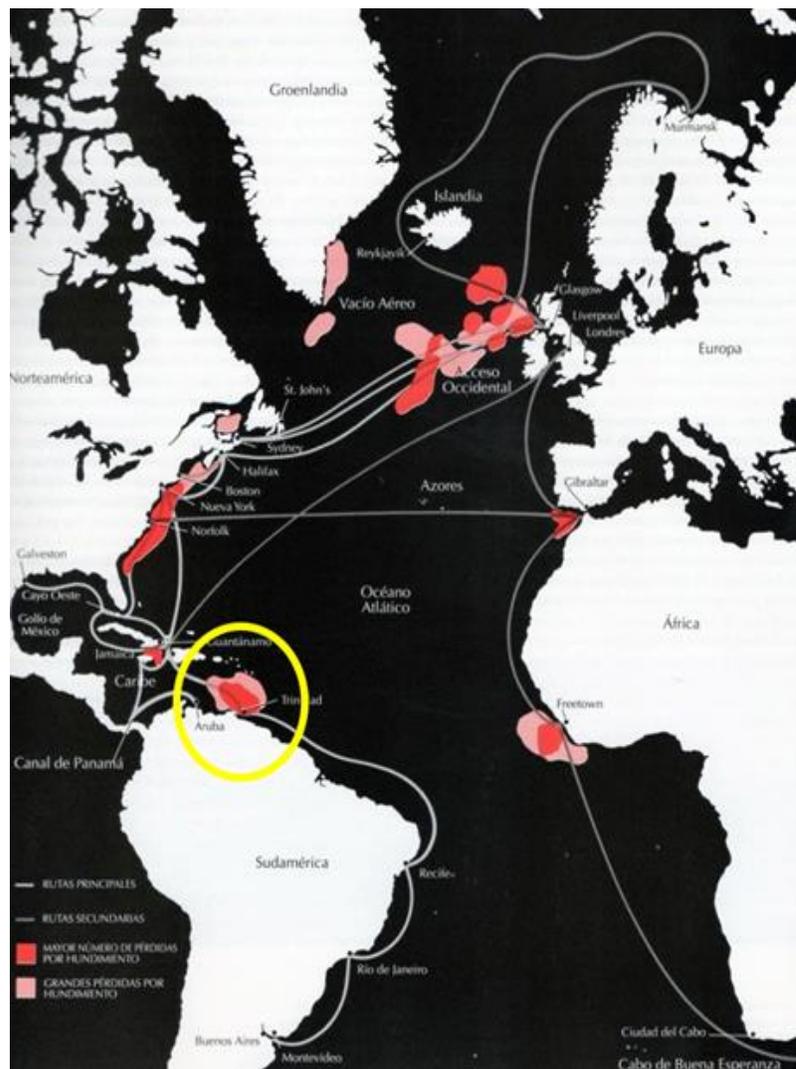
los *U-Boote*, 2.779 buques mercantes aliados, representando un total aproximado de 14.485.780 TBR (Ver Anexo N° 11) y 141 buques de guerra y escolta y 119 aviones militares de distintos tipos (Ver Anexo N° 12). En relación a la pérdida de vidas humanas del bando aliado, de los 75000 marinos mercantes que tripularon las naves aliadas en los cerca de 12.000 convoyes que atravesaron el Atlántico 32.090 perdieron la vida en el mar.⁷⁸⁹ La *Ubootewaffe* tuvo su momento culminante durante la Batalla del Atlántico durante los meses de febrero a noviembre de 1942 y en el mes de marzo de 1943 momento donde estuvo a punto de colapsar el tráfico marítimo aliado, para luego caer en la debacle y derrota a partir del mes de mayo de 1943 hasta el final de la contienda, motivado al esfuerzo aliado en cuanto al desarrollo de tácticas anti submarinas, innovación tecnológica y al poder industrial y de la construcción naval, logrando el resguardo y seguridad del tráfico marítimo aliado por el Atlántico (Ver Anexo N° 13).

En el teatro de operaciones de la Batalla del Atlántico se concentraron siete áreas con mayor número de hundimiento de mercantes (*Killing área o nodos críticos*) producidos por el ataque de los *U-Boot*, a las rutas de los convoyes aliados; La zona al sur de Islandia y la costa oeste de la Gran Bretaña, conocida como los *Western Approaches*. La zona de la entrada del canal de Gibraltar entre la zona Noroeste de África y sur de España. La Costa este de los Estados Unidos de Norteamérica denominada como el *US Eastern Sea Frontier* y el sur del Canada, Las costas del África

⁷⁸⁹ *Ídem.*

meridional frente a Freetown, la costa sur este de Groenlandia y la zona del caribe oriental teniendo su centro entre la isla de Trinidad y las costas orientales venezolanas. Sobre las operaciones en esta área se centrará el siguiente capítulo. Ver gráfico N° 25.

Gráfico N° 25



Áreas de muerte o nodos críticos de la Batalla del Atlántico⁷⁹⁰

⁷⁹⁰ Barrie Pitt, *et al*, *La Batalla del Atlántico II*. Barcelona -España. Time Life Books Inc & Ediciones Folio S.A. 98.

CAPITULO VI

LA OPERACIÓN NEULAND. LOS PREPARATIVOS

En el presente capítulo se plantearán las consideraciones sobre la importancia geoestratégica del Caribe como fuente y origen de minerales estratégicos para la guerra haciendo especial énfasis en el análisis de la vulnerabilidad de las rutas marítimas y puertos de embarque del petróleo en Venezuela y las islas caribeñas. También se tratará los antecedentes de la Orden West Indian N° 51 correspondiente a la Operación Neuland. Su planificación, preparación, alistamiento y el despliegue al Mar Caribe.

A. El Caribe 1942, objetivo estratégico

Antes de abocarnos de lleno al estudio de las operaciones submarinas en el Caribe durante la Segunda Guerra Mundial, y más específicamente en las costas venezolanas, es importante tomar en consideración algunos factores geoestratégicos que estuvieron estrechamente interrelacionados con las operaciones navales en las costas y mar venezolano como lo fue la matriz energética y en forma particular el petróleo y su transporte marítimo.

a. El petróleo, vector geoestratégico en la Segunda Guerra Mundial

Para mediados de 1941, el estado de cosas de la Segunda Guerra Mundial generó una mayor demanda de hidrocarburos a nivel mundial por los requerimientos de diversos tipos de combustibles para el funcionamiento de la maquinaria bélica de las potencias en conflicto. En tal sentido podemos plantear que la Segunda Guerra Mundial, analizada desde un punto de vista diferente al tradicional, puede ser considerada como la primera guerra llevada a cabo por el interés de dominar y obtener

una materia prima; el petróleo. Nunca antes, en la historia, la civilización se había volcado sobre el control de fuentes energéticas como en esta guerra. Ciertamente detrás de la guerra, había vinculaciones geopolíticas como las bien sabidas teorías expansionistas y raciales del Tercer Reich. No obstante, y aunque existía esta evidente motivación política, también es importante considerar que la Segunda Guerra Mundial, además de convertirse en una contienda de alcance global, se convirtió en una conflagración cuyos objetivos estaban vectorizados sobre el factor energético para satisfacer las necesidades de la industria, en general, y la industria bélica, en particular, dependiente de los motores de combustión interna. No solo la motorización y dinámica de estas sociedades industrializadas durante la década de los años 30 dependía mayormente del petróleo, este también era esencial para la movilización de su maquinaria de guerra. En tal sentido y de acuerdo a lo planteado por el embajador Roberto Palacios; “el petróleo se convirtió en un recurso estratégico imprescindible para los países beligerantes. Tan importante lo fue para los países aliados como para los países del Eje, en cada uno de los frentes era importante contar con el petróleo para mover su maquinaria bélica, pero también lo era impedir el suministro del contrario”.⁷⁹¹

⁷⁹¹ Roberto Palacios, Embajador, “La Segunda Guerra Mundial, Venezuela y Los Países Bajos. Análisis Geopolítico.” *ob. cit.*, 101-102.

al, Venezuela y Los Países Bajos. Análisis

La situación antes planteada sobre la importancia del suministro de petróleo con que disponían las potencias militares al inicio de la segunda Guerra Mundial, la precisan los autores Robert Goralski y Russell W. Freeburg en su libro *Oil and War: the Deadly Struggle for Fuel in WWII Meant Victory or Defeat*:⁷⁹²

“...Al inicio de la Segunda Guerra Mundial, Alemania tenía combustible asegurado para su maquinaria bélica desde las refinerías rumanas de Ploesti; Por su parte, EEUU tenía su propio petróleo y el crudo más barato suministrado por los países latinoamericanos; Gran Bretaña mantenía la hegemonía sobre el petróleo de Medio Oriente, con explotaciones en Canadá, Papúa, Sudamérica, África y Europa. Japón lo obtenía en un 80% de EE. UU. y un 20% de los campos petrolíferos de las Indias Holandesas en el Sureste Asiático”

En este sentido, cabe destacar que hasta el año 1938 el 40 % de productos de hidrocarburo refinados que requería Alemania provenían de las compras realizadas a la *Stándar Oil Company* que eran extraídos en Venezuela y procesados en las refinerías de Aruba y Curazao. Esta línea de suministros se interrumpió al iniciarse el conflicto.⁷⁹³ Pero Alemania estaba lejos de la carecer completamente de petróleo, ya que producía petróleo sintético a partir de carbón a través de la empresa química I.G. Farben pero en cantidades limitadas y a un elevado costo. Rumania también suministraba hidrocarburos al gobierno alemán, especialmente después de que se unió al Eje en el verano de 1940 convirtiéndose en la principal proveedora del Tercer Reich, tanto de

⁷⁹² Robert Goralski y Russell W. Freeburg, *Oil and War: How the Deadly Struggle for Fuel in WWII Meant Victory or Defeat*, New York, Morrow. 1987, 183

⁷⁹³ Statistics pertaining to Lago Oil & Transport CO. Ltd. *Contribution to participation in WWII. Standar Oil Company, New Jersey*. Organization Equip and Operations, tables N° 82 Annual German crude oil production by source and consumption 1939-1945 (000.metric tons), 275.

petróleo crudo como de productos refinados, provenientes del gigantesco y muy moderno complejo de refinación en Ploesti. Adicionalmente, en el verano de 1942, el ejército alemán invadió Rusia y se apoderó, por poco tiempo, de los importantes campos petrolíferos del Cáucaso soviético.⁷⁹⁴

Adicionalmente, a partir de 1942, Hitler y el alto mando alemán comenzaron a considerar las posibilidades de alcanzar los yacimientos y puertos petroleros que se encontraban en África del norte e Irak,⁷⁹⁵ de allí la ofensiva del Eje en el escenario africano. Adicionalmente al escenario africano, el alto mando alemán consideró de máxima importancia la intersección de las rutas marítimas de abastecimiento aliado, sobretodo de las provenientes de América del Sur.

Como lo señalan los investigadores canadienses David J Bercuson y Holger Herwig en su obra⁷⁹⁶; en 1918, al finalizar la primera Guerra Mundial el petróleo había sustituido al carbón como principal combustible para movilizar las marinas de guerra de las grandes potencias y las Islas Británicas prácticamente carecían de yacimientos petroleros para garantizar el abastecimiento de combustible de sus flotas de guerra y mercante, ambas las más grandes del mundo para la época. Dado que era simplemente

⁷⁹⁴ Robert Goralski y Russell W. Freeburg. *ob. cit.*, 223, y Michael Antonucci, *Blood for Oil: The Quest for Fuel in World War II*, en *command* January-February 1993, publicación disponible en línea en: <http://www.eiaonline.com/history/bloodforoil.htm>. También en <http://www.mikeantonucci.com/bloodforoil.htm>. consultados el 26 de abril 2021.

⁷⁹⁵ Robert Goralski y Russell W. Freeburg. *ob. cit.*, 228.

⁷⁹⁶ David J Bercuson y Holger Herwig, *Long Night of the Tankers: Hitler's War Against Caribbean oil. ob. cit.*, 2.

inconcebible para el gobierno británico depender de fuentes de petróleo de potencias extranjeras así fuese la estadounidense, el gobierno británico se vio obligado a asegurar su propio suministro de petróleo. Por lo tanto, Gran Bretaña se propuso asegurar la propiedad total o parcial de tantos campos petrolíferos nuevos o en expansión en otras partes del mundo como le fuere posible. Rusia, Rumania, Persia (Irán), Irak y el Caribe fueron las mejores opciones. Como resultado, empresas de propiedad británica como la *British Petroleum* o la *Anglo-Persian Oil Company* (51% propiedad del Gobierno del Reino Unido) y *Royal Dutch Shell* (40%) llegaron a dominar la escena petrolera internacional compitiendo con los Estados Unidos. En el transcurso de los años de entreguerras (1920-1938), Gran Bretaña llegó a depender casi exclusivamente de los suministros del Lejano Oriente (las Indias Orientales Holandesas), Irak e Irán en el Medio Oriente y Venezuela que se perfilaba como en el tercer productor y segundo exportador más grande a nivel mundial.⁷⁹⁷El sistema de suministro británico constituyó una red de campos petrolíferos, oleoductos, refinerías, parques de tanques de almacenamiento y puertos petroleros, vinculados por más de 500 buques petroleros de bandera británica capaces de transportar aproximadamente 20 millones de barriles de petróleo en cualquier momento, representando para la época la flota de petrolera más grande del mundo. Ya entrada la Segunda Guerra Mundial y antes de que Gran Bretaña perdiera el control del Mar Mediterráneo y el acceso al petróleo del Medio Oriente, se

⁷⁹⁷ *Idem.*

había convertido altamente dependiente del petróleo proveniente del Caribe. En pocas palabras, el crudo caribeño mantenía a Gran Bretaña en la guerra.⁷⁹⁸

En tal sentido cabe destacar que, nadie más valoraba la importancia del petróleo para el esfuerzo bélico aliado que el primer ministro británico Winston S. Churchill. Esta afirmación se pudo patentar el 22 de junio de 1941, día en que las fuerzas del Eje invadieron la Unión Soviética, cuando, a través de una transmisión de radio de la BBC (*British Broadcasting Company*) expresó a sus compatriotas lo siguiente;⁷⁹⁹ " *La terrible máquina militar debe alimentarse no solo con carne sino también con petróleo...* ". Por otra parte, los Estados Unidos antes del ataque a Pearl Harbor en diciembre de 1941, producía suficiente petróleo para abastecer casi todas sus necesidades de combustible. Las importaciones de petróleo representaban poco menos del 3% de las necesidades norteamericanas, aproximadamente 140.000 barriles por día, siendo su producción nacional diaria para ese año de 3,8 millones de barriles. Las zonas de producción de petróleo estadounidense estaban ubicadas en California, Texas, Oklahoma y el Golfo de México, pero carecían de oleoductos de gran capacidad para bombear desde estos centros de producción hasta la costa este, no pudiendo abastecer los estados ubicados en la costa Atlántica, por lo que dependía en gran medida de los buques tanqueros provenientes del Caribe que suplían por mar el 95 por ciento de las necesidades de las refinerías, industrias y fábricas de Nueva York, Nueva Jersey y

⁷⁹⁸ David J. Ferguson, Holger H. Herwing. *ob. cit.*, 8.

⁷⁹⁹ British Library of Information, Documento disponible en línea en: <http://www.ibiblio.org>. Consultado el 21 de enero 2021.

Pensilvania entre otros estados industriales de la costa atlántica. En los meses de noviembre y diciembre de 1940-1941 (temporadas de máxima demanda de hidrocarburos por la proximidad del invierno) la ofensiva de los *U-boot* alemanes en el Atlántico norte causó graves interrupciones en el tráfico marítimo afectando los suministros de combustible ya que un número significativo de buques petroleros aliados y neutrales, e incluso algunos tanqueros estadounidenses, fueron hundidos por los *U-Boot*. Ni los ferrocarriles ni las carreteras disponibles fueron suficientes para transportar los suministros de petróleo para compensar los déficits de combustible en la costa Atlántica estadounidense. En vísperas de su entrada en la Segunda Guerra Mundial, Estados Unidos estaba mucho mejor preparada que Gran Bretaña para soportar el impacto que generaría la presión de demanda sobre el suministro de petróleo, pero, debido a la falta de una red nacional de oleoductos, todavía estaba lejos de poder satisfacer sus propios requerimientos de combustible y cubrir las necesidades civiles y de defensa, y mucho menos ofrecer la mayor ayuda posible a Gran Bretaña.⁸⁰⁰

b. El vulnerable transporte marítimo de combustible.

Al inicio de conflicto los países aliados parecían estar en una posición mucho más favorable que las naciones del Eje en cuanto a suministro del petróleo ya que ni Alemania ni Italia tenían reservas naturales de hidrocarburos y ambos países tenía muy poca capacidad de transporte a través de buques tanqueros. Pero el suministro de

⁸⁰⁰ David J. Ferguson, Holger H. Herwing. *ob.cit.*, p.12

petróleo aliado presentaba graves debilidades estructurales que rápidamente se hicieron evidentes. La mayor de ellas fue la gran dependencia de los buques petroleros (también denominados tanqueros) y las rutas del transporte marítimo. Al estallar la guerra los británicos y franceses inmediatamente comenzaron a fletar tantos buques tanqueros como pudieran de países neutrales como Noruega (neutral hasta abril de 1940) para asegurar el transporte y suministro de combustible propio y negarles esos barcos a los alemanes. Desde el comienzo de la Batalla del Atlántico y el desarrollo de la "guerra de tonelaje" (*Tonnagekrieg*) librada por la fuerza submarina alemana, se comenzó a afectar el suministro marítimo del petrolero aliado; Cuantos más buques petroleros aliados eran hundidos por los *U-boote*, mayor era el impacto y detrimento al sistema mundial de suministro energético que Gran Bretaña había construido cuidadosamente desde la década de los años 20. Los impactos iniciales de la guerra submarina se hicieron sentir temprano en el suministro marítimo petrolero. El 8 de septiembre de 1939, los *U-boat* hundieron los petroleros británicos Kennebec de 5.548 TBR. y Regent Tiger de 10.177 TBR. Dos petroleros más se perdieron a finales de septiembre, por un déficit total de 34,007 TBR. A fines de mayo de 1940, veintidós petroleros de bandera británica se habían perdido en el mar a causa de los ataques de la *Kriegsmarine* representando una pérdida de cerca de 150.000 de TBR, con otras 67.000 paralizadas por daños, principalmente a causa de minas.⁸⁰¹ Estas pérdidas, aunque no significativas en número, eran preocupantes pues su reemplazo se avizoraba lejano en un momento

⁸⁰¹ David J. Ferguson, Holger H. Herwing. *ob. cit.*, 4.

en que la capacidad de construcción naval británica estaba saturada y se orientaba exclusivamente en la construcción de buques de guerra. En esos momentos Estados Unidos, contaba con más de 400 petroleros con bandera estadounidense, pero había proclamado una estricta neutralidad desde el principio. de la guerra adoptando política de “*Cash and Carry*” para apoyar a la Gran Bretaña.⁸⁰²

El 9 de abril de 1940, Alemania invadió a Noruega y algunos petroleros noruegos que se encontraban en puerto en el momento de la ocupación alemana fueron capturados por los nazis, pero la gran mayoría estaba en la mar, en fletamento y dado a que el rey de Noruega y su gobierno se habían asilado en la Gran Bretaña por lo que el gobierno británico asumió el control de la gran mayoría de sus buques petroleros ahora disponibles sin restricción para los Aliados.⁸⁰³ Pero la Gran Bretaña y su almirantazgo estaban obligados a tomar medidas para proteger el transporte marítimo en contra de la amenaza de la guerra submarina, por lo que muy poco tiempo después de haberse declarado la guerra, la *Royal Navy* tomó el control de todo el tráfico marítimo hacia y desde el Reino Unido por lo que se hizo obligatorio para todos los buques con destino al Reino Unido, cruzar el Atlántico viajando en convoy desde puertos canadienses de la costa este.⁸⁰⁴ Esta situación generó una dificultad particular al transporte de combustible ya que al estar obligados a navegar en convoyes rápidos desde Halifax HX o convoyes lentos que zarpaban desde Sidney Nueva Escocia SC en

⁸⁰² *Ibid.*, 3.

⁸⁰³ *Ibid.*, 4.

⁸⁰⁴ *Ibid.*, 7.

Canada, se incrementaron drásticamente los tiempos de viaje en un 25 por ciento. En tal sentido es revelador indicar que, en el mes de marzo de 1940, los buques petroleros realizaban un promedio de seis viajes al año entre el Caribe (refinerías de Trinidad, Aruba y Curazao) y el Reino Unido, pero al ser implantado la navegación en convoyes esta frecuencia bajó a 4.5 viajes al año (25%) trayendo esto como consecuencia que, a finales de mayo de 1941, las existencias de petróleo en el Reino Unido cayeran por debajo del límite que había sido declarado como el mínimo absoluto para la seguridad de la Gran Bretaña. Esta reducción en la capacidad de transporte de combustible solo podría ser compensada agregando al menos un buque tanquero adicional por cada cuatro que ya están en servicio, por lo que se requería en forma urgente más buques de este tipo. Ante esta situación, Estados Unidos intervino de forma directa. A finales de junio de 1941, el gobierno estadounidense puso a disposición 30 buques tanqueros oceánicos para cubrir el "comercio canadiense" (Transportar petróleo desde Venezuela al principal complejo de refinación en Montreal). Más tarde, en julio, 26 buques petroleros de bandera panameña de propiedad estadounidense se pusieron en servicio y a disposición del Reino Unido transportando petróleo desde el Caribe a Nueva York o a Halifax, donde su carga era transbordada a buques fletados por Gran Bretaña.⁸⁰⁵ Los Estados Unidos cancelaron el costo total de estos fletamentos. Para noviembre de 1941, las existencias de petróleo británicas se habían recuperado.⁸⁰⁶ A comienzos de

⁸⁰⁵ *Ibid.*, 8.

⁸⁰⁶ *Ibid.*, 7.

1942 el 40 por ciento de las necesidades de petróleo o combustible refinado de Gran Bretaña procedían de Aruba, Curazao, Trinidad y Venezuela.⁸⁰⁷ Ante este escenario se evidencia que, tanto la Gran Bretaña como los Estados Unidos dependían casi totalmente de América del Sur para el suministro de petróleo, como de otros importantes materiales estratégicos. Cualquier extensión de la guerra en el mar, en el Atlántico norte o sur o en el Caribe, aumentaría significativamente las tensiones que Estados Unidos ya estaba comenzando a sentir a finales noviembre de 1941.

c. El Caribe fuente de minerales estratégicos para la guerra

La costa sur del Caribe y del norte de Sur América amen de ser una región con grandes yacimientos de petróleo también eran una importante fuente de materiales estratégicos como tungsteno, manganeso, cromita, cobre, estaño, diamantes industriales, mica, platino, níquel y cuarzo. Todos estos minerales eran necesarios para la producción de armas, maquinaria y medios de transporte necesaria en los frentes de guerra y muchos de estos minerales escaseaban incluso en los Estados Unidos, lo que significaba que estos minerales tenían que ser transportados por las rutas marítimas del Caribe y sur América que eran vulnerables al ataque de los submarinos alemanes. Significativo es resaltar que, para ese momento histórico, uno de los más importantes de estos minerales era la bauxita, materia prima para consolidar la aleación de láminas de aluminio vital para las crecientes industrias aeronáuticas británicas y

⁸⁰⁷ *Ibid.*, 8.

estadounidenses. La bauxita era extraída y transportado por mar desde Guyana Británica y Guyana Holandesa (Surinam) las cuales conjuntamente, producían cada año 1,5 millones de toneladas de este mineral estratégico, representando cerca de 40 por ciento de la producción mundial total. La mayor parte de la explotación, suministro y transporte marítimo era realizado a través de un monopolio ejercido tanto por el *Aluminium Company of America* (ALCOA) y *Aluminium Company de Canadá* (ALCAN).⁸⁰⁸ El exponencial aumento de la fabricación de aviones de guerra en el Reino Unido después de septiembre de 1939, y los audaces planes del presidente estadounidense Franklin D. Roosevelt para aumentar cien veces la producción de aviones estadounidenses para el cuerpo aéreo del ejército de los Estados Unidos, anunciados en diciembre de 1941, elevó el valor de la bauxita de esta región como también el volumen del transporte marítimo cuyas rutas transitaban por el norte de las costas venezolanas.⁸⁰⁹

d. Venezuela, el petróleo y la Segunda Guerra Mundial

Dentro de este panorama general y como ya se ha planteado, Venezuela se había perfilado como uno de los países latinoamericanos con mayor capacidad operativa de dotar de combustible a los aliados, especialmente a los Estados Unidos, cuyas relaciones comerciales eran obvias en virtud de la explotación del petróleo desde

⁸⁰⁸ *Ibid.*, 10-11.

⁸⁰⁹ Stetson Conn, Rose C. Engelman, and Byron Fairchild, *United States Army in World War II: ob. cit.*, 337.

comienzos de los años veinte. Esta relación hizo que el país se consolidara en el tercer puesto como país exportador de petróleo a nivel mundial, después de Rusia y de los mismos Estados Unidos de América.⁸¹⁰ Para ese año se había extraído en Venezuela 367.825.000 metros cúbicos de petróleo representando el 68% de la producción de crudo en Latinoamérica y el 5,80% de la producción a nivel mundial.⁸¹¹ Esta circunstancia, confirió a Venezuela gran importancia estratégica dentro del marco de su neutralidad, no sólo por su condición de país exportador de petróleo, sino también por ser el principal proveedor para los países aliados.⁸¹²

La coyuntura bélica permitió a Venezuela obtener de la venta de petróleo, la mayor ganancia que como productor había obtenido en toda su historia, pero también hizo de sus costas, buques tanqueros y toda su industria petrolera, un objetivo militar para los países del Eje. Las amenazas que se preveían contra el suministro del petróleo en el Caribe no solamente se vislumbraban en la interdicción de los buques tanqueros en su tránsito por los mares o en sabotajes contra las refinerías de Aruba y Curazao, sino también en las propias zonas de producción petrolera. A consecuencia de esta inminente amenaza, se conformó el Comité de Seguridad de Caracas, *The Caracas Security Committee*,⁸¹³ cuyo objetivo era promover la cooperación y enlace entre el

⁸¹⁰ J. Eduardo Guzmán Pérez. *ob. cit.*, 156.

⁸¹¹ Statistics pertaining to Lago Oil & Transport CO. Ltd. Contribution to participation in WWII. Standar Oil Company, New Jersey. Organization Equip and Operations, table N° 15, Daily Average Refinery Crude Runs Affiliates 1940-1945, in thousands of 42 gallon barrels. p. 499 y J. Eduardo Guzmán Pérez. *ob. cit.*, 159.

⁸¹² *Ibid.* 122-123.

⁸¹³ Roberto Palacios, Embajador, “La Segunda Guerra Mundial, Venezuela y Los Países Bajos.

gobierno venezolano, representantes de las principales empresas petroleras y las embajadas de Gran Bretaña, los Países Bajos y Estados Unidos, en todos los asuntos referentes a la seguridad de la industria petrolera y la evaluación y diseminación de la información que afectara la seguridad de instalaciones petroleras.⁸¹⁴ Dicha Comisión estuvo compuesta por representantes de Gobierno Nacional en la persona del Capitán de Navío Antonio Picardi, Director de Marina y por representantes de las principales Embajadas y empresas petroleras. De esta forma, el petróleo venezolano se consolidó como un recurso estratégico fundamental para la movilización de la maquinaria de guerra, no solo alemana, sino también de toda la fusión de fuerzas que componían la coalición aliada y determinaría en buena medida el desarrollo de los acontecimientos bélicos en el teatro europeo y africano.⁸¹⁵ Otro aspecto considerado como estratégico y neurálgico era la cercanía a las costas de Venezuela del Canal de Panamá y como ya se mencionó, los puertos de embarque de bauxita en el río Demerara, en la Guyana Esequiba, para entonces aun colonia inglesa. Esta situación colocaba al mar y costas de Venezuela como centro de convergencia e importante canal de tránsito marítimo de buques aliados, lo que acrecentaba los riesgos y amenazas a la zona, tal y como lo señala Ramón Rivas en su trabajo titulado *Venezuela, petróleo y la Segunda Guerra Mundial (1939-1945) un ejemplo histórico para las nuevas generaciones*;⁸¹⁶

Análisis Geopolítico”, *ob.cit.*, 12.

⁸¹⁴ *Ídem.*

⁸¹⁵ *Ídem.*

⁸¹⁶ Ramón Rivas en Venezuela, *Petróleo y Segunda Guerra Mundial (1939-1945)*. Un ejemplo histórico para las nuevas generaciones, 205.

“...La riqueza en recursos hidrocarburos y las rutas estratégicas de suministro utilizadas por los aliados para el abastecimiento continuo desde América a las tropas apostadas en Europa, llevó a la Kriegsmarine a posar su mirada en el Caribe como un escenario de combate adicional al del Atlántico norte y Mar Mediterráneo, cuyo protagonista principal fue el arma submarina...”

Como se puede observar el petróleo venezolano, entre otras materias primas, fue el centro de convergencia que convirtió al mar Caribe en un área estratégica y en escenario de combate (Ver Anexo N° 14). Si bien Raoul Castex expresó en sus *Teorías Estratégicas*⁸¹⁷ unos años antes de que estallase la Segunda Guerra Mundial que la guerra contra el comercio era “la actitud del más débil en un escenario de confrontación”, como veremos, el grado de interrelación de la economía mundial en ese período fue lo suficientemente estrecha para considerar el comercio marítimo, y en especial, el transporte de fuentes energéticas, un *punto de aplicación (schwerpunkt)* dentro de un contexto de guerra total.

B. Orden West Indien N° 51

a. Antecedentes

Como ya se ha señalado en el CAPITULO V de este trabajo, las primeras acciones de los *U-boot* alemanes en aguas americanas fueron llevadas a cabo a través de la operación *Paukensschlag*, a mediados de enero de 1.942, donde cinco submarinos tipo IXC encabezados por el Teniente de Navío Reinhard Hardegen al mando del U-123,

⁸¹⁷ Raoul Castex. *Teorías Estratégicas*, Buenos Aires, Ediciones de la Escuela de Guerra naval Argentina, Traducción de la Edición de la Societé d´ Editions Géographiques, Maritimes et Coloniales de Paris, t. I, 1937, 100-102.

habían logrado éxitos significativos para la guerra de tonelaje del gran almirante Dönitz. Según lo refleja el mismo Dönitz en sus memorias; “En enero de 1942, habían sido hundidos por los *U-boot*, de forma general en la zona de operaciones americana comprendida entre Nueva York y Cabo Hatteras, 62 buques aliados, con 327.TBR,” siendo esta cifra muy satisfactoria para el comandante de los submarinos alemanes considerando además el no haber perdido ningún submarino. Para el 6 de febrero del mismo año, la *segunda oleada* de 3 *U-boot* enviada a las costas norteamericanas habían acumulado un total de 156.939TBR. de buques aliados hundidos en la zona comprendida entre Nueva York y Cabo Hatteras.⁸¹⁸ En tal sentido cabe destacar lo señalado por el gran almirante Dönitz en sus memorias que las distancias entre las costas del Golfo de Viscaya hasta las zonas de ataques principales en las costas americanas y el Caribe eran:⁸¹⁹

Sidney Reeder, Canada. 2.200 Mn.	Key West, U.S.A3.800 Mn.
Halifax, Canada2.400 Mn.	Isla de Trinidad.....3.800 Mn.
Nueya York, U.S.A.....3.000 Mn.	Isla de Aruba.....4.000. Mn.

Estas zonas de operaciones pudieron ser alcanzadas dado a que el Comando superior de los *U-Boots(B.d.U)* ya disponía de los submarinos transoceánicos del tipo IX, los cuales tenían suficiente autonomía de combustible y agua para llegar a estas

⁸¹⁸ Karl Dönitz, *ob. cit.*, 215. y S.C Roskill., *The war at Sea, ob. cit.*, Vol. II, 485.

⁸¹⁹ Karl Dönitz, *ob. cit.*, 215.

zonas, operar entre dos y tres semanas y regresar a sus bases en la costa Atlántica francesa⁸²⁰ (Ver Anexo N° 15 y N°16).

Ante el éxito alcanzado en aguas de la costa este norteamericana y de disponer de submarinos con la suficiente autonomía para operar en zonas remotas, como también a la deficiente vigilancia de las fuerzas navales norteamericanas y a su poca experiencia en guerra anti submarina y en la conformación de la defensa de convoyes, el gran almirante Dönitz, con el fin de explotar la oportunidad que ofrecía estas nuevas zona de operaciones, ordenó el 24 de enero de 1942, que todos los submarinos disponibles debían operar en la zona favorables del Atlántico occidental, por lo que todos los *U-boot* del tipo IX, que navegaban desde Alemania para su incorporación al frente Atlántico, deberían dirigirse a toda velocidad a las costas occidentales de Francia y desde allí una vez apertrechados y equipados con el armamento necesario, debían zarpar a los espacios marítimos americanos.⁸²¹ Pero esta instrucción tuvo que ser revocada dada la orden emanada de la dirección de Marina del Cuartel General del *Führer* el 22 de enero, de enviar inmediatamente a la zona comprendida entre Islandia y Escocia para la vigilancia y protección de la costas de Noruega en las áreas de Narvick, Trompsø, Bergen y Trondheim dado la preocupación de Adolfo Hitler de una posible invasión británica a esta zona, por lo que el reforzamiento de la ofensiva submarina a las costas americanas tuvo que ser postergada.⁸²² Ante esta orden el gran

⁸²⁰ *Ídem.*

⁸²¹ Karl Dönitz, *ob. cit.*, 207.

⁸²² *Ibíd.*, 216-217. y el *K.T.B* de servicio del *Befehlshaber Der Unterseeboote (B.d.U)* del 1.2.1942.

almirante Dönitz trató en varias oportunidades de persuadir enérgicamente a la Dirección de marina del Cuartel General del *Führer* que esta orden fuese reconsiderada a favor de fortalecer el número de submarinos pero no tuvo respuesta, relegando la prioridad del teatro de operaciones americano.⁸²³ De acuerdo a lo expresado por el capitán Stephen Wentworth Roskill, esta orden de destinar las unidades disponibles de submarinos alemanes a la vigilancia y patrullaje de las costas noruegas, en vez de reforzar el ataque a las costas americanas, fue un factor decisivo en el desarrollo de la Batalla del Atlántico.⁸²⁴

Amén de la limitada disponibilidad de unidades de *U-boot* para desplegar en otros frentes distintos a la vigilancia de la costa noruega el Comando superior de la Fuerza submarina alemana (*B.d.U.*) evaluó y determinó otros centros de gravedad en el teatro de operaciones americano. En tal sentido Dönitz comentó en sus memorias, la decisión de abrir operaciones en el teatro caribeño señalando lo siguiente:⁸²⁵

“...Como los primeros 5 submarinos estaban ya en camino hacia las costas orientales americanas, quise, con este segundo grupo asestar un golpe de sorpresa en otra zona marítima de navegación intensa en las aguas occidentales del Atlántico, en el espacio Aruba-Curazao-Trinidad. Trinidad era el punto principal adonde se dirigía todo el tráfico marítimo procedente del sur, según pudo formarse un cuadro de ello la Jefatura de los submarinos. Aruba y Curazao eran los puntos importantes del aprovisionamiento de petróleo en lo que era de prever que existía un intenso tráfico con buques cisternas...”

⁸²³ Karl Dönitz, *ob. cit.*, 216-220.

⁸²⁴ S.C Roskill., *The war at Sea, ob. cit.*, Vol. II, 101.

⁸²⁵ Karl Dönitz, *ob. cit.*, 221.

b. Operación *Neuland*. Planificación, comando y bases

El día 9 de enero de 1942 el gran almirante Dönitz ordenó radiar un mensaje codificado con la clasificación *Nur Commandants*. (en español; *solo para comandantes*) donde convocaba a los comandantes de cinco submarinos tipo IXC dirigirse inmediatamente recalar en el Puerto de Lorient y reportarse al comando del (*B.d.U*) para el Atlántico, cuyo asiento se encontraba desde el mes de octubre de 1941 en el pueblo turístico de Kernevel, en las costas de dos kilómetros de ancho de la Bahía de Lorient, entre la confluencia de los ríos Ter, Scorff y Blave. La sede del *B.d.U.* estaba conformado por tres elegantes casas contiguas construidas a finales del Siglo XIX (1899) Villa Margaret, Kerillon y Kerozen, emplazadas en las orillas de la bahía. La Villa Kerillon conocida coloquialmente como el *Château de Sardines* ubicada en el medio de las otras dos edificaciones, era utilizado como centro de operaciones de los *U-boote* y cuartel general de la guerra submarina en el Atlántico, siendo las otras dos edificaciones contiguas, empleadas como alojamiento de personal del estado mayor alemán del *B.d.U.*⁸²⁶

Este complejo de Villas estaba rodeado de zanjas y trincheras anti tanques y protegido por tres cañones anti tanques de 5 cm, numerosas ametralladoras y reflectores de luces anti aéreas montadas en bases de concreto armado protegían las edificaciones de posibles ataques aéreos. Frente al Kernevel en el otro lado de la bahía se divisaba el gigantesco Bunker de concreto de siete diques protegidos de Keroman, construido por

⁸²⁶ David J. Fergunson, Holger H. Herwing. *ob. cit.*, 4.

la organización *Todt* en 1941, donde se resguardaban y se realizaban los trabajos de reparación, mantenimiento y alistamiento a los *U-boot* adscritos a la *2da Unterseebootsflotille, Salzwedel* (en español Segunda Flotilla,) al mando del capitán de corbeta Victor Schütze.⁸²⁷

El domingo 15 de enero, se realizó en la sala de mapas ubicado en la segunda planta de la Villa Kerillon, la reunión de planificación y pre zarpe para la primera incursión en el caribe de la *U-BooteWaffe*. A primeras horas de la tarde la reunión fue presidida por Victor Schütze, y su oficial de operaciones el teniente de navío Günther Kuhnke. Como asistentes a la reunión se encontraban sentados alrededor de una gran mesa de cedro, cinco comandantes de submarinos; El comandante del *U-156* el Kapitanleutnant Werner Hartenstein y los tenientes de navío Jürgen von Rosenstiel comandante del *U-502*, Günther Müller-Stöckheim comandante del *U-67*, Asmus Nicolai Clausen del *U-129* y Albrecht Achilles comandante del *U-161*. Los comandantes fueron cuidadosamente seleccionados por el mismo Dönitz, todos eran oficiales de carrera, graduados de la Academia Naval de *Mürwick* y habían servido en buques de guerra de superficie. Por lo que eran experimentados, de mediana edad que acababan de cumplir 30 años o estaban a punto de cumplirlos.

También en la reunión, se encontraban presentes los capitanes de marina mercante retirados Stüwing y Kregohld, ambos marinos habían navegado

⁸²⁷ Gordon Williamson, Ian Palmer. *U-boat Bases and Bunkers 1941-1945*. Oxford UK. Osprey Publishing, 2003, *ob. cit.*

extensamente la zona del Caribe antes de la guerra, como capitanes de buques de la Hamburg –Amerika Line y poseían amplios conocimientos náuticos de la zona.⁸²⁸ Estos capitanes, ubicados al centro de la mesa de reuniones llena de cartas náuticas, documentos y mapas, suministraron información detallada a los comandantes de los submarinos sobre las corrientes, profundidades, arrecifes, faros, rutas y tráfico marítimo, canales de navegación y características de las instalaciones portuarias de los principales puertos de la zona caribeña, como también de los patrones de navegación y rutas utilizadas por las navieras y líneas comerciales que transitaban la zona, información que era anotada cuidadosamente por los comandantes de submarinos.⁸²⁹ Igualmente los capitanes mercantes trataron el aspecto de la situación y condiciones de las defensas anti submarinas y dispositivo de vigilancia aérea aliada existentes en el Caribe, siendo las de mayor importancia las existentes en la Isla de Trinidad pero de muy poco valor defensivo. En tal sentido el capitán Schütze intervino y señaló que era probable que después de la primera "Oleada" de ataques, los aliados instalarían en los puertos del Caribe redes antisubmarinas, fortalecerían el reconocimiento aéreo y trasladarían a la zona, buques de superficie con capacidad anti-submarinos. Pero dada la falta de experiencia de las fuerzas estadounidenses en guerra anti submarina, se esperaba que las defensas aliadas desplegadas en el área tuvieran poca capacidad de

⁸²⁸ *KriegsTage Buscher del Befehlshafer Der Unterseeboote* (en adelante; *K.T.B del B.d.U.*) del 15 de enero de 1942.

⁸²⁹ Lawrence Paterson. *Second U-Booat Flotilla*. Barnsley-UK, Leo Cooper. 2003,.127. David J. Ferguson & Holger H. Herwing. *ob.cit.*, xv. Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 26-27. y *K.T.B del B.d.U.* del 15 de enero de 1942. Fuente N.A.R.A. PG.30302 -T11022-ROLL N° 3979

reacción y de combate". Más tarde, ya entrada la noche, se incorporó a la reunión el gran almirante Dönitz quien, después de saludar personalmente a los oficiales presentes se ubicó en la cabecera de la mesa, iniciando su intervención notificando que dado que Estados Unidos y Alemania habían entrado oficialmente en guerra, no había impedimento para atacar objetivos americanos en ultramar por lo que la *Kriegsmarine* pretendía preparar una ofensiva contra las rutas de transporte marítimo del petróleo y productos refinados de hidrocarburo que eran transportados por el mar Caribe desde el Golfo de Venezuela (También denominado golfo de Maracaibo) a Aruba y Curazao, como también el bombardeo desde el mar a los importantes centros de refinamiento de hidrocarburos pertenecientes a la corporación americana *Standard OilCo.*, ubicadas en la zona. También señaló el gran almirante que, en esta operación se tenía proyectado atacar las rutas marítimas de los buques de carga que transportaban bauxita desde las Guayanas hasta la isla de Trinidad y que posteriormente era transportado a las costas de los Estados Unidos en buques de mayor porte. En tal sentido el gran almirante informó a los comandantes de submarinos presentes, que sus unidades conformarían el grupo de ataque que participaría de la operación especial que se había planificado y cuyo nombre clave asignado era *Neuland* (en español, *Tierra Nueva*) en la que se realizaría la interdicción del tráfico de transporte marítimo de los buques petroleros y transporte de bauxita que surcaban la cuenca del mar Caribe. Seguidamente Dönitz destacó a los oficiales la importancia de la operación y el impacto esperado sobre los frentes terrestres, aéreos, y marítimos del enemigo. También informó sobre el éxito y los excelentes y resultados obtenidos en la ejecución de la operación *Pakenschlag* en la

costa este norteamericana y que se esperaba iguales resultados en el mar Caribe.⁸³⁰ Igualmente, Dönitz les recalcó una vez más a los comandantes que el Atlántico, era el teatro de operaciones decisivo para la guerra por lo que les exigió el triunfo a toda costa en esta operación, arengándoles seguidamente con las palabras;

“... Sean fuertes, no fallen, la esperanza de Alemania esta puesta en ustedes y en el resultado de esta operación. Encuentren, combatan, destruyan. Ataquen, ataquen como lobos ...”

Al finalizar la arenga del comandante de la fuerza submarina alemana, el capitán de corbeta Schütze distribuyó a los comandantes, cartas marítimas comerciales y portulanos actualizados de Aruba, Curazao y Trinidad, así como de las zonas de navegación más recientes para las *Indias Occidentales*. Luego el comandante de los submarinos alemanes se dirigió al comandante de la Segunda Flotilla Victor Schütze, impartándole instrucciones específicas, finalizando la reunión a las 10 de la noche.⁸³¹

c. Orden de operaciones *West Indien N° 51*. 17 de enero 1942

El documento de la orden de operaciones para la ejecución de la operación *Neuland* fue preparado durante la noche del domingo 15 y el lunes 16 de enero de 1942, siendo formalizado y promulgado el día martes 17 de enero como la Orden de Operaciones *West Indien N° 51*.⁸³² (Ver Anexo N° 17). La orden de operaciones de seis

⁸³⁰ Holger H. Herwing. *ob. cit.*, xvi.

⁸³¹ *K.T.B del B.d.U.* del 15 de enero de 1942.

⁸³² *Operationsbefehl, West Indien No 51 "Secret". 17 de Enero, 1942, Nur Commandants. Befehlshaber Der Unterseeboote (B.d.U.) RM 7/2336, Chefsache, VOL 3. U- boote allemein; Dönitz. (BA-MA) RM*

páginas, señalaba las tareas a cumplir y su ejecución: “Sorpresa, ataque concéntrico sobre el tráfico marítimo en las aguas adyacentes a las *Indias occidentales* (El Caribe). El núcleo de la operación consistía en la aparición por sorpresa y sincronizada frente a las estaciones principales asignadas de Aruba y Curazao. El grupo de submarinos iniciaría las operaciones de ataque durante el período de luna nueva que comenzaría el 16 de febrero de 1942. Los nombres claves asignados a las zonas de ataque para el primer ataque simultáneo del grupo *Neuland* habían quedado designados de la siguiente manera:

Área Innsbruck: frente a Willenstad en línea recta hasta bahía de Caracas en Aruba. *Área Salzburg:* Frente a la costa Noroeste de la Península de Paraguaná en línea hasta la Punta Macolla.

Área Bregenz: Frente al Puerto de San Nicolás, en línea recta hasta Oranjestad en la costa sur de Curazao.

Área Graz: frente al Noroeste de Trinidad hasta la línea de longitud 61° 48'W frente al Golfo de Paria.

Área Klagenfurt: Frente a la costa Norte de la Guyana Inglesa. Ver gráfico N° 26.

87/5, 14 abril 1942. Fuente: *Bundesarchiv- Militärarchiv. (BU. – MA.)* Freiburg Alemania.

Gráfico N° 26



Áreas de estación de combate asignadas a los U-Boot de la primera oleada de la Operación Neuland en el mes de febrero de 1942.⁸³³

La orden de operaciones asignó las áreas de ataque de la siguiente forma: El *U-67* de Müller-Stöckheim tomaría estación frente a la costa sur oeste de Curazao (Área Bregenz), El *U-156* de von Hartenstein se emplazaría frente a la costa sur oeste de Aruba; (Área Innsbruck), el *U-502* de von Rosenstiel se posicionaría en la costa Noroeste de Paraguaná, (Área Salzburg), el *U-161* bajo el comando de Achilles atacaría Puerto España, Trinidad; y el *U-129* de Nicolai Clausen debía patrullar la costa de las Guayanas (Área Graz).⁸³⁴

⁸³³ Infografía preparada por el autor en base a mapa electrónico satelital de Google Earth y procesado en MS *Power Point* en base a la información de la Operationsbefehl, *West Indien No 51 "Secret"*. 17 de enero, 1942, Nur Commandants. *Befehlshafer Der Unterseeboote (B.d.U) RM 7/2336. ob. cit., 3.*

⁸³⁴ Operationsbefehl, *West Indien No 51 "Secret"*. 3.

Como objetivos vitales, además de los petroleros y cargueros de bauxita, se previó también bombardear desde el mar, las gigantescas refinerías de petróleo en Aruba. La refinería *Lago* de la *Standard OilCo-of New Jersey* en San Nicolás y la refinería *Royal Dutch Shell* al norte de Oranjestad que producían casi 500.000 barriles de gasolina y diesel por día. En Willemstad, Curazao se encontraba la refinería de Santa Ana de la *Royal Dutch Shell* mucho más grande que procesaba 200.000 barriles de producto procesado. Trinidad presentaba otra área rentable en objetivos, ya que no solo poseía dos importantes refinerías de petróleo y amplios patios de tanques de almacenamiento de petróleo ubicados en la costa, sino también era el puerto de destino y punto de transbordo de la valiosa bauxita proveniente de las Guayanas, material vital para la producción de aviones. Además, Trinidad también era el punto de reunión y partida de los convoyes con destino a Ciudad del Cabo, Sudáfrica. El documento especificaba que; “El petróleo es llevado a Aruba y también Curazao desde el Golfo de Venezuela (golfo de Maracaibo) en petroleros de poco calado de unas 12 a 1.500 toneladas con un calado de 2 a 3 m de profundidad donde se refina y son transbordados en grandes petroleros transoceánicos por lo tanto, solo los petroleros pequeños pueden salir de Maracaibo solo con la marea alta, "por lo general al amanecer".⁸³⁵ Un tercer objetivo especificado en la orden de operaciones era el Estrecho de Florida los buques tanqueros que lo transitaban en ruta a Nueva Orleans, Galveston y Port Arthur.

⁸³⁵ *Operationsbefehl, West Indien No 51* “Secret”. *ob. cit.*, 1-2.

Todos los submarinos debían dirigirse a las *Indias Occidentales* navegando durante la noche en superficie, con un solo motor diésel en funcionamiento, y en el día, deberían navegar sumergidos con propulsión eléctrica, con el fin de ahorrar combustible. Una vez que se cruzara la línea de 40 grados de longitud oeste, deberían radiar su posición y disponibilidad de combustible al comando en Kernével que daría la señal para iniciar las operaciones con la orden clave *Neuland 186*, indicando el primer y el tercer número el día del ataque (16 de febrero). Los ataques iniciales debían llevarse a cabo *cinco horas antes de romper el amanecer*.⁸³⁶ Werner Hartenstein había sido designado como comandante del grupo de asalto. Los comandantes de cada submarino debían interpretar las zonas de ataque establecidas, de acuerdo a su criterio y operar de manera independiente, teniendo la autonomía para repetir sus ataques después del asalto inicial, debiendo utilizar, al respecto, primero sus torpedos y a partir de entonces, podían emplear sus cañones de cubierta de 10,5 cm para bombardear los objetivos terrestres si las circunstancias lo permitían.⁸³⁷

Años más tarde el gran almirante Dönitz resumiría en sus memorias las instrucciones emanadas para la asignación de los objetivos la operación *Neuland*:⁸³⁸

“...El segundo grupo de cinco grandes submarinos allí enviado lo fue, como ya se ha dicho, por la Jefatura de submarinos principios de enero al Mar Caribe. También aquí tenían que llegar de improviso y en forma que su aparición resultase una completa sorpresa. Cada uno de los submarinos debía operar delante de Aruba, Curazao y en la costa este de la península de Paraguaná contra el tráfico marítimo, que allí se componía en su mayor

⁸³⁶ *Operationsbefehl, West Indien No 51 “Secret”*. *ob. cit.*, 4.

⁸³⁷ *Ídem*.

⁸³⁸ Karl Dönitz, *ob. cit.*, 222.

parte de buques cisternas. Pero esta misión estaba encomendada especialmente a uno de los submarinos. Otros dos tenían su zona de ataque delante del nudo de enlace de Trinidad...”

“...También los depósitos de petróleo situados en tierra, que estaban muy próximos a la costa de Aruba y Curazao, debían, si era posible ser cañoneados de noche con la artillería de los submarinos. Para ese cañoneo nocturno de la costa, que según las experiencias ya adquiridas resultaba de éxito dudoso, dispuse que las unidades que lo realizaran sólo podrían hacerlo después de haber actuado con éxito en la misión principal de hundir tonelaje enemigo, con el objeto de que no se perdiese la ventaja de la sorpresa...”

Cabe destacar que este último y ambiguo párrafo sobre la asignación de los objetivos y sus prioridades, ocultaba la amarga disputa que había ocurrido entre bastidores entre el comandante de la fuerza de submarinos Karl Dönitz y el gran almirante Erich Raeder, Comandante supremo de la Kriegsmarine, sobre la definición de los objetivos vitales y la prioridad de los blancos a ser atacados en esta primera Oleada de la operación *Neuland*. Raeder había ordenado en forma terminante, que las instalaciones en tierra, como las refinerías y patios de tanques de almacenamiento ubicados en Aruba y Curazao, fuesen tomados como objetivos primarios, vitales y estratégicos de la operación *Neuland*, y que estos debían ser bombardeados con munición incendiaria al iniciar la operación.⁸³⁹ El punto de vista del comandante supremo de la Kriegsmarine, se fundamentaba en que las dos refinería ubicadas en Aruba; la *Lago*, de la *Standard Oil Co.* y la refinería de *Eagle Beach* de la *Royal Dutch Shell*, junto con la refinería *Santa Ana* de la *Royal Dutch Shell* en Curazao,

⁸³⁹ Holger H. Hervwin. “Slaughter in the Paradise”. En *Naval History Magazine*, US. Navy Institute, Volume 24, Number 1, Maryland. February, 2010, Volume 24. Number 1. 56-64. 60. Ver también; Clay Blair, *Hitlers Uboat War, (I)The hunters 1939-1942. ob. cit., 504.*

conformaban el complejo de refinación de petróleo más grande del mundo y procesaban más de 500.000 barriles de productos refinados incluyendo 5.000 barriles por día de gasolina de 100 octanos para la aviación aliada. Raeder, también sabía que Pointe-à-Pierre de la *Trinidad Leaseholds Ltd.* en Trinidad albergaba la refinería más grande que le quedaba al Imperio Británico. Por su parte, el comandante supremo de los submarinos Karl Dönitz, mantenía su posición en continuar con la ejecución de la "guerra de tonelaje" (Hundir buques aliados más rápido de que estos pudiesen ser repuestos), insistiendo que la naturaleza de la guerra submarina era puramente una acción táctica y que la principal misión de los submarinos era hundir buques, y no el desarrollo de maniobras *estratégicas* de presión. Raeder, refutó energicamente la posición de Dönitz, ordenando el 11 de febrero, de que los *U-boot* emplearan su artillería con proyectiles incendiarios contra los patios de almacenamiento de tanques de petróleo en Aruba. Posteriormente, cinco días después, (16 de febrero) fecha en que los *U-boots* de la operación *Neuland* estaban a punto de iniciar sus ataques en el Caribe, Raeder repitió sus instrucciones ordenando que los submarinos de Donitz iniciaran las acciones de bombardeo de los patios de almacenamiento de petróleo y las refinerías de Aruba y Curazao.⁸⁴⁰ (Ver Anexo N°18). Dönitz, desafiando a Raeder, no acató las ordenes de asignar prioridad al bombardeo de las instalaciones en tierra, reiterándole a los comandantes de sus submarinos que el bombardeo a los objetivos de tierra se

⁸⁴⁰ Oficio. Raeder to Dönitz, Februar 11, 1942. Nr 349.RM 7/2336 Chefsache Bd. 3: U-Boote. Allgemein, BA-MA. Oficio. Raeder to Dönitz, Februar 16 Nr.375 1942. Nr RM 7/2336 Chefsache Bd. 3: U-Boote. Allgemein, BA-MA.

ejecutaría una vez se hubiese realizado el ataque con torpedos a los buques detectados en el área, delegando como objetivo secundario las refinerías y los patios de almacenamiento. El impacto ocurrido como consecuencia de esta confrontación por las diferencias de criterio operativo sobre los objetivos a atacar en el Caribe surgidas entre los almirantes Raeder y Dönitz y las secuelas que acarrearón en el resultado de la operación *Neuland* es detallada en el artículo de Lee A. Dew titulado "*The Day Hitler Lost The War*"⁸⁴¹ y en el artículo de Holger Herwing titulado *Slaughter in the*⁸⁴² Karl Dönitz, durante el transcurso de la Batalla del Atlántico y aun después de haber sustituido a Raeder en el comando supremo de la *Kriegsmarine* mantuvo su convicción de mantener la carrera entre el hundimiento y las nuevas construcciones de buque aliados, la *guerra del tonelaje*, como la principal misión de los *U-boot* durante la Guerra, y que esta era la forma decisiva de ganar la Batalla del Atlántico.⁸⁴³

d. Alistamiento y despliegue para el Caribe

A partir del día lunes 16 de enero en el Bunker de Keroman se realizó una gran actividad de preparativos de mantenimiento y abastecimiento a bordo de los *U-boot* pertenecientes al grupo *Neuland* para su incursión en el Caribe.⁸⁴⁴ El primer día, fueron

⁸⁴¹ Lee A. Dew ". The day Hitler Lost the War en *American Legion Magazine*, Feb. 1978, 54 -57 y 6-7. También publicación disponible en línea en Dan Jensen, Lago *Colony*. En https://www.lago-colony.com/hitler_lost_the_war/the_day_hilter_lost_the_war.htm. Consultado la última vez el 23 mayo 2021. Ver también, David J. Ferguson, Holger H. Herwing. *ob.cit.*, xvii.

⁸⁴² Holger H Herwig, "Slaughter in the Paradise". *Naval History Magazine*, US. Navy Institute, Volume 24, Number 1, february, 2010, 56-64. 60-61.

⁸⁴³ Karl Dönitz, *ob. cit.*, 238-239.

⁸⁴⁴ Anotaciones del diario de navegación (*Kriegstagebuch* en adelante *KTB*) del día 15, 16, 17 y 18 de enero de 1942 de los *U-boot*; U- 67, 2, U-156 p. 2 y del U-502, 7, fuente N.A.R.A. PG30064/1-9,

embarcados a bordo 110 proyectiles para el cañón de cubierta de 105 mm., así como también 2.625 rondas para el cañón de 37 mm. y 4.250 proyectiles para las ametralladoras antiaéreas de 20 mm. La cuadrilla técnica de la *Kriegsmarine* embarcó para el largo viaje al *Oeste Dorado*, un número superior de torpedos a lo estipulado de su capacidad estándar para este tipo de submarino, siendo estibados seis en los correspondientes tubos lanzatorpedos,⁸⁴⁵nueve asegurados bajo las literas del compartimiento de proa, y diez almacenados en contenedores herméticos ubicados debajo de las tablas de madera de la cubierta principal, elevando el número de torpedos disponibles a 25.⁸⁴⁶ Los torpedos eléctricos embarcados eran del tipo G7e T2 "Eto"⁸⁴⁷ que a menudo fallaban debido a los defectos de funcionamiento del fusible de aproximación y contacto, fallas, que también presentaron los torpedos G7a TI "Ato" pero estos últimos fueron más fiables. El día 16 de enero fueron embarcadas 214 toneladas de gasoil, seis toneladas de aceite lubricante y cinco toneladas de agua potable. Finalmente, se realizó el embarque de los suministros de alimentos para una tripulación de 49 oficiales y marineros calculados para tres meses de operación. Gran cantidad de cajas con provisiones frescas y enlatadas como carne de res, cerdo, cordero,

PG30143/1-5 y PG 30539/1-3.

⁸⁴⁵ David J. Ferguson, Holger H. Herwing. *ob. cit.*, 40.

⁸⁴⁶ *Ibíd.*, 40.

⁸⁴⁷ **Torpedo G7e TII "Eto"**: Fue un torpedo impulsado por propulsión eléctrica, aunque poseía características y dimensiones similares a su antecesor el Torpedo G7Ato (71 Kg de peso 2.89 mts de largo y 53 cm. de diámetro) era propulsado por dos pequeños motores eléctricos que le permitían alcanzar una velocidad de 30 nudos y alcanzar una distancia efectiva de 5.000 metros o 2.7 millas náuticas y no dejando estela de recorrido que lo delatará. Fuente: Gordon Williamson. U-boat Vs. Escort Destroyers, *ob. cit.*, 36-37 y David Miller. *U-boat, History, development and equipment. ob. cit.*, 87-88.

jamón, embutidos, sardinas, arenques, lentejas, coliflor, espinacas, chucrut, espárragos, col rizada, mezcla de frutas, compota de manzana, así como abundante cantidad de sal y azúcar, café y leche, fueron estibadas y almacenadas en todos los compartimientos y espacios de los submarinos. Para mayor detalle de los menús y tipo de alimentos a bordo de los *U-Boot*, ver el artículo de Dani J. Akerberg y Medanilla *Provisiones en los U-Boot*.⁸⁴⁸

También es importante el resaltar que los submarinos asignados a la operación *Neuland* recibieron un nuevo y mejorado modelo de la maquina criptográfica *Enigma* (M-4) (en alemán Schlüssel *M*) a la cual había sido instalado un cuarto rotor *Alfa*, lo cual hacía imposible ser decodificado por los aliados,⁸⁴⁹ este criptógrafo estaba ubicado en la estación de radio, local que se encontraba contiguo al camarote del comandante y al cuarto del sonar o *Hidrófono* en dirección a la popa. El día 19 de febrero, después de tres días de trabajo de preparativos y alistamiento en el bunker de Keroman, el primer grupo de los *U-Boot* tipo IXC que conformaban el grupo *Neuland* (U-66, U-156. y U-502) soltaban las líneas de amarre del muelle A- 4 del puerto de Lorient para zarpar rumbo al Caribe, siendo su primer punto de recalada, la isla de San Miguel en las Azores, desde donde enfilarían a la cuenca del Caribe en una navegación de 25 días. El *U-161* al mando de Albrecht Achilles y el U-129 al mando de Nicolai Claussen, lo

⁸⁴⁸ Dani J. Akerberg y Medanilla “Provisiones en los *U-Boot*” en *U-Boot Historia*. Publicación disponible en línea en http://www.uhistoria.com/uhistoria/tecnico/articulos/_provisiones/provisiones.htm consultado el 03 de junio 2021.

⁸⁴⁹ David J. Ferguson, Holger H. Herwing. *ob. cit.*, 42.

harían cinco días después, el 24 de enero de 1942.⁸⁵⁰ También entre el 2 y 5 de febrero zarparon del Puerto de Bordeaux, cinco submarinos italianos (El *Giuseppe Finzi* y el *Tazzoli* de la clase *Calvi*, el *Leonardo Davinci* y el *Enrico Torelli* de la clase *Marconi* y el *Morosini* de la clase *Marcelo*.) adscritos a la 12ª *Unterseebootsflotille* como apoyo al grupo *Neuland*. Cabe destacar que estos submarinos, se mantuvieron en las afueras del arco de islas caribeñas sin entrar en acción en el mar Caribe propiamente.⁸⁵¹ Después de haber dejado Lorient el mediodía del 19 de febrero, y navegar por el Golfo de Vizcaya, los submarinos del grupo *Neuland* tomaron el rumbo verdadero *Rv. 239°* a fin de enfilarse sus naves al Atlántico Central. A las 20:00 hrs. de ese día el capitán de corbeta Wernwe Hartenstein como comandante del grupo *Neuland* transmitió por radio a los submarinos de su grupo, el contenido de la *Operationsbefehl, West Indien No 51* “Secret:”⁸⁵²

“...Sorpresa, Ataque concentrado en el tráfico marítimo en las inmediaciones de las islas de las Indias Occidentales de Aruba y Curazao. Nombre código; *Neuland* Ataque cinco horas antes que salga el sol...”

Amén del entusiasmo y las grandes expectativas de éxito que abrigaban por incursionar en el desguarnecido mar Caribe, o como fue llamado por los submarinistas alemanes, el *Golden Westt*, al zarpar, los comandantes de los *U-boot* del grupo *Neuland*

⁸⁵⁰ Anotaciones del diario de navegación *KTB* del día 24 de enero de 1942 de los *U-boot*; U-129, 1-2 y U-161, 21-23. Fuente N.A.R.A. PG30119/1-13 y PG30148/1-6.

⁸⁵¹ Erminio Bagnasco, *Submarines of World War Two*. Annapolis (MD): US Naval Institute Press. 1977, 152. 158 y 161.

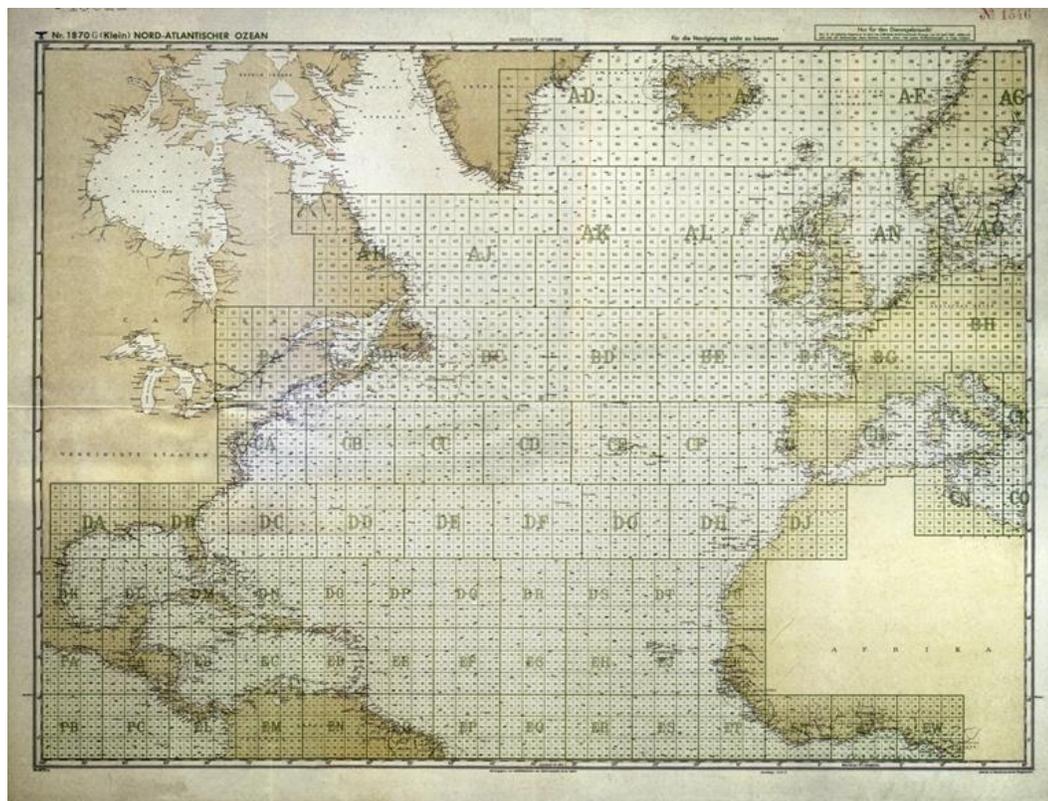
⁸⁵² Anotaciones del diario de navegación *KTB* del día 19 de enero 20: 00 Hrs Cuadrata BF6458, 2. Fuente N.A.R.A. PG30143/2

también albergaban una gran inquietud ante la ausencia de un claro objetivo táctico que definiese cuáles deberían ser los blancos primordiales: ¿Los pequeños tanqueros sin quilla que conformaban la Flota Mosquito que transportaban el petróleo desde los puertos de embarque en el lago de Maracaibo hasta las refinerías de las Antillas Holandesas? ¿O los tanqueros transoceánicos que zarpaban desde Aruba, Curazao o Trinidad con productos refinados con destino a la costa este de los Estados Unidos, Canadá o Gran Bretaña? ¿O deberían ser las refinerías y patios de almacenamiento de petróleo que estaban ubicadas en la línea de la costa de estas islas? ¿Sería capaz un solo submarino de ejecutar estas misiones en su área asignada?

Estas preguntas acompañaron a cada uno de los comandantes durante la travesía a sus futuras áreas de operaciones. Durante los días subsiguientes el despliegue de los submarinos que se dirigían rumbo al Mar Caribe se desarrolló sin mayor eventualidad y los avistamientos de buques mercantes eran reportados a través de la máquina criptográfica *Enigma M-4* como también el rumbo y ubicación del submarino, posicionadas de acuerdo a los códigos de la carta de navegación secreta y divididas con cuadrículas de posicionamiento denominadas en alemán *Quadratkarten*⁸⁵³ Ver gráfico N° 27.

⁸⁵³**Sistema Plan Quadrat:** La *Kriegsmarine* durante la Segunda Guerra Mundial empleó un sistema muy simple, pero inteligente para la localización, posicionamiento y vectorización de sus navíos Este sistema fue llamado *Sistema Plan Quadrat*. El sistema dividió el Océano en grandes cuadrantes; (llamados *Grossquadrate*) eran demasiado grandes para definir una posición con precisión (estaban en torno a las 500 millas cuadradas). Por ello se subdivide cada *Grossquadrate* (representado por 2 letras) en 9 cuadrantes iguales, formando una rejilla de 3 x 3, numerándolos del 1 al 9, cubriendo una extensión de 162 millas náuticas. Cada una de esas 9 cuadrículas se subdividieron a su vez, en otras 9 cuadrículas,

Gráfico N° 27



Carta Náutica de posicionamiento de la DKM *Marine Quadratkarten Nr. 1870 G (Klein) Nord-Atlantischer Ozean*. Fuente N.A.R.A.

Las anotaciones sobre el posicionamiento de la unidad, los acacimientos y reporte del consumo del combustible, condiciones meteorológicas, estado del mar,

numerándose del 11 al 99 (menos las que contengan un 0). Por lo que cada *Grossquadrante* (2 letras) tiene 81 cuadrados (9x9) que representan una extensión de mar de unas 54 millas. El *Grossquadrante* se subdividen en 9 sub cuadrantes y estos en otros 9. Disponiendo de 81 sub cuadrantes. cada uno de los 81 sub cuadrantes mide más de 100 Km. Cada uno de estos 81 sub cuadrantes son a su vez subdivididos en 9, y estos en otros 9. Cada una de estas últimas subdivisiones tienen una extensión de 6x6 millas, lo cual describe un posicionamiento geográfico más exacto. Fuente N.A.R.A. at College Park. Records relating to Uboat Warfare, 1939 -1945, Catalog. Vol. 2. (PG 30075 T1022. Roll 3404). Ver también, Ralph Erskine “The German Naval Grid in World War II,” en: *Cryptologia*, Volumen XXI. Number 1 January 1999, pp. 39-51, DOI: 10.1080/0161-119291866757.

visibilidad como también las millas navegadas en superficie y sumergidas, eran anotados en el diario de navegación Kriegstagebuch (KTB) de acuerdo a la hora Local de Berlín (HLB en alemán *Deutsche Allgemeine Zeit*, DGZ). El Diario de navegación era mantenido en la estación de radio. El día 2 de febrero a las 14:00 hrs. (HLB) la máquina *Enigma* del U-156 empezó a recibir un mensaje codificado emanado desde el comando de Kernebel, la esperada orden: “*Neuland 186.*” El día 10 de febrero, la máquina *Enigma* nuevamente recibió información del comando de submarinos ubicado en Lorient: “Información recibida desde un buque español ubicado en la zona de operaciones reporta que los puertos de Curazao como de Trinidad no están minados, y sus entradas libres y se mantienen iluminados durante las noches.”⁸⁵⁴

Horas más tarde, el submarino líder del grupo *Neuland* el U-156, a las 00:31 hrs. (HLB) del día 11 de febrero anotaba en su diario de navegación que navegaba por el canal de Guadalupe entre las islas de Antigua Bermuda y Guadalupe, en la cuadrícula ED-3915 con Rumbo verdadero *Rv. 191°* haciendo su entrada al Mar Caribe, canal que transitarían horas más tarde el U-67 y el U- 502.⁸⁵⁵

⁸⁵⁴ David J. Ferguson, Holger H. Herwing. *ob.cit.*

⁸⁵⁵ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-156 día 11. de febrero de 1942, Hora 00:31 hrs. cuadrícula ED 3915. Fuente N.A.R.A. PG30143/12 12.

CAPÍTULO VII

LA OPERACIÓN NEULAND. LA OFENSIVA

En el presente capítulo se analizarán las operaciones de guerra submarina y los ataques realizados por los submarinos alemanes en las tres primeras oleadas de la *Operación Neuland*, ejecutadas desde el 16 de febrero al 14 de septiembre de 1942, analizando el impacto y consecuencias en cada una de estas oleadas en las costas y mar venezolanas.

A. Primer ataque sobre las costas venezolanas (Primera oleada)

El día 13 de febrero a las 19:16 Hrs. (HLV y (01:16 del 14 de febrero HLB), el primer *U-boot* del grupo *Neuland* arribaba a su estación de combate designada en la Orden de operaciones *West Indien* N° 51. Habiendo emergido, el U-156 amparado por la noche, el *Kapitanleutnant* Werner Hartenstein avistaba desde la torreta de su submarino el Faro de Colorado y los arrecifes de Punta Colorado, en marcación verdadera 270°. ⁸⁵⁶ Confirmando su posición en la cuadrícula EC 9347. Habiendo recalado con antelación a lo previsto, Hartenstein, tomó rumbo *Rv.* 290° para efectuar un reconocimiento a la costa oeste de la isla de Aruba avistando por su costado de estribor las instalaciones de la Refinería Lago de la *Esso* y el puerto de San Nicolás y minutos más tarde divisó a la iluminada y desprevenida capital de la isla, Oranjestad. Durante este reconocimiento de la costa oeste de Aruba, Hartenstein pudo detectar el número de buques tanqueros fondeados frente al puerto de San Nicolás y el importante tráfico marítimo petrolero entre Maracaibo y la Isla de Aruba. ⁸⁵⁷ Durante el día 14 de

⁸⁵⁶ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-156 día 14. de febrero de 1942, Hora 01:16 hrs. cuadrícula ED 3947. Fuente N.A.R.A. PG30

⁸⁵⁷ *Ibid.*, 15.

febrero y la madrugada del día 15 el U-156 realizó tres patrones de reconocimiento para constatar nuevamente la presencia y patrones de ruta de los buques petroleros frente a la isla, para luego enfilarse al oeste de Aruba con dirección al archipiélago de los Monjes con el fin de dar un descanso a su tripulación antes de iniciar el ataque y de aclimatarse a la temperaturas existentes en el Caribe que oscilaban entre 37° y 42° C° dentro del *U-Boot*.⁸⁵⁸ Mientras tanto, a las 14:00 hrs (HLV y 20:00 hrs. HLB) del 14 de febrero el U-67 se encontraba navegando con rumbo *Rv.* 170° en la cuadrícula EC9348 divisando las alturas del pico San Cristobal al Noroeste de la isla de Curazao, la cual bordeó para posicionarse al sur oeste de la isla y realizar el reconocimiento de su área de ataque entre Caracas Bay, donde se encontraba el terminal de aguas profundas de los tanqueros y la bahía de Santa Ana (o Shottegat) donde se ubicaba la refinería de la *Royal Dutch Shell*, en las proximidades de la capital de la isla, Willemstad. Al terminar su reconocimiento, el comandante del U-67, Muller-Stöckeim, decidió mantenerse sumergido frente a Willemstad, en la cuadrícula EC9612 hasta la hora fijada para el ataque con el propósito de torpedear a los buques tanqueros que se encontraban en el fondeadero ubicado a una milla de la entrada de la bahía.⁸⁵⁹ A las 4:56 hrs del 14 de febrero (HLV y 10:56 HLB) el U-502 navegaba con rumbo *Rv.* 220° al norte de la Península de Paraguaná cuadrícula EC 9272, desde donde avistaba las luces del Cabo San Román, lo que indicaba que estaba recalando a su área designada

⁸⁵⁸ David J Bercuson y Holger Herwig, *Long Night of the Tankers. ob. cit.*, 51.

⁸⁵⁹ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-67, día 14. de febrero de 1942, Hora 12:00 hrs (HLB y 06:00 hrs. HLV) cuadrícula EC 9612. Fuente N.A.R.A. PG30064/, 14-17.

de operaciones, enfilando seguidamente su submarino a las aguas del Golfo de Venezuela (golfo de Maracaibo).⁸⁶⁰ Ya adentrado en el Golfo, navegando sumergido con Rumbo 180°, von Rosenstiel pudo constatar el intenso tránsito de buques tanqueros ligeros que transitaba entre Maracaibo y Aruba y Curazao. A las 14:00 hrs, (HLV y 20:00 hrs HLB) posicionado en la cuadrícula EC 9436, y navegando sumergido, el comandante del U-502 divisa a través de su periscopio a punta Macolla-Ripara. Cincuenta minutos más tarde, a través de su hidrófono, detecta el ruido de las hélices de un buque presumiblemente de guerra (Cañonero venezolano “Urdaneta”) en marcación verdadera Mv. 350° a 1000 metros de distancia.⁸⁶¹A las 20:52 hrs. (HLV y 02:52 hrs HLB) el U-502 recibe la comunicación de radio N° 2131 del 14.2.42, emanada por el *B.d.U.* desde Kernevel, reiterando a los submarinos del grupo *Neuland* la prioridad de los objetivos a ser atacados: ⁸⁶²

“...1) El objetivo principal es el ataque a embarcaciones.

2) Al haber cumplido tal orden, será posible el empleo de artillería contra objetivos en tierra firme, ya en la mañana del día Neuland”, cuando si se presenta la oportunidad apropiada para tal propósito.

3) En caso de no haber encontrado objetivos de embarcaciones, tienen autorización de utilizar artillería contra objetivos en tierra a partir del atardecer del “Día Neuland”...

⁸⁶⁰ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-502 día 14. de febrero de 1942, Hora 10:56:16 hrs. cuadrícula EC 9272. Fuente N.A.R.A. PG 30539/, 27.

⁸⁶¹ *Ídem.*

⁸⁶² Anotación del diario de navegación *KTB* del U-502 día 15. de febrero de 1942, Hora 02:52, cuadrícula EC 9272. Fuente N.A.R.A. PG 30539/, 28.

A las 22:00 hrs. (HLV y 04:00 hrs. HLB) von Rosenstiel, ordena tomar el rumbo Rv. 160° a fin de aproximarse a la Boca de Las Piedras con el fin de inspeccionar el terminal de transferencia petrolera ahí ubicada, recalando a la entrada de la bahía a las 24:00 hrs. (HLV y 04:00 hrs. HLB) asentando en su diario de navegación la siguiente anotación;⁸⁶³

“...15.2.42 Golfo de Venezuela...”

“...0600: EC 9425, E 4 y 2, claro, visibilidad 4 m.n. Posición frente a la entrada de Boca de Las Piedras. En la orden operativa no hay información al respecto. Según el manual, es un embarcadero de petróleo. Está completamente iluminado. A 1000 metros del atracadero se divisa tanquero de 6000 T.b.r., casi cargado, pienso que es el mismo que en la noche estaba frente a San Román con luces apagadas También un tanquero pequeño de 1500 T.b.r., El puerto parece tranquilo como en fin de semana. Las instalaciones petroleras y los tanques de almacenamiento se encuentran perfectamente visibles. Como objetivo, vale la pena. Distancia: 2 a 3000 mts. 06:07 Me alejo para buscar buques tanqueros provenientes de Maracaibo...”

Una vez realizado el reconocimiento al terminal petrolero de Las Piedras, el U-502 tomó rumbo Rv 350° con el fin de aproximarse al canal de tránsito de los buques tanqueros que navegaban entre Maracaibo y las islas de Aruba y Curazao, tomando posición estimada a las 02:00 hrs. del día 16 de febrero (HLV y 08:00 hrs. HLB) colocando en su diario de navegación la siguiente anotación sobre el tráfico de buques tanqueros en el golfo venezolano:⁸⁶⁴

“...0800 EC 9339, ENE 2-3, claro, visibilidad 3 m.n. Detenido en ruta empleada entre Maracaibo y La Macolla. Hasta el atardecer hay 2

⁸⁶³ *Ídem.*

⁸⁶⁴ *Ídem.*

tanqueros entrando y 5 tanqueros saliendo con rumbo a 245° reciproco055°. Con la marea alta aparentemente en Maracaibo solo hay pocas embarcaciones navegando. Parece ser descanso dominical. Observación: Los buques tanqueros livianos no están agrupados en convoy sino navegan independientemente y muy distanciados entre si a través del transcurso de todo el día...”

El resto del día 15 de febrero el U-502 permaneció sumergido en el fondo del Golfo de Venezuela (golfo de Maracaibo) esperando la hora prevista para iniciar las hostilidades.⁸⁶⁵ Mientras tanto en la sala de Control de operaciones del Comando superior de los *U-Boote* (*B.d.U*) en Kernevel, siendo las 08:00 hrs (HLB y 02: 00 HLV) del día 16 de febrero se verificaba que los primeros tres submarinos del *grupo Neuland* (U-156, U-67 y U-502) se encontraban en posición y listos para iniciar los ataques en las áreas de operaciones asignadas tal y como se encuentra asentado en el diario de Servicios del *B.d.U.* de ese día⁸⁶⁶ Ver gráfico N° 28.

⁸⁶⁵ *Ídem.*

⁸⁶⁶ Anotación del diario de servicios *KTB* del *B.d.U.* día 16. de febrero de 1942, página 2. Fuente N.A.R.A. PG.30304 b/2, 2

Grafico N° 28



Posición de los submarinos del *Grupo Neuland* a las 02:00 hrs. (H.L.V.) del día 16 de febrero de 1942 en las áreas de ataque asignadas en la orden de operaciones *West Indien No .51*.⁸⁶⁷

Después de darle unas horas de descanso a su tripulación en el archipiélago de Los Monjes, el U-156 zarpa a las 14:30 hrs., (HLV y 20:00 HLB) con rumbo Noreste *Rv. 069°* iniciando su aproximación a la isla de Aruba tomando como referencia el pico del cerro *Hooiberg* evadiendo varios veleros, un tanquero y un buque de pasajeros de 7000 TBR., a fin de evitar ser avistado y garantizar la sorpresa en el momento del ataque.⁸⁶⁸ A las 01:35 hrs. del 16 de febrero de 1942 (HLV y 07:35 HLB), únicamente

⁸⁶⁷ Infografía preparada por el autor en base a mapa electrónico Satelital de Google Earth y procesado en MS Power Point en base a la información del diario de servicios *KTB* del *B.d.U.* día 16. de febrero de 1942, página 2. Fuente N.A.R.A. PG.30304 b/, 2

⁸⁶⁸ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-156 día 15. de febrero de 1942, Hora 16:00 hrs. HLB. Fuente N.A.R.A. PG30143/15. 15.

con su torreta sobre la superficie, el U-156 se aproximaba a la bahía de San Nicolás iluminada por las brillantes luces de las instalaciones de la refinería Lago cuyo resplandor resaltaban las siluetas de dos tanqueros de la flota Mosquito que se encontraban anclados en la entrada de la bahía. Al encontrarse a 600 mts. de distancia del primer tanquero, siendo las 02:01 hrs. (HLV. y 08:01 hrs. HLB) en posición Lat. 12° 25'N, Long. 69° 55'W, cuadrícula EC 9287, el teniente de navío Hartenstein ordenó lanzar el torpedo del Tubo I de proa, mandando inmediatamente virar ligeramente su submarino a estribor para lanzar el torpedo del Tubo II contra el segundo tanquero que se encontraba a 700 mts. del *U-boot*.⁸⁶⁹ A los 48,5 segundos de haber sido lanzado el torpedo G7a Ato, impactaba en la mitad del buque por el costado de babor del tanquero británico de 4.317 TBR. *Pedernales*⁸⁷⁰ el cual inmediatamente fue envuelto por las llamas pero manteniéndose a flote. Segundos más tarde (02:03 hrs. HLV) el segundo torpedo impactaba al tanquero británico *Oranjestad*⁸⁷¹ el cual después de la explosión

⁸⁶⁹*Ibid.*, 16. Ver también; Kenneth, Wynn, *U-boat Operations of the Second World War. Volumen I, carrer histories (U-1-U-510)*, 120. Jürgen Rohwer. *Axis submarine successes 1939-1945. ob. cit.*, 78. y Clay Blair, *ob. cit.*, 504.

⁸⁷⁰***Pedernales***: Tanquero mediano de bajo calado. desplazamiento de 4,317 TBR. Construido por Cantiere Riuniti dell' Adriático (CRDA), Monfalcone en 1938. Propietario; *Lago Shipping Co. Ltd(Esso)*, Londres, capitán Herbert McCall, tripulación 26 oficiales y marineros de los cuales 18 sobrevivieron al ataque. Al ser impactado por el torpedo el buque se incendió durante la noche, pero no se hundió. Al día siguiente remolcadores lo llevaron a la orilla del mar cerca de Sabaneta, donde posteriormente fue llevado al dique seco de la Cia. Lago en el puerto de San Nicolás donde le fue removido la sección de medianía uniendo la proa con la sección de popa. Posteriormente fue llevado al puerto de Baltimore donde fue reparado y puesto nuevamente en servicio. Fuente: *Uboat.net* disponible en línea en <https://uboat.net/allies/merchants/ship/1334.html>. Consultado el 09 jul 2021 y Lloyds Register of British and Foreign Shipping: Universal Register (Londres 1941).

⁸⁷¹***Oranjestad***: Tanquero mediano de bajo calado. construido en 1927 por Harland & Wolff Ltd, Belfast. Desplazamiento de 2,396 TBR. Propietario: *Lago Shipping Co Ltd (Esso)*, Londres. Capitán Herbert Morgan, Tripulación 25 oficiales y marineros. Hundido frente al puerto de San Nicolás en Aruba (12°

también fue envuelto por las llamas hundiéndose una hora más tarde en la posición Lat.12° 25'N, Long. 69° 55'W cuadrícula EC 9287, perdiendo la vida 15 de sus 26 tripulantes. El *Oranjestad*, también había sido impactado en medio del barco (medianía). El petróleo ardiente se derramaba en el mar esparciéndose por el agua entre el espacio existente entre los dos buques petroleros. Desde la torreta del submarino, se podía escuchar el sonido emitido por el crepitar de las llamas y los gritos de los marineros aterrorizados que saltaban de la cubierta y se subían a los botes salvavidas.⁸⁷²

Hartenstein observó desde la torre de su *U-boot* como el *Pedernales*, partido en dos y envuelto en una encrespada llama, se asentaba en el mar poco profundo, junto al arrecife mientras un humo espeso y negro flotaba sobre el arrecife y el puerto de san Nicolás. Hartenstein ordenó al U-156 tomar el rumbo Rv. 300° en dirección al puerto! Pudo distinguir claramente la silueta de las instalaciones y del patio de almacenamiento de la refinería bien iluminados. Habiendo cumplido la misión principal ordenada por el *B.d.U.* contra el transporte marítimo, era libre de atacar objetivos terrestres. Siendo las 02:11 hrs (HLV) Hartenstein direccionó al U-156 en rumbo paralelo a 500 metros de la costa "y ordenó despejar la cubierta principal y preparar el uso de la artillería."⁸⁷³

25'N, 69° 55'W), por el impacto de un torpedo *G7e* lanzado por el U -156. Sobrevenido el capitán y nueve tripulantes. Fuente: *Uboat.net* disponible en línea en <https://uboat.net/allies/merchants/ship/1334.html> Consultado el 09 jul 2021 y Lloyds Register of British and Foreign Shipping: Universal Register (Londres 1941). Ver también; Kenneth, Wynn, *U-boat Operations of the Second World War*. Volumen I, carrier histories (U-1-U-510). 120. Jürgen Rohwer. *Axis submarine successes 1939-1945. ob. cit.*, 78. y Clay Blair, *ob. cit.*, 505.

⁸⁷² David J Bercuson y Holger Herwig, *Long Night of the Tankers, ob. cit.*, 53.

⁸⁷³ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-156 día 11. de febrero de 1942, Hora 02:11 hrs. HLB. Fuente: N.A.R.A. PG30143/16. 16.

Los servidores de los cañones subieron a cubierta del *U-boat* bajo el mando de su oficial de artillería, el teniente de fragata Dietrich von dem Borne. quien apuntó el cañón de 105 mm. contra la refinería. Hartenstein ordenó; ¡Parar ambas maquinas! ¡Fuego a discreción!" Segundos después, se vio un brillante destello proveniente del cañón de 105mm. y se escuchó una ensordecedora explosión. El cañón de 37 mm de popa también comenzaba a disparar 16 proyectiles contra los tanques de almacenamiento llenos de valioso combustible de aviación Hartenstein observó dos proyectiles trazadores en dirección hacia la refinería, pero sin resultados aparentes. Pero no hubo descarga del cañón de 105 mm. "¡abrir fuego con 105!" repitiendo la orden a Borne. ¡Nada! Un tripulante corrió hacia la torre de mando informando a Hartenstein, que el cañón había explotado habiendo quedado retorcida su caña y fuera de acción. El marinero Heinrich Büssinger yacía en cubierta, herido de muerte, con una herida abierta en el estómago. El teniente Von dem Borne, había sido lanzado por efecto de la explosión contra la base de la torre de mando con un pie convertido en una masa de tejido ensangrentado y astillas de hueso, ¿Qué había salido mal? El proyectil había detonado dentro del arma. Alguien no había quitado la tapa boca del cañón que mantenía resguardado del agua salada. Hartenstein, furioso, ordenó el alto el fuego y poner rumbo hacia el extremo norte occidental de la isla, para tratar de conseguir otro buque tanquero al que atacar. La narración de este hecho se encuentra descrito en detalle en los artículos de; William C. Hopchstuhl, *German U-boat U-156 Brought war*

to Aruba February 16, 1942,⁸⁷⁴ Lee A. Dew *The day Hitler Lost the War*,⁸⁷⁵ y en el artículo de Ray Burson, *When Lago Was Luckey*.⁸⁷⁶ A las 03.16 hrs (HLV) el U-156 avista al petrolero Arkansasde 6452 TBR,⁸⁷⁷ que se encontraba amarrado al muelle del terminal de Eagle Beach con sus tanques vacíos y des gasificados. Después de fallar dos torpedos G7e de los cuales uno varó en la playa⁸⁷⁸ y otro desapareció hacia el mar a las 03.43 hrs. (HLV) lanzó un tercer torpedo desde el tubo de popa en posición Lat.12° 30'N, Long.70° 00'W, cuadrícula EC 9287, alcanzando al Arkansas, causándole solo daños menores.

⁸⁷⁴ William C. Hopchstuhl, *German U-boat U-156 Brought war to Aruba February 16, 1942*. Aruba Scholarship Foundation, 2001. p. 49. Ver también; Don D. Gray. "U-156/U-502 Roundtable Newsletter # 2 #4 #6 y #8" en *Lago Colony*. Publicación disponible en línea en; https://www.lago-colony.com/GRAYS_ROUNDTABLE/NEWSLETTER. Consultado última vez en 17 julio 2021.⁸⁷⁴ Lee A. Dew "The day Hitler Lost the War" en; *American Legion Magazine*, *ob. cit.* 54 -57.

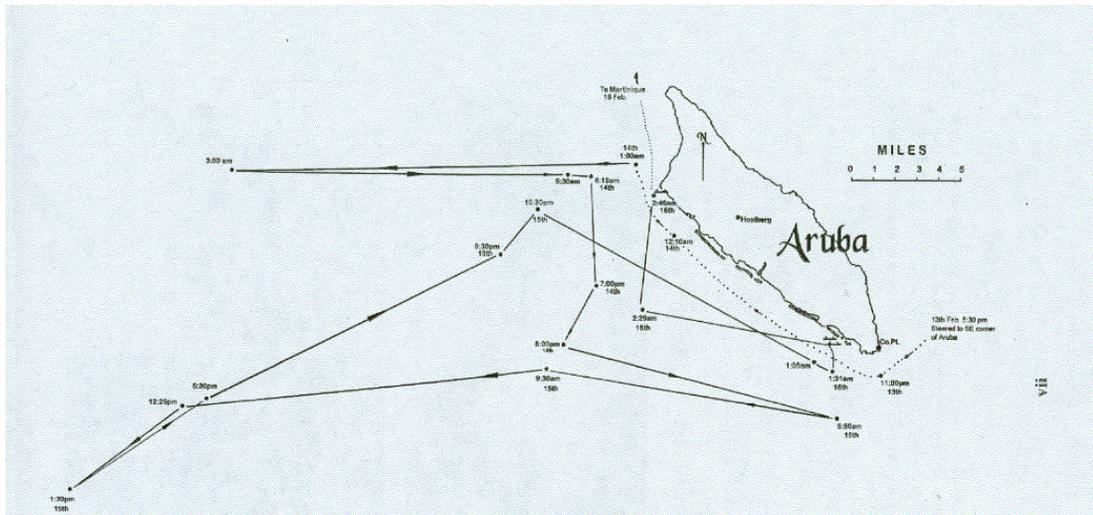
⁸⁷⁶ Ray Burson, "When Lago Was Luckey" en *Lago and Aruba In World War II*. Publicación disponible en Línea en: [Lago-colony.com](https://www.lago-colony.com). Consultado última vez en 15 julio 2021. https://www.lago.colony.com/BURSON_LUCKY_LAGO/introduction.htm. Consultado última vez en 17 julio 2021.

⁸⁷⁷ **Arkansas**: Tanquero mediano de bajo calado Construido en 1919 por la Texas Steamship Co, Bath ME Propietario: The Texas Co (Texaco), Wilmington Capitan Karl Karlson. Desplazamiento; 6,452 TBR. Tripulación; ocho oficiales y 29 tripulantes. Fue impactado por el costado de estribor creándose un gran boquete en el casco. Fue enviado al puerto Galveston, Texas, donde fue reparado retornando posteriormente a su servicio. Fuente: [Uboat.net](https://uboat.net/allies/merchants/ship/1334.html) disponible en línea en <https://uboat.net/allies/merchants/ship/1334.html>, consultado el 09 jul 2021 y *Lloyds Register of British and Foreign Shipping: Universal Register (Londres 1941)*. Ver también; Kenneth, Wynn, *ob. cit.*, 120. Jürgen Rohwer. *ob. cit.*, 78. y Clay Blair, *ob. cit.*, 505.

⁸⁷⁸ Para desactivar el torpedo G7e, que había fallado y varado en la playa Eagle, en la mañana del 17 de febrero de 1942, los expertos en demolición de la Armada holandesa, teniente Pieter Joosse y el sargento mayor Dirk de Maagd son trasladados desde Curazao para desactivar o demoler el torpedo. Junto con los infantes de marina Antonius Klein, Johannes Vogelesang y el soldado de la milicia de Aruba Bruno Bremer trataron de desactivar el torpedo, pero este explotó matando a Joosse y a los tres efectivos holandeses, e hiriendo a otros tres norteamericanos.

Mientras tanto el del enfermero del U-156, trató la hemorragia del pie del teniente von dem Borne lo mejor que pudo, y aliviar al marinero de 19 años Businger, que agonizaba en la sala de torpedos de proa, falleciendo ese mismo día. Con los seis tubos lanza torpedos vacíos, la tripulación exhausta y agobiada por el calor y desmoralizada por la falla de los torpedos, siendo acosado por patrullas aéreas provenientes de la isla⁸⁷⁹ Hartenstein furioso e impotente, ordenó al U-156 sumergirse y tomar rumbo norte abandonando las costas de la isla de Aruba. Ver gráfico N° 29.

Gráfico N° 29



Derrotero realizado por U-156 en las costas del sur oeste de Aruba entre el 13 y 16 de febrero de 1942. Elaborado por Stanley Norcom 2006, y publicado en *When Lago Was Luckey*⁸⁸⁰

⁸⁷⁹ Avión A-20 Havoc del 59th Escuadrón de bombardeo del Cuerpo Aéreo estadounidense basado en el aeródromo de Dakota, isla de Aruba.

⁸⁸⁰ Fuente: Ray Burson, “When Lago Was Luckey” *Lago and Aruba in World War II*. Publicación disponible en Línea en: [Lago-colony.com.https://www.lago.colony.com/burson_lucky_lago/introduction.htm](https://www.lago.colony.com/burson_lucky_lago/introduction.htm). Consultado el 17 julio 2021. Ver también; Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 3-31.

A las 01:00 hrs del día 17 de febrero (HLB y 19:00 hrs. del día 16 de febrero, HLV), el U-156 salió a la superficie en la Lat. 13° 25' N Long. 68° 57' W, cuadrícula EC 6957 para realizar la ceremonia fúnebre del marinero Businger entregando su cuerpo al mar envuelto en un pabellón de la *Kriegsmarine* mientras la tripulación formada en cubierta entonaba la canción “*Ich hatte einen Kameraden*” (en español “*Yo tuve un camarada*”).⁸⁸¹ Aprovechando su permanencia en superficie, Hartenstein solicitó por radio al comando del *B.d.U.*, en Kernevel la autorización para trasladar a Martinica al teniente Von dem Borne, para ser atendido en el hospital naval francés de la isla, solicitud que fue concedida por el gran almirante Dönitz una vez evaluadas las repercusiones diplomáticas y políticas del caso.⁸⁸²

Mientras el U-156 concluía su incursión en Aruba y tomaba rumbo norte, a 69 millas náuticas al sur este SE, el tercer *U-boot* IXC del grupo *Neuland* el U-67, bajo el mando de Günter Müller-Stöckheim, se encontraba en la costa Sureste de la isla de Curazao observando a través de su periscopio las iluminadas instalaciones portuarias del terminal petrolero de *Caracasbaai* donde un importante número de buques petroleros medianos provenientes de Maracaibo se encontraban fondeados esperando

⁸⁸¹ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-156 día 17 de febrero de 1942, Hora 01:11 hrs. HLB. Fuente N.A.R.A. PG30143/17, 17.

⁸⁸² El día 20 de febrero el U-156 recalaba a la entrada de Port de France en la isla de Martinica y trasbordaba al teniente von dem Borne a una lancha de la Marina Nacional francesa de la escuadra del almirante Roberts para ser atendido en el hospital naval de la isla. Fuente: Anotación del diario de navegación *KTB* del U-156 día 20. de febrero de 1942, Hora 02:11 hrs. HLB. Fuente N.A.R.A. PG30143/19, 19. Ver también; David J Bercuson y Holger Herwig, *Long Night of the Tankers*, *ob. cit.*, 73.

descargar su carga de petróleo crudo en el terminal de aguas profundas, desde donde se transportaba por oleoductos hasta el Refinería Santa Anna en Willemstad. Una línea de arrecife de coral protegía las aguas de la bahía de Santa Anna donde se ubicaba la capital de Curazao y la refinería Royal Dutch Shell. Al concluir su evaluación Müller-Stöckheim tomó la decisión de atacar los petroleros anclados a una milla de la costa de Willemstad. A las 3:52 (HLV 09:52 HLB) emergió en cuadrícula EC9627 y se aproximó a los tanqueros y encontrándose ubicado a 500 metros del tanquero más cercano, lanzó una doble andanada de torpedos *G7e* desde los tubos I y II de proa. Al pasar los segundos los torpedos no explotaron ;"Inexplicable falla", escribió en la KTB.⁸⁸³ Müller-Stöckheim persistió en atacar al petrolero. A las 4:11 a.m. (HLV, 10:11 HLB) lanzó un tercer torpedo cargado en el tubo III de proa. La tripulación que se encontraba en el puente contó los segundos para constatar luego que no se había producido ninguna explosión. Una vez más, el torpedo había dado en el blanco, pero no había explotado. Persistía la falla recurrente con las espoletas de contacto de los torpedos eléctricos *G7e*. Müller-Stöckheim Contrariado divisó la silueta de otro buque tanquero cargado., el comandante del U-67 viró su nave 180° para atacar con los tubos de popa al nuevo objetivo. A las: 04:30 (HLV y10:30 HLB), lanzó en esta oportunidad un torpedo *G7 "Ato"*. Después 22 segundos de espera el torpedo impactó el centro del buque tanquero del cual provino un estruendo desprendiéndose una columna de humo y fuego. Müller-Stöckheim anota en su diario de navegación: "El petrolero se parte por

⁸⁸³ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-67 día 16 de febrero de 1942, Hora 09:52 hrs. HLB. cuadrícula EC9627 Fuente: N.A.R.A. PG 30064/17-19, 17-19.

la mitad formando un ángulo de 15-20 grados entre proa y la popa. Comienza lentamente a hundirse. Los incendios en cubierta se extinguen después de 15 minutos”.⁸⁸⁴ Müller-Stöckheim decidió dar el golpe de gracia lanzando un cuarto torpedo al petrolero holandés *Rafaela* de 3.177 TBR.,⁸⁸⁵ el cual estaba envuelto en llamas. Mientras los oficiales alemanes observaban desde el puente del submarino como el petrolero encallaba cerca de los arrecifes ubicados en la entrada del canal, fueron sorprendidos por una ensordecedora explosión en el *Rafaela* que iluminó a otros petroleros fondeados en la bahía, así como al mismo U-67 delatando su presencia comenzando a caer alrededor del U-Boot.,⁸⁸⁶ los proyectiles disparados desde las baterías de costa emplazadas en Willemstad. En ese mismo momento el operador de hidrófono del U-67 informaba a su comandante la detección de fuertes sonidos de hélices de buques de guerra que se aproximaban a toda velocidad al submarino. Justo en se mismo instante, la máquina *Enigma* del U-67 recibe el radiograma N° 1737 emanado del *B.d.U.* ordenando el bombardeo a las instalaciones de la refinería Royal Dutch Schell en Curazao. Con sus seis tubos vacíos, y con su submarino detectado y bajo fuego de artillería costera, perseguido por patrulleras y lanchas de resguardo holandesas, el comandante del U-67 Müller-Stöckheim evalúa la situación táctica y

⁸⁸⁴ *Ibid.*, 22.

⁸⁸⁵ *Rafaela*: Tanquero mediano de bajo calado Desplazamiento; 3,177 TBR. Construido en 1938 por *Blythswood Shipbuilding Co Ltd*, Glasgow Propietario Curaçaosche Scheepvaart Mij, Emmastad. Puerto base; Willemstad. Nacionalidad: holandesa: Fuente: Uboat.Net. Publicación disponible en línea en <https://uboat.net/allies/merchants/ship/1339.html>. y *Lloyds Register of British and Foreign Shipping: Universal Register* (Londres 1941). Ver también; Kenneth, Wynn, *ob. cit.*, 48. Jürgen Rohwer. *ob. cit.*, 78. y Clay Blair, *ob. cit.*, 505.

⁸⁸⁶ David J Bercuson y Holger Herwig, *ob. cit.*, 64.

ante la imposibilidad de realizar la aproximación y el ataque ordenado, toma la decisión de abandonar el escenario de operaciones buscando aguas más tranquilas tomando rumbo Rv 170° hacia las costas de Tucacas en el estado Falcón en Venezuela⁸⁸⁷. Una segunda orden de ataque, fue recibida en la mañana siguiente para intentar de nuevo bombardear la refinería de Santa Ana, la cual igualmente no pudo ser ejecutada por la presencia y actividad de los buques de guerra holandeses y la aviación norteamericana por lo que el U-67 se refugiaría nuevamente en aguas venezolanas esta vez frente a las costas del pueblo de Adicora en posición EC 9562.⁸⁸⁸ Las imposibilidades de haber ejecutado estas órdenes fueron objeto de que más tarde Müller-Stöckheim recibiese una fuerte reprimenda por parte de Dönitz. "El comandante debería haber perseguido con más energía el intento de atacar las refinerías de petróleo en Curazao."⁸⁸⁹ Días más tarde Müller-Stöckheim regresaría a las costas de Curazao a tratar de ejecutar nuevamente la orden, la cual fue inviable por tercera vez por la presencia de patrullaje aéreo de un avión A-20 Havoc del 59th escuadrón de bombarderos del cuerpo aéreo del USAAC, piloteado por el teniente West.⁸⁹⁰ El día 21 de febrero a las 09:32 HLB (15:32 HLB) en posición Lat. 12° 23'N, 69° Long 16'W cuadrícula EC 9379,⁸⁹¹ a siete

⁸⁸⁷ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-67 día 16 de febrero de 1942, Hora 09:52 hrs. HLB. cuadrícula EC9627 Fuente: N.A.R.A. PG30064/19, 19.

⁸⁸⁸ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-67 día 18 de febrero de 1942, Hora 02:05 hrs. HLB. cuadrícula EC9562. Fuente: N.A.R.A. PG30064/20-21, 20-21.

⁸⁸⁹ David J Bercuson y Holger Herwig, *ob. cit.*, 65.

⁸⁹⁰ Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 33.

⁸⁹¹ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-67 día 21 de febrero de 1942, Hora 15:32 hrs. HLB. cuadrícula EC9379. Fuente: N.A.R.A. PG30064/23-24, 23-24. Ver también; Jürgen Rohwer. *ob. cit.*, 78. Kenneth, Wynn, *ob. cit.*, 48 y Clay Blair, *ob. cit.*, 505.

millas al oeste de Noordpunt, Curazao, el U-67 detecta y ataca con dos torpedos al tanquero noruego *Kongsgaard*⁸⁹² que había zarpado desde Puerto La Cruz el 20 de febrero. Uno de los torpedos impactó en el costado de babor entre el puente y la cubierta de popa incendiándose la carga de 15,600 toneladas de petróleo crudo, emanando llamas por encima de toda la popa. Algunos tripulantes pudieron arriar el bote salvavidas de estribor y se alejaron del buque en llamas, después de haber sacado a algunos hombres del mar. A las 19.02 horas, el U-67 lanzó un torpedo como tiro de gracia, que falló y las 19.30 horas lanzó otro torpedo, que impactó la popa y provocó que el petrolero se hundiera a unas siete millas al oeste de North Point.⁸⁹³ El capitán y los siete supervivientes abordo del bote salvavidas fueron rescatados por un barco pesquero tres horas después y llevados a Curazao. Posteriormente un noveno superviviente que había saltado desde la popa y nadado a través de las llamas fue recogido por un barco pesquero. De los 46 tripulantes del tanquero noruego 37 perecieron ese día.⁸⁹⁴ Mientras el U-156 y el U-67 conmovían las costas de Aruba y Curazao y llevaban a cabo su incursión contra el tráfico petrolero y las instalaciones de las refinerías ubicadas en la línea de costas de ambas islas, a las 04:00 hrs. HLB

⁸⁹²***Kongsgaard***: Tanquero mediano de bajo calado Desplazamiento; 9,467 TBR. Construido en 1937 por *Kockums Mekaniska Verksteds A/B*, Malmö. Propietario Brødrene Olsen A/S, Stavanger Puerto base Stavanger Nacionalidad: Noruega Capitán Leif Moen, tripulación 46 oficiales y marineros. Fuente: Uboat.Net. Publicación disponible en línea en <https://uboat.net/allies/merchants/ship/1339.html>. y Lloyds Register of British and Foreign Shipping: Universal Register (Londres 1941).

⁸⁹³ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-67 día 21 de febrero de 1942, Hora 15:32 hrs. HLB. cuadrícula EC9379. Fuente: N.A.R.A. PG30064/25-27, 25-27.

⁸⁹⁴ Fuente: Uboat.Net. Publicación disponible en línea en <https://uboat.net/allies/merchants/ship/1339.html>.

(22:00 hrs HLV del 15 de febrero) el U-502 al mando de Jürgen von Rosenstiel emergía de las aguas Golfo de Venezuela, en un punto de intersección entre la ruta realizada entre Maracaibo y Aruba por los tanqueros medianos (Cuadrícula EC 9474). Desde la torreta de su submarino divisaba las luces de navegación de varios buques tanqueros que navegaban en la zona, la mayoría procedentes de Maracaibo con rumbo a Aruba ($Rv.050^\circ$) Ver gráfico N° 30.

Gráfico N° 30



Tráfico marítimo en el Golfo de Venezuela (Golfo de Maracaibo), durante la madrugada del 16 de febrero de 1942⁸⁹⁵

⁸⁹⁵ Fuente: Infografía preparada por el autor en base a mapa electrónico Satelital de Google Earth ® y procesado en MS Power Point en base a la información del diario de servicios *KTB* del U-502 del día 16. de febrero de 1942, 27-29. Fuente N.A.R.A. PG.30304 b/

A las 04:30 Hrs (HLB y 22:30 HLV del 15 de febrero) avistaba nuevamente a través de sus binóculos al cañonero venezolano *Urdaneta* a una distancia aproximada de 5 m.n que mantenía rumbo Rv 230°. Igualmente, desde su ubicación podía divisar que la Bahía de Boca de las Piedras estaba vacía, información que anota en su diario de navegación.⁸⁹⁶ A las 08:05 hrs. (HLB y 00:05 HLV del 16 de febrero) divisó con mayor precisión las luces de navegación de varios de tanqueros con rumbo a Aruba y siendo las 09:10 hrs. el U-502 avistó nuevamente en Mv. 280° al cañonero venezolano, ordenando “Estaciones de batalla”. Al evaluar la situación táctica, von Rosenstiel decide atacar al petrolero más cercano el cual se encontraba en marcación verdadera Mv 300° y en la posición más favorable para el lanzamiento de los torpedos. A las 09:44 Hrs. (HLB y 06:44 HLV) lanza el primer ataque en aguas del Golfo de Venezuela (Golfo de Maracaibo) anotando en su diario de navegación los detalles del ataque realizado: cuadrícula EC 9465:⁸⁹⁷

“...09:44 EC 9465: Ataco a buque tanquero de 1500 Trb. Disparo con el Tubo III de Proa costado de estribor. Ajuste 90°, Vg = 8.2 profundidad 1 mt. Dist. =1000 m, Tiro certero. Se eleva adelante alta columna de fuego de altura 20 mts., Embarcación ardiendo con humo denso y se hunde. La cañonera aparentemente apagó luces, no se ve...”

El tanquero que se hundía rápidamente envuelto en llamas, en la posición, Lat 10° 50'N, Lon.70° 30'W aprox. 25 Mn. al suroeste de Punta Macolla era el petrolero de

⁸⁹⁶ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-502 día 16. de febrero de 1942, Hora 04:30, HLB cuadrícula EC 9474. Fuente N.A.R.A. PG 30539/, 29.

⁸⁹⁷ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-502 día 16. de febrero de 1942, Hora 09:44, HLB cuadrícula EC 9465. Fuente N.A.R.A. PG 30539/, 29.

bandera británica de 2,395 TBR *Tía Juana*⁸⁹⁸ el cual había sido impactado por el costado de estribor por el torpedo *Gta Ato* del U-502. El capitán del tanquero y 16 miembros de la tripulación perecieron y nueve fueron rescatados y desembarcados posteriormente en Maracaibo.⁸⁹⁹

Inmediatamente al estallar el *Tía Juana* el comandante del U-502 a las 09:45Hrs. (HLB y 0345 HLV) avistada en marcación MV 230° otro tanquero que navegaba con las luces de navegación encendidas. Este tanquero era el de bandera venezolana *Monagas* de 2.650 TBR., de desplazamiento proveniente de Maracaibo;⁹⁰⁰ minutos más tarde, a las 09:55 hrs. (HLB y 03:55 hrs HLV) desde la torre del U-502 se divisaba por la aleta de babor del *Monagas*, en marcación MV 200° la sombra de un tanquero que navegaba sin luces; era el tanquero británico *San Nicolas* de 2,391 TBR

⁸⁹⁸ ***Tía Juana***: Tanquero mediano de bajo calado. Desplazamiento; 2,395 Construido en 1928 por Harland & Wolff Ltd, Belfast. TBR. Propietario: Lago Shipping Co Ltd (Esso), Londres Capitán George Milbanke Tripulación 26 oficiales y marineros. Puerto base Londres. Nacionalidad: británica. Fuente:Uboat.net. Publicación disponible en línea en <https://uboat.net/allies/merchants/ship/1335.html>. Consultado última vez el 19 de julio de 2021 y Lloyds Register of British and Foreign Shipping: Universal Register (Londres 1941).

⁸⁹⁹Fuente: Uboat.net. Publicación disponible en línea en <https://uboat.net/allies/merchants/ship/1335.html>. Consultado última vez el 19 de julio de 2021

⁹⁰⁰ ***Monagas***: Desplazamiento; 2,650 tons Construido en 1927 por Palmers Shipbuilding & Iron Co Ltd, Jarrow Propietario: Mene Grande Oil Co CA, de Maracaibo. Puerto base: Maracaibo. Nacionalidad: venezolana. Capitan; Walter James Bushell. Capitan de Bandera L. Marcano (venezolano). Tripulación 31 oficiales y marineros. Fuente: U-Boat.Net. Publicación en línea disponible en y Lloyds Register of British and Foreign Shipping: Universal Register (Londres 1941).

de desplazamiento:⁹⁰¹ von Rosenstiel procede enseguida atacar al tanquero Monagas

cuyos detalles del torpedeamiento son asentados en su diario de navegación:⁹⁰²

“...10:22 EC 9453 Tubo I, proa babor. Ajuste 90°. 1500 t.r.b. Vg=6.5, prof. 1 mt. Dist.= 1400 mts. Tiro certero en la medianía. La nave gira y se detiene. Debo emplear otro torpedo G7a Aal, si no, no podré alcanzar al otro [tanquero] antes de la madrugada ...”

“...10:42 EC 9453 Tubo II disparo de remate. El torpedo G7a Aal corre los primeros 300 mts. correctamente, luego realiza giro longitudinal hacia babor. y todavía alcanza la popa. Prof. 1 m. El tanquero todavía flota, escora a babor, popa muy baja, parece seguir flotando, desisto del ataque. Sigo al tanquero no iluminado ...”.

El tanquero *Monagas*, proveniente de Maracaibo, fue alcanzado por el costado de babor inundando la sala de máquinas por un torpedo *G7a* del U-502, a unas 16 millas náuticas al sur oeste de Punta Macolla en el Golfo de Venezuela. El petrolero se detuvo y solo se posó lentamente por la popa, por lo que el submarino disparó un segundo torpedo como *coup de grâce* a las 10.42 horas. El torpedo estaba dirigido a la parte de proa, pero impactó a popa en el costado de babor debido a un mal funcionamiento del giróscopo y rompió la parte trasera del barco. El submarino luego partió para atacar y hundir el San Nicolás el cual era el objetivo mas cercano.

⁹⁰¹ *San Nicolas*: Desplazamiento: 2,391 TBR. Construido en1926 por Harland & Wolff Ltd, Belfast Propietario: Lago Shipping Co Ltd (Esso), London Puerto base Londres, Tripulación 26 oficiales y marineros Nacionalidad; británica. Fuente: U-boat.Net. Publicación en línea disponible en; <https://uboat.net/allies/merchants/ship/1334.html> y Lloyds Register of British and Foreign Shipping: Universal Register (Londres 1941).

⁹⁰² Anotación del diario de navegación *KTB* del U-502 día 16. de febrero de 1942, Hora 10:22, HLB cuadrícula EC 9453. Fuente N.A.R.A. PG 30539/, 29. Ver también; Jürgen Rohwer. *ob. cit.*, 78. Kenneth, Wynn, *ob. cit.*, 321 y Clay Blair, *ob. cit.*, 505.

Abordo del Monagas se desencadenó un fuerte incendio, siendo asistido por el cañonero General Urdaneta al mando del teniente de navío Wolfgang Larrazabal, rescatando a dos sobrevivientes, el mayordomo Pablo A. Cañas y el contraamaestre Nolasco Zea quienes fueron desembarcados en Las Piedras. El tanquero se mantuvo flotando a la deriva y ardiendo durante tres días encallando a 4 millas al norte de Punta Espada, en la península de la Guajira donde finalmente quedó varado. Los supervivientes restantes habían sido rescatados por los petroleros holandeses *Rosalía* y *Ramona*, siendo desembarcados en Maracaibo un día después. En el torpedeamiento murieron el Capitán británico Walter James Bushell, el timonel Lazaro Léydénz y los marinos Lazaro Colina y Pedro Tenia, sobreviviendo 26 tripulantes. El Monagas estaba tripulado por 19 venezolanos, 3 noruegos, 3 ingleses, 3 chinos y 2 griegos. El capitán de bandera, el margariteño Luis Marcano sufrió heridas de consideración.⁹⁰³

Un valioso testimonio desde el punto de vista de los marinos mercantes venezolanos que vivieron los acontecimientos del ataque del U-502 al Golfo de Venezuela es el testimonio del capitán de altura Alfonso Arteché, graduado en Escuela Náutica de Maracaibo en el año 1939 y testigo de lo sucedido esa noche en aguas interiores de Venezuela, describe en un artículo publicado en 1993 los acontecimientos de esa madrugada:⁹⁰⁴

“...El 15 de febrero de 1942, un gran convoy de buques tanques zarpó como de costumbre por la Barra de Maracaibo con destino a las refinerías de Aruba y Curazao, ajenos a los acontecimientos que se

⁹⁰³ Ali Brett Martínez. *Aquella Paraguaná*. Fondo Editorial Ali Brett Martínez, 2da Edición 1998, 202.

⁹⁰⁴ P. Alfonso J. “Venezuela sufre el embate alemán II”. *Criterio*. Caracas, febrero 1993.

desarrollaban en tierras lejanas. Las actividades se desenvolvían con la normalidad de un país que no estaba en guerra. En el mar, el viento y la marejada arreciaban en esos días con el Noreste dominando la brisa que en el “saco” 2 causaba que la visibilidad fuera restringida. Los tanqueros navegaban dando fuertes cabezadas contra las olas que sobre la cubierta con los rociones de agua llegando a las alturas de los puentes de mando de las unidades, que a toda marcha procedían “avante” hacia sus respectivos destinos...”

“...La tripulación del “Monagas” estimaba que, si la velocidad y las condiciones del tiempo y mar se mantenía, la luz del faro de Punta Macolla en las costas del estado Falcón, podría avistarse un poco después de medianoche. Los oficiales y serviolas de guardia en el puente oteaban el horizonte con sus prismáticos, pero las condiciones del tiempo eran tan malas que sólo se podía divisar el entorno a una distancia no muy lejos de la proa...”

“...De pronto, en la oscuridad se avistó un celaje de algo muy brillante sobre la superficie del mar, viniendo a gran velocidad sobre el costado de babor, seguido por el poderoso estruendo de una explosión y llamaradas por todas partes envolvieron al barco. La maquinaria se detuvo rápidamente y las luces se extinguieron para dejar en tinieblas a todos los espacios de la nave, que llevaba 3.200 toneladas de petróleo bruto. El impacto destrozó el puente de mando del buque, y el marinero Lázaro Léidenz, quien estaba de guardia como timonel, murió instantáneamente...”

“...En la popa, la tripulación iluminada por las llamas del buque logró echar al agua los dos botes salvavidas y en ellos se embarcaron los que pudieron. Según el parte dado por el “Monagas” a las autoridades, el hecho ocurrió a las tres horas 30 minutos del 16 de febrero de 1942 a siete y media millas náuticas fuera de la costa y estando a la vista del faro de 55 metros de profundidad. Es decir, dentro del Golfo de Venezuela...”

“...Al ver al “Monagas” en llamas el resto de los buques del convoy emprendió veloz retirada. Cinco tanqueros que le seguían de cerca se desviaron hacia Aruba, mientras que los otros enrumbaron hacia las costas venezolanas para escapar del ataque de los submarinos.

Otra invaluable remembranza de lo acontecido en las primeras horas del 16 de febrero de 1942 es la del mismo comandante del cañonero Urdaneta, el para entonces

teniente de navío Wolfgang Larrazábal Ugueto⁹⁰⁵ quien años más tarde, en entrevista concedida al capitán de navío Tomás Mariño Blanco, recordó lo sucedido en el Golfo de Venezuela estando él a bordo del cañonero General Urdaneta⁹⁰⁶

“...lo más lamentable fue que no estábamos en capacidad de repeler el ataque y lanzarnos a una persecución de los agresores, ya que no contábamos con los equipos de detección y las armas adecuadas. Mi tripulación toda, entre ellos los Alféreces de Navío Jesús Castro Colón y Rubén Osío Navas, se comportaron gallardamente y con un gran espíritu naval durante el zafarrancho de combate. Nadie durmió ni dio muestras de cansancio. Al amanecer aviones de combate de la USAF y de la US NAVY sobrevolaron el Golfo de Venezuela, evaluando la situación y buscando algún submarino alemán que hubiera permanecido en el área...”

A las 04:48 Hrs. (HLV y 10:48 HLB) mientras el tanquero venezolano *Monagas* ardía en el mar del Golfo de Venezuela, el U-502 iniciaba la persecución y cacería del tanquero británico de 2.391 TBR. *San Nicolas* que trataba de escapar del área del ataque. Al mismo tiempo se captaba en la sala de radio del submarino la comunicación

⁹⁰⁵ **Wolfgang Larrazábal Ugueto** (n. Carúpano, estado Sucre, 1911. f. Caracas, 2003). Militar y político venezolano. El 2 de febrero de 1932 recibió el grado de guardiamarina (para la época, primer grado en la escala de oficiales). Fue comandante de los cañoneros General Urdaneta, General Salom y del guardacostas El Leandro, así como, de la base naval N° 1 de Puerto Cabello. En dos oportunidades ejerció el comando general de las Fuerzas Navales (Armada), (1947-1948) (enero de 1958). Ascendió a contralmirante en julio de 1957, siendo de los primeros oficiales navales venezolanos en alcanzar ese grado en el siglo XX. El 23 de enero de 1958 encabezó la Junta de Gobierno que se constituyó tras el derrocamiento del régimen dictatorial del general de división (Ejército) Marcos Pérez Jiménez. En septiembre de ese año renunció a la presidencia de la Junta de Gobierno y solicitó su pase a la situación de Disponibilidad, para presentarse como candidato en las elecciones presidenciales que se realizaron en diciembre de ese año. En julio de 1960 fue ascendido a vicealmirante y en febrero de 1962 pasó a Retiro. En diciembre de 1963 participó, nuevamente sin éxito, en las elecciones de ese año. Fue varias veces electo Senador y ocupó el cargo de embajador en Canadá.

⁹⁰⁶ Tomás A. Mariño Blanco. “La Armada de Venezuela durante la Segunda Guerra Mundial (1942).” *Revista de la Armada*. N° 35. Caracas. 19 de abril de 1995, 55-56.

en la onda de 600 metros de la emisora costeña de Curazao que transmitía el mensaje de alarma; “A todas las embarcaciones: ¡Submarino en la cercanía de Aruba!”

Después de 46 minutos de persecución, el U-502 se encontraba en posición para atacar al tanquero que navegaba tratando de eludir el ataque del *U-Boot*. En posición Lat.12° 01'N, Long.70° 30'W, cuadrícula EC 9438 siendo las 05:34 HLV (11:34 HLB) Jürgen von Rosenstiel ordena disparar el torpedo del tubo V al tanquero:⁹⁰⁷

“...Proa izq. Ajuste 95°. Vg.=7.5, DIST. =800 mts. Falla de tiro, inexplicable, posiblemente pasó por debajo del casco...”

Ante tal falla, von Rosenstiel insiste en hundir a su objetivo y ordena preparar otro torpedo mientras se acerca a 600 mts del *San Nicolás*. Encontrándose a 25 mn., al oeste de Punta Macolla, en la cuadrícula EC 9436, 16 minutos después, (05:50 HLV y 11:50 HLB) el segundo torpedo es lanzado contra el tanquero británico, el cual impactó en la medianía del casco, explotando por los aires hundiéndose envuelto en llamas a los pocos minutos falleciendo siete miembros de su tripulación y logrando sobrevivir 19 marinos, de los cuales cuatro fueron recatados por el tanquero *Yamonota* y llevados a Aruba en las primeras horas de la mañana.⁹⁰⁸

Motivado a que comenzaban a despuntar las primeras luces del alba, (06:00 HLV y 12:00 HLB, en posición EC 9435), el U-502 toma Rumbo Rv.270°, alejándose

⁹⁰⁷ Anotación del diario de navegación KTB del U-502 día 16. de febrero de 1942, Hora 10:22, HLB cuadrícula EC 9438. Fuente N.A.R.A. PG 30539/30, 30.

⁹⁰⁸ *Ídem*. Ver también Ver también; Jürgen Rohwer. *ob. cit.*, 78. Kenneth, Wynn, *ob. cit.*, 321, Clay Blair, *ob. cit.*, 505 y David J Bercuson y Holger Herwig, *ob. cit.*, 58.

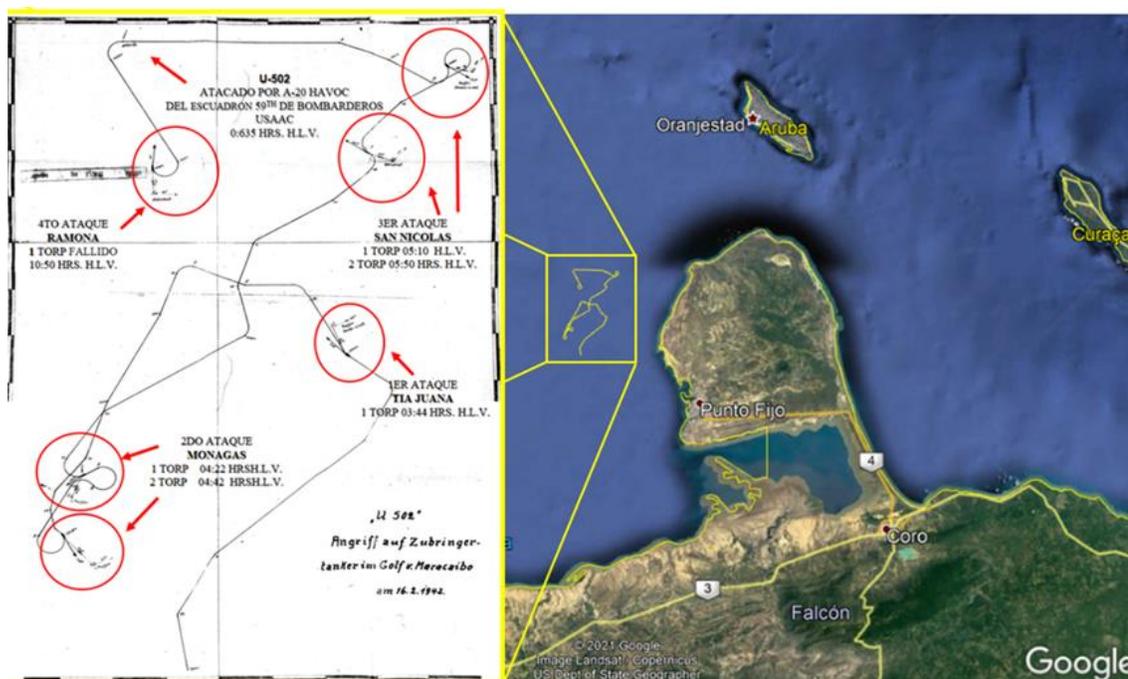
del área donde se hundía el *San Nicolás*. 35 minutos más tarde, mientras navegaba en superficie el U-502 es detectado y atacado (06:35 HLV y 12:35 HLB) por un bombardero *A-20 Havoc* del 59Th escuadrón. del USAAC que había despegado del Dakota field⁹⁰⁹ en Aruba y piloteado por el teniente Lanzeby, quien lanzó cuatro bombas de demolición Mk 44 pero cayendo a 100 mts. del sumergible alemán sin causarle daños por lo que Rosenstiel ordena inmersión de emergencia para evadir el ataque aéreo estabilizando al U-502 a 30 mts de profundidad.⁹¹⁰ a las 07:35 hrs (HLV y 15:35 HLB) manteniendo profundidad de periscopio el U-502 divisa a 7000 mts en marcación Mv.165° un tanquero vacío navegando en zigzag con rumbo Rv. 230° (El tanquero avistado era el *SS Ramona* de la *British American Oil.*) en dirección al puerto de Maracaibo. Rosenstiel, a las 07:50 hrs (HLV y 15:50 HLB EC 9429) al estar a 800 mts del objetivo, realizó el ataque con el torpedo del Tubo VI, pasando este torpedo por debajo del casco del tanquero sin hacer explosión. Ante esta nueva falla de sus torpedos y dado a que no era factible un ataque con el cañón de 105 mm., dado ya la claridad del día y la presencia del patrullaje aéreo aliado resuelve no lanzar más torpedos *G7a Aal* contra los tanqueros vacíos y dirigirse frente a la entrada de la bahía de Boca de las Piedras tomando el rumbo Rv 150° para verificar la existencia de tanqueros para atacarlos. Mientras el U-502 mantenía rumbo a las piedras, a las 10:50 hrs. (HLV y 16:50 hrs. HLB EC 2469) divisa nuevamente al cañonero venezolano

⁹⁰⁹ Hoy Aeropuerto Internacional Reina Beatrix.

⁹¹⁰ Anotación del diario de navegación KTB del U-502 día 16. de febrero de 1942, Hora 12:35, HLB cuadrícula EC 9438. Fuente N.A.R.A. PG 30539/30, p. 30. Ver también: Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 33 y Bercuson y Holger Herwig, *ob. cit.*, 58.

Urdaneta escuchando cinco detonaciones en la distancia (probablemente disparos de la artillería principal del cañonero), evadiendo a la nave venezolana y mantener el rumbo fijado rumbo a la bahía de las Piedras.⁹¹¹ Finalizando de esta forma, el primer ataque en mar interior venezolano de los submarinos alemanes dentro del contexto de la operación *Neuland*. Este no sería el último. Ver gráfico N° 31.

Gráfico N° 31



Acciones de guerra realizadas en el interior del Golfo de Venezuela (Golfo de Maracaibo) por el sumergible alemán U-502 contra el tráfico marítimo petrolero durante la madrugada del 16 de febrero de 1942⁹¹²

⁹¹¹ Anotación del diario de navegación KTB del U-502 día 16. de febrero de 1942, Hora 16:50, HLB cuadrícula EC 2469. Fuente N.A.R.A. PG 30539/30, 30.

⁹¹² Fuente: Infografía preparada por el autor en base a mapa electrónico Satelital de Google Earth ® y procesado en MS Power Point en base a la información del diario de servicios *KTB* por la *Wegerkarte* del U-502 del día 16. de febrero de 1942, 27-29. Posicionamiento de la ruta de ataque procesado a través de Sistemas de Información Geográfica (SIG) preparada por el Ing Rodrigo Lazo. Fuente: N.A.R.A. PG.30304 b/

A las 16:30 hrs. (HLV y 22:30 HLB) el U-502 recalaba frente a la costa de la Bahía de las Piedras, divisando desde su periscopio que la bahía y su embarcadero se encontraban vacíos, por lo que resuelve retornar al centro del canal de tránsito de los tanqueros en el tomando el rumbo a *Rv.300°* al no encontrar ningún buque en el Golfo de Venezuela retorna a las costas de Paraguaná, emergiendo a la superficie a las 17:29 hrs. (HLV del 16 de febrero y 01:29 hrs. del 17 de febrero. HLB) aproximándose a una milla náutica de la costa, entre la bahía de los Taques y Las Piedras, donde constata que los caseríos e instalaciones de los embarcaderos se encontraban a oscuras y desoladas, tal como lo deja asentado en su diario de navegación.⁹¹³

A las 18:27 hrs. (HLV del 16 de febrero y 02:27 hrs. del 17 de febrero HLB) se recibe a bordo del U-502 la comunicación de radio N° 1757 emanada por el *B.d.U. en Lorient a través de la cual se le ordenaba* dirigirse al área de operación *Bregenz* (Frente al Puerto de San Nicolás, en línea recta hasta Oranjestad en la costa sur de Aruba) con el fin de intentar el uso de artillería contra instalaciones de los tanques de almacenamiento de combustible. Ante la orden el U-502 pone rumbo norte a fin de dirigirse a la zona asignada en la costa sur oeste de Aruba.⁹¹⁴ En el transcurso de su navegación a su nueva área asignada a las 22:00 hrs. (HLV y 04:00 HLB en cuadrícula EC 9466) avista el destello del faro de Punta Macolla y posteriormente, a las 24:00 hrs (HLV y 06:00 hrs. HLB del 17 de febrero) avista al Faro del Cabo San Román el cual

⁹¹³ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-502 día 17. de febrero de 1942, Hora 01:29, HLB cuadrícula EC 9438. Fuente N.A.R.A. PG 30539/30, 30.

⁹¹⁴ *Ídem.*

constata que se encontraba apagado y que cada media hora se lanzaban cohetes que iluminaban el sector del faro como apoyo visual a los navegantes.⁹¹⁵

A las 06:00 hrs. (HLV y 12:00 hrs. HLB en cuadrícula EC9276) Rosenstiel a través de su periscopio divisa la costa oeste de Aruba e inicia la aproximación a la costa aledaña al puerto de San Nicolás patrullado por dos lanchas guardacostas holandesas y al mismo tiempo es atacado por un bombardero A-20 norteamericano, por lo cual debe hacer inmersión de emergencia posándose en el fondo para realizar reparaciones en el acoplador del motor de estribor y dar descanso a la tripulación.⁹¹⁶ A las 19:35 hrs (HLV del 17 y 00:35 HLB del 18 de febrero en cuadrícula EC 9276) el U-502 se desprende del fondo y sube a profundidad de periscopio detectando las luces del Avión patrullando la costa de Aruba, distinguiéndose en la línea de costa las instalaciones del aeropuerto la cual estaba sin iluminación. A las 20:28 hrs. (HLV y 01:28 hrs. HLB del 18 de febrero) emerge para aproximarse a las instalaciones de la refinería de Lago para realizar el ataque con la artillería, pero dado a las condiciones adversas del mar, la poca visibilidad y a la presencia constante de buques patrulleros holandeses como de los bombarderos norteamericanos hicieron inviable durante todo el día cumplimiento de la misión de bombardeo debiendo retornar a la zona de las costas del Golfo de Venezuela y archipiélago de los Monjes el día 20 y posteriormente a las costas

⁹¹⁵ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-502 día 17. de febrero de 1942, Hora 04:00, HLB cuadrícula EC 9466. Fuente N.A.R.A. PG 30539/31, 31.

⁹¹⁶ *Ídem.*

de la Goajira occidental frente a Puerto Colombia.⁹¹⁷ Después de su incursión por la costa noroccidental de a la península de la Guajira, el U502 regresó al área de operaciones original al norte de la Península de Paraguaná y a las 13:36 hrs (HLB y 10:36 hrs HLV) del día 23 de febrero avistó a 80 millas náuticas al Noroeste de Aruba, en posición Lat.13° 00'N, Lon.70° 45'W (Cuadrícula EC 9153), al tanquero panameño *Thalia*⁹¹⁸ de 8.329 TBR., que cubría la ruta, New York - Hampton Roads - Aruba. El U-502 inicialmente lanzó tres torpedos contra el *Thalia* los cuales no lograron hundirlo, por lo que el U-502 procedió a dispararle con su cañón de 105 mm por lo que el U-502 procedió a dispararle con su cañón de 105 mm y ametralladora de 37mm. Durante dos horas el U-502 disparó 103 proyectiles que impactaron sobre la cubierta del mercante, generando un incendio que provocó su hundimiento a las 20:00 hrs (HLB y 14:00 hrs HLV., en cuadrícula EC 9217).⁹¹⁹

El impacto y las repercusiones por el ataque efectuado en la madrugada del día 16 de febrero de 1942 por los tres submarinos alemanes al tráfico marítimo en el golfo de Venezuela y a las instalaciones de las refinerías de Aruba y Curazao, no se hicieron

⁹¹⁷ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-502 días 119 al 21 de febrero de 1942, Fuente N.A.R.A. PG 30539/32.33, 32-33.

⁹¹⁸ *Thalia* Tanquero. Desplazamiento: 8,329 TBR. Construido en 1926 por Howaldtswerke AG, Kiel, para Baltisch-Amerikanische Petroleum Import GmbH, Danzig. Propietario: Panamá Transport Co, Panamá. Puerto Base: Panamá. Nacionalidad; panameña. Tripulación 9 oficiales y 32 marineros <https://uboot.net/allies/merchants/ship/1369.html>. Consultado el 26 de julio 2021. Ver también; *Lloyds Register of British and Foreign Shipping*: Universal Register (Londres 1941).

⁹¹⁹ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-502, día 23 de febrero de 1942, Cuadrículas EC 9153 y EC 9217 Fuente N.A.R.A. PG 30539/32, pp. 41-42. Ver también; Jürgen Rohwer. *ob. cit.*, 80.

esperar; generando reacciones en el campo diplomático, en la opinión pública nacional e internacional y en el desarrollo y funcionamiento de la industria petrolera.

El impacto y las repercusiones por el ataque efectuado en la madrugada de los días 16 y 17 de febrero de 1942 por los tres submarinos alemanes al tráfico marítimo en el golfo de Venezuela y a las instalaciones de las refinerías de Aruba y Curazao, no se hicieron esperar; generando reacciones en el campo diplomático, en la opinión pública nacional e internacional y en el desarrollo y funcionamiento de la industria petrolera.

En el campo diplomático, la cancillería venezolana inició de inmediato, una intensa actividad comunicacional ante el gobierno de los Estados Unidos, a través de su embajador en Washington Diógenes Escalante, para solicitar el apoyo necesario para de la defensa de las costas venezolanas y sus rutas marítimas ante los ataques de sumergibles alemanes a pesar de mantener su condición de neutralidad.⁹²⁰ Igualmente, en marzo de 1942, el canciller Parra Pérez, envió una comunicación solicitando el apoyo al Comando Unido de las Fuerzas Navales del Caribe de los Estados Unidos de Norteamérica para la escolta de los buques petroleros venezolanos:⁹²¹

⁹²⁰ ACMRE. Dirección General. Estados Unidos. Expediente No. 19. Nota de la cancillería que comunica al embajador Escalante la presencia de submarinos alemanes en el Caribe y el hundimiento del vapor Monagas de bandera venezolana. 1942

⁹²¹ ACMRE. Expediente No. 19. Dirección General. Estados Unidos. Nota de la cancillería mediante la cual se solicita la asistencia de las Fuerzas Navales Norteamericanas para el transporte de petróleo venezolano. 1942. Ver también; Luis Manuel Marcano Salazar. “La dinámica de las relaciones diplomáticas entre Venezuela y los Estados Unidos durante el gobierno del general Isaías Medina Angarita (1941–1945),” en; *Anuario Latinoamericano Ciencias Políticas y Relaciones Internacionales*

“...El Gobierno cree necesario que buques-cisternas bandera venezolana que transportan petróleo de Maracaibo a las Piedras, Aruba y Curazao y los que salen de Puerto La Cruz para Estados Unidos formen parte de convoyes barcos petroleros ingleses y holandeses escoltados (punto) Agregado naval Embajada Americana informó que para que barcos venezolanos puedan navegar en convoyes con éstos es indispensable autorización del Comando Unido Fuerzas Navales del Caribe (punto) Sírvase tratar urgentemente asunto con Departamento de Estado y comunicarme el resultado...”

En este mismo sentido se inició una serie de reuniones y consultas con los representantes y embajadores norteamericanos, ingleses y holandeses acreditados en Venezuela. Estos encuentros, se desarrollaron hasta el mes de abril de ese año, comenzando propiamente en la tarde del mismo día 16 de febrero, cuando el canciller Parra Pérez, convocó a una reunión urgente en la sede de la cancillería venezolana en Caracas, al Embajador de los Estados Unidos Frank Corrigan, al Ministro de Gran Bretaña, Donald Saint Claint Gainer y al representante del reino de Holanda, Sr. Arthur Methofer, para tratar los hechos relativos al ataque de submarinos alemanes a las islas de Curazao y Aruba y en las aguas territoriales de Venezuela, acaecidos esa madrugada siendo esta reunión reseñada por la prensa nacional.⁹²² Allí manifestó su preocupación ante la posibilidad de la interrupción de las exportaciones de petróleo, indispensables tanto para la economía venezolana como para el esfuerzo bélico aliado, agregando además, la gran preocupación por la inminente amenaza del aislamiento en que quedarían las costas venezolanas por la presencia de submarinos alemanes en el Caribe. Igualmente, Parra Pérez manifestó la disposición del Gobierno de venezolano en

vol. 9, 2020, 37-51 y 45.

⁹²² “Nuestro gobierno en estrecho contacto con las cancillerías democráticas” *Ultimas Noticias*, Caracas, martes 24 febrero de 1942, Año I, Mes, VI, Nro. 142.

participar en las medidas de defensa necesarias, solicitando a los embajadores, información sobre los medios de defensa con los que contaban sus países en el área.⁹²³

Al día siguiente, 17 de febrero de 1942, el Embajador Corrigan visitó nuevamente la sede de la cancillería con el fin de solicitar en nombre de su Gobierno la autorización correspondiente para que los buques y aviones de guerra norteamericanos, ingleses y holandeses, bajo comando norteamericano, pudieran operar en las aguas y espacio aéreo venezolano. Ante esta solicitud, el Canciller se comprometió a consultar al Presidente Medina, aprovechando la oportunidad, Parra Pérez hizo entrega al Embajador Corrigan un memorándum solicitándole al gobierno de los Estados Unidos el envío de la batería de costa ofrecida.⁹²⁴

El día martes 24 de febrero, el Ministerio de Relaciones Exteriores a través del encargado de Negocios de Venezuela en Berna (Suiza) presentó al gobierno de Alemania, una enérgica nota de protesta por el hundimiento del buque-cisterna “Monagas” de bandera venezolana que ocasionó pérdidas humanas de ciudadanos venezolanos tripulantes del referido tanquero. Igualmente fueron entregadas notas de protesta al Honorable señor Encargado de Negocios de Suiza en Venezuela y al Excelentísimo señor Ministro de España, encargado de los intereses de Alemania en Venezuela. Esta información fue divulgada por la Oficina Nacional de Prensa, y

⁹²³ Andrés Eloy Trujillo Gómez, *Repercusiones de La Segunda Guerra Mundial En Venezuela durante el período 1941-1945*. Caracas, Trabajo de grado. Universidad Católica Andrés Bello, 2013, 125-130.

⁹²⁴ Ver Capítulo N° III, C. del presente trabajo.

publicadas a través los periódicos de circulación nacional como el diario *Últimas Noticias*.⁹²⁵

El 5 de marzo de 1942 a las 11 de la mañana, el Ministro de Relaciones Exteriores de Venezuela se entrevistó con Donald Saint Claint Gainer, Ministro de Gran Bretaña en Venezuela, a fin de tratar los asuntos relativos a la situación jurídico-política de la Isla de Patos y adelantar una propuesta inglesa de guarnecer y artillar la isla.⁹²⁶ Otro punto tratado fue incorporar los buques tanqueros de bandera venezolana a los convoyes escoltados por las fuerzas aeronavales aliadas ante la ofensiva submarina alemanas en la costa del Caribe.⁹²⁷

Igualmente y a consecuencia de los ataques de los submarinos alemanes en el golfo de Venezuela, se concretó la conformación del pacto tripartito de defensa mutua entre Colombia-Venezuela-Estados Unidos a fin de contrarrestar futuros ataques de submarinos alemanes en aguas del Caribe y en el cual se estipulaba lo siguiente:⁹²⁸

“...Embajada de Venezuela en Colombia

“...Actualmente se llevan aquí conversaciones con oficiales americanos destinados a coordinar medidas defensivas. Se les ha ofrecido libre tránsito en puertos y aeródromos sin estacionamiento navíos ni aviones [...]Se ha ratificado a los comandantes americanos que Venezuela asegurará su propia defensa y que de esta forma contribuirá a la del Continente ...”

⁹²⁵ “Venezuela protesta ante Alemania por el hundimiento del Monagas” • *Últimas Noticias*, Caracas, miércoles 25 febrero de 1942, Año I, Mes, VI, Nro. 143. Primera página.

⁹²⁶ Ver Capitulo N° II. C. c. 2 y 3 y Capitulo N° III, C. del presente trabajo.

⁹²⁷ ACMRE: Archivo de Caracciolo Parra Pérez. Expediente N° 037, Año 1942, folios 3-4. Ver también; Andrés Eloy Trujillo Gómez, *ob, cit.*, 127.

⁹²⁸ ACMRE. Expediente No. 202. Dirección General. Colombia. Caracas, 9 de enero de 1942. Año 1942.

Parra Pérez...

Hasta aquí se puede observar que, a pesar de la situación planteada con el ataque de los sumergibles germanos y las solicitudes realizadas por la cancillería, la posición de neutralidad del gobierno venezolano se mantenía inalterable. Ahora bien, el aspecto relativo a que los buques venezolanos fuesen armados y se integraran a los convoyes que se estaban organizando, consideramos que fueron planteamientos puestos sobre la mesa, pero que no estuvo en la intención de ninguno de los actores de asumirlos fácticamente por no comprometer la posición política asumida por los asistentes.

El 28 de marzo, el embajador Corrigan asistió nuevamente a la cancillería a informar que había recibido del Departamento de Estado un telegrama en el cual se sugería armar defensivamente a los buques-cisterna de bandera venezolana. El canciller ante tal propuesta se comprometió a informar al Presidente para dar respuesta ya que se trataba de un asunto de importancia y prioridad.⁹²⁹

El 28 de abril se efectuó nuevamente otra reunión entre el Embajador de Estados Unidos y el Canciller Parra Pérez, con el objeto de tratar sobre rumores de militarización de las rutas marítimas e interrupción de la ruta comercial transitada por los buques petroleros venezolanos. Ante este planteamiento, el embajador Corrigan informó sobre “la posibilidad de la requisa de todos los buques-tanqueros por parte de la autoridad militar de los Estados Unidos para retirarlos ‘por necesidades imperiosas y por cierto tiempo’ del tráfico entre puertos venezolanos y norte-americanos.” Corrigan

⁹²⁹ACMRE: Archivo de Caracciolo Parra Pérez. Expediente 037, Año 1942, folios 13-15.

advirtió al canciller venezolano que no disponía información oficial al respecto y que solo se trataba de rumores que provenían de las compañías petroleras, pero que haría lo que estuviese a su alcance para impedir dicha medida.⁹³⁰ Ese mismo día el canciller Parra Pérez, recibió un radiograma enviado por el Embajador Escalante confirmando aquella información.

En los estados Unidos, la noticia de los ataques de los submarinos alemanes a las costas de Venezuela Aruba y Curazao conmocionaron al gobierno y a la opinión pública norteamericana por lo que el presidente Franklin D. Roosevelt en declaraciones hechas el 17 y 18 de febrero al *Miami Herald*, advirtió a los estadounidenses que el importantísimo tráfico de petróleo que sustentaba a Gran Bretaña y al suministro complementario de petróleo para la costa este de los EE. UU., estaban en peligro de paralizarse completamente y de allí surgía la creciente posibilidad de que la costa de los Estados Unidos, fuese atacada por los alemanes y que la ciudad de Nueva York fuese bombardeada desde el mar. Ante esta amenaza la cotización de la mayoría de las acciones en la Bolsa de Valores de Nueva York cayeron drásticamente.⁹³¹ Ante los ataques de los submarinos alemanes a Aruba, Curazao y Golfo de Venezuela y la inminente interrupción de combustible desde el Caribe, el Primer ministro británico Winston Churchill planteó al gobierno norteamericano que urgía la conformación de convoyes y proveerlos de suficientes buques de escolta para proteger el tráfico

⁹³⁰ACMRE, Archivo de Caracciolo Parra Pérez., Expediente N° 036. Año 1942, folios 8-9 y 16-17.

⁹³¹David J. Bercuson y Holger Herwig, *ob. cit.*, 72.

marítimo del Caribe y del Golfo de México, y la necesidad de destacar varios destructores desde el frente del Pacífico hasta las aguas caribeñas para las tareas de escolta y frenar la acción de los *U-Boote* de Dönitz. En tal sentido, el día 12 de marzo de 1942 Churchill escribió a uno de los asesores personales del presidente F.D. Roosevelt, Harry Hopkins, planteando lo siguiente:⁹³²

“...Yo estoy inmensamente preocupado ante el masivo hundimiento de tanqueros en el Caribe y al oeste de meridiano 40°...” “La situación es tan seria que algún tipo de acciones drásticas deben ser tomadas...”

La preocupación del presidente Roosevelt en relación al impacto de los ataques submarinos alemanes contra el tráfico marítimo en el Caribe aumentó cuando el 14 de abril de ese año recibió telegrama desde Londres, enviado por su asesor Harry Hoopkins, quien le informaba que los aliados en los últimos tres meses habían perdido en el mar 1.200.000 TBR de las cuales la mitad eran petroleros.⁹³³

En el comando del cuartel general del Sector Trinidad del *Caribbean Defense Command*, la noticia del ataque en Aruba, Curazao y Golfo de Venezuela fueron recibidas con consternación, incertidumbre e incredulidad ya que entre los comandantes militares del sector existía la duda y escepticismo de que los ataques lo hubiesen podido realizar submarinos alemanes, dado a la creencia de que estos no poseían autonomía suficiente para operar desde los puertos franceses del Atlántico

⁹³² *Ibid.*, 120.

⁹³³ Samuel Elliot Morrison. *The Battle of the Atlantic*, *ob. cit.*, t. V., 414. Ver También; Karl Dönitz, Gran almirante. *Diez años y veinte días*, *ob. cit.*, 227.

hasta el Caribe. El comando militar del Sector Trinidad entro en Caos, dada las divergencias y desacuerdos entre el Gobernador Británico de la Isla y el Mayor general Pratt, comandante militar estadounidense del sector, sobre las acciones a tomar. La primera reacción defensiva fue el destacar dos bombarderos B-18 a patrullar Curazao.⁹³⁴ En la tarde del día 16 de febrero, fueron despachados desde la base naval de Chaguaramas a Curazao, los destructores *USS Barney* (DD-149) y el *USS Blakely* (DD-150) (ambos de la clase *Wickes*). De igual forma, el Comando del Sector Trinidad ordenó la suspensión de todos los zarpes de tanqueros y los despachos de petróleo desde Maracaibo como medida de precaución hasta tanto se definiera que tipo de amenaza se estaba afrontando.⁹³⁵ En Curazao y como reacción ante los ataques de los *U-Boot* a los buques tanqueros, las tripulaciones de estos se negaron a zarpar y reasumir sus rutas al lago de Maracaibo hasta tanto no se contase con buques de escoltas, situación que persistió y fue agravándose hasta el mes de abril de ese año cuando estalló la huelga de los tripulantes chinos de los tanqueros agrupados en la empresa contratista *Curacaose ShippingFirm Maatschappj* (CSM) situación que degeneró en un violento motín en Willemstad donde manifestaron 500 marineros chinos que fueron reprimidos por la fuerzas de seguridad holandesas, con un saldo de 50 marineros asiáticos muertos y docenas de heridos generando una agría polémica entre el gobierno holandés, el

⁹³⁴ *Ibid.*, 68.

⁹³⁵ Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 34-35.

consulado chino, las empresas aseguradoras inglesas y las operadoras marítimas de la *Stándar Oil*.⁹³⁶

La orden preventiva de paralizar los zarpes de la navegación de cabotaje⁹³⁷ como la de buques tanqueros desde Maracaibo con destino a Aruba y Curazao, emanada del *Caribbean Defense Command*, generó la paralización total, durante 36 horas, de toda actividad portuaria y marítima en la zona, lo que ocasionó la interrupción de la extracción de petróleo en varios de los campos de la Costa Oriental del Lago de Maracaibo⁹³⁸ dado que para esa fecha, la capacidad de almacenamiento de petróleo en los campos de producción y puertos de embarque venezolanos era muy reducido, por lo que se tuvo que paralizar la extracción del mismo. También, esto trajo como consecuencia la paralización de las operaciones de refinado en las refinerías ubicadas en estas islas holandesas, interrumpiendo totalmente, durante 120 horas, el principal suministro de combustible a los aliados en los distintos frentes de guerra.⁹³⁹ Para el estado venezolano, esta paralización generó importantes pérdidas económicas las cuales ascendieron a medio millón de bolívares diarios tal y como lo reseñaba la prensa nacional en esos días.⁹⁴⁰

⁹³⁶ David J. Bercuson y Holger Herwig, *ob. cit.*, 120-122.

⁹³⁷“Paralizada la actividad de cabotaje” *El Herald*. Caracas, domingo 22 de febrero de 1942, Año XX, Mes VIII Número 6.236, Primera y 4.

⁹³⁸“Paralizada la producción petrolera en la Concordia.” *Ultimas Noticias*, Caracas, miércoles 4 marzo de 1942, Año I, Mes, VI, Nro. 150

⁹³⁹ Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 43.

⁹⁴⁰ “Medio millon de bolivares de Bolívares diarios pierde Venezuela con la paralización de los transportes petroleros.” *Ultimas Noticias*”, Caracas, miércoles 25 febrero de 1942, Año I, Mes, VI, Nro. 143.

En Aruba, fueron evacuadas 98 familias de trabajadores y gerentes americanos, ingleses, venezolanos y holandeses de la refinería *Lago*, que fueron trasladadas en aviones de la aerolínea *Pan American* y aeronaves militares a los Estados Unidos, Colombia y Maracaibo. También fueron suspendidas las actividades escolares y las reuniones públicas. Las autoridades de las islas ordenaron el *Black Out* (apagado de luces) durante la noche de la infraestructura de las refinerías, instalaciones portuarias y viviendas ubicadas en la línea de la costa. Igualmente se aplicó una fuerte censura a la prensa y demás publicaciones editadas en la Islas holandesas. Ni la Revista *Pan Aruba* ni la *Aruba Post*, reseñaron en sus ediciones del mes de febrero, ninguna noticia sobre los ataques al puerto de San Nicolás.⁹⁴¹

En contraposición, la prensa venezolana durante varios días publicó y divulgó ampliamente los pormenores del ataque perpetrado por los submarinos alemanes a los buques petroleros en la zona marítima occidental del país. Todos los medios de prensa escrita en el país existentes para la época, (*El Heraldo*⁹⁴², *Diario La Esfera*⁹⁴³, *Últimas*

⁹⁴¹ David J. Bercuson y Holger Herwig, *ob. cit.*, 68-69.

⁹⁴² Ataque Naval contra Aruba. Submarinos alemanes torpedearon tres tanqueros frente a la isla. *El Heraldo*, Caracas, martes 17 de febrero de 1942, Año XX, Mes VII, N° 6.281, edición especial. Primera Página. y “Guerra Naval en el Caribe” *El Heraldo*, Caracas, miércoles 18 de febrero de 1942, Año XX, Mes VII, N° 6.282. Primera página y 5.

⁹⁴³ “Submarinos alemanes operan en el Caribe. Creese que fueron 6 los petroleros destruidos.” *La Esfera*. Caracas, miércoles 18 de febrero de 1942. Año XV. N° 5.345. Primera página. y “Otros tres barcos torpedeados por submarinos alemanes en el mar de las Antillas.” *La Esfera*. Caracas, viernes 20 de febrero de 1942. Año XV. N° 5.347. Primera página.

*Noticias*⁹⁴⁴ *El Universal*⁹⁴⁵ y el *Diario Panorama*⁹⁴⁶ de Maracaibo) publicaron en primera página lo relacionado al ataque de los submarinos alemanes ocurridos durante los días 16, 17 y 18 de febrero, hecho que conmocionó a la opinión pública venezolana. Paralelamente, en Europa, la prensa alemana también publicó en grandes titulares de primera página la incursión de sus submarinos en el Mar Caribe.⁹⁴⁷

En relación a estos hechos; el periodista Oscar Yáñez, quien en febrero de 1942 trabajaba en la sala de redacción del *Diario Últimas Noticias*, rememoró lo ocurrido en entrevista realizada para este trabajo:⁹⁴⁸

“...Los repetidos ataques contra las refinerías en Aruba y Curazao como a los ataques a los barcos en el Golfo de Venezuela generaron la preocupación y gran indignación en todo el país, por lo que la opinión pública estaba ávida de información...”

“... Nunca en Venezuela se había vendido tanto periódico. El *Heraldo* y los *Diario La Esfera* y *Últimas Noticias* sacaron a la venta hasta cuatro ediciones al día. Como no había suficientes pregoneros los administradores de la mayoría de los periódicos decidieron contratar a mujeres para que salieran a las calles a vender los diarios. Por primera vez aparecieron las pregoneras en las calles caraqueñas gritando igual que los muchachos...”

⁹⁴⁴“Atacados 2 buques venezolanos en el golfo de Maracaibo” entre ellos el *Monagas*, de la *Mene Grande Oil*”, *Últimas Noticias*. Caracas, miércoles 18 de febrero de 1942, Año I, mes VI, No. 143 Primera Página.

⁹⁴⁵ “La refinería de Aruba de la *Standard* ha sido cañoneada”. *El Universal*. Caracas, miércoles 18 de febrero de 1942. Año XXXIII N° 11740. Primera página y 4.

⁹⁴⁶“Siete barcos petroleros torpedeados cerca de Venezuela.” *Panorama*, martes 17 de febrero de 1942, número 6262, 1-2-5.

⁹⁴⁷ “*U-Boote im Karibischen Meer. Die Grösten oelraffinerien der welt Beschosen.*” *Deutsche Alligemeine Zeitung*. Berlin Mittwoch, 18 februar 1942. 81 Jahrgang. N° 82/83. Erste Seite. (“Submarinos en el Mar Caribe. Las refinerías de petróleo más grandes del mundo”. *Periódico general alemán*. Berlín, miércoles 18 de febrero de 1942. Volumen 81. Años. N ° 82/83. Primera página).

⁹⁴⁸Entrevista a Oscar Yáñez, Fundación Cisneros, Caracas. 18-05-2012. Ver también; Oscar Yáñez, *Los Años Inolvidables*, Caracas, Editorial Planeta SA., 288.

Dado a la suspensión de los zarpes y la interrupción del tráfico marítimo, los submarinos alemanes del *Grupo Neuland*, se replegaron momentáneamente de las costas del Golfo de Venezuela, Aruba y Curazao. Durante 36 horas los ataques de los submarinos cesaron retornando la calma, pero no significaba el fin de las incursiones de los submarinos alemanes en el caribe ya que en pocas horas se realizarían nuevos ataques, pero esta vez en el oriente de Venezuela.

Después de 21 días de haber dejado el puerto de Lorient y cruzado el Atlántico, el U-161 avistaba a las 24:00 hrs. (HLB y 18:00 hrs. HLV) del día 16 de febrero, el Noreste de la Isla de Trinidad tal y como lo asentaba en su diario de navegación.⁹⁴⁹

Entre las 02:25 hrs (HLB y 20:25 HLV) y las 04:00 hrs. (HLB y 22: 00 hrs. HLV), Albrecht Achilles y su segundo comandante, el teniente de fragata Bender, desde la torreta de mando del U-Boot realizaron una primera apreciación de la costa del nortede Trinidad, verificando a través de sus binóculos las luces del faro de Chacachacare y dos emplazamientos móviles de reflectores de luces que oteaban y barrían las aguas y costas de Boca de Dragones con el fin detectar algún intruso proveniente de la mar. Igualmente monitorearon el tráfico marítimo y aéreo presente en el área como el balizamiento y señalización marítima nocturna del canal de entrada al Golfo de Paria de acuerdo a lo plasmado en el diario de navegación del U-161.⁹⁵⁰ A

⁹⁴⁹ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-161, día 16. de febrero de 1942. Hora 24:00 hrs (HLB y 18:00 hrs. HLV) cuadrícula EC 9596. Fuente N.A.R.A. PG30148/, 45.

⁹⁵⁰ *Ibid*: Hora 04:45 hrs (HLB y 22:45 hrs. HLV) cuadrícula EC 9863. Fuente N.A.R.A. PG30148/, 45. Anotación del diario de navegación *KTB* del *U-161*, día 17. de febrero de 1942. Hora 13:08 hrs. (HLB y 07:08 hrs. HLV) cuadrícula EC 9735. Fuente N.A.R.A. PG30148/, 46.

las 04:45, el teniente de navío Achilles, ordenó poner rumbo al archipiélago de Los Testigos para buscar aguas protegidas y poder preparar su unidad, cargar los tubos lanza torpedos y darle algún descanso a su tripulación antes de iniciar la incursión en el Golfo de Paria. El U-161 arribó al archipiélago venezolano a las 08:00 hrs. (HLB y 02: 00 hrs. HLV del día 17 de febrero) donde permaneció sumergido hasta las 13:08 hrs. de ese día (HLB y 07:08hrs HLV).⁹⁵¹ Una vez en superficie, el U-161 tomó el Rv. 175° en dirección a la costa oriental de la península de Paria recalando a pocas millas al norte de la ensenada de las Palmas, (Cuadrícula ED 9719) a las 24:00 hrs. (HLB y 18 hrs. HLV). navegando en superficie a lo largo de la línea de la costa, protegido por la situación de neutralidad venezolana, inició su aproximación a la entrada del Golfo guiando al U-161 a través de la Boca Grande, comenzando su penetración a las 03:00 hrs. (HLB y 09:30 hrs. HLV) del 18 de febrero, a plena luz del día y orientado por las balizas y boyas de navegación del canal.⁹⁵² Una red magnética de detección antisubmarina instalada por los británicos, delató al intruso, por lo que el cuartel general de la base naval de Chaguaramas ordenó la alerta antisubmarina enviándose bombarderos B-18 desde el aeródromo de Waller Field, junto con algunas lanchas patrulleras surtas en la bahía de Chaguaramas para verificar el contacto, pero increíblemente, no detectaron nada, pues las tripulaciones de estas, estaban lejos de estar alertas y prevenidos ante la amenaza submarina.⁹⁵³ Una vez dejada atrás la Isla de

⁹⁵¹ Anotación del diario de navegación *KTB* del *U-161*, día 17. de febrero de 1942. Hora 13:08 hrs. (HLB y 07:08 hrs.HLV) cuadrícula EC 9735. Fuente N.A.R.A. PG30148/, 46.

⁹⁵² *Ibid*: Hora 24:00 hrs. (HLB y 18 hrs. HLV) cuadrícula EC 9719. Fuente N.A.R.A. PG30148/, 47.

⁹⁵³ Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 36-37. Ver también; David J. Bercuson y Holger Herwig, *ob. cit.*, 95-

Patos el U-161 se sumergió a profundidad de periscopio manteniendo el *Rv.* 178°. Ni los artilleros de la isla de Chacachacare ni los pilotos de los bombarderos de patrulla aérea B-18 detectaron la estela del periscopio del submarino. Habiendo penetrado al Golfo de Paria, el U-161 navegó durante veinte minutos con rumbo sur, para luego virar 90° a babor navegando paralelamente a la costa interior de Trinidad y al estar situado frente a Chaguaramas, Achilles ordenó nuevamente tomar rumbo RV 180 con el fin dirigirse al centro del Golfo de Paria, ordenando inmersión a las 10:34 a.m., posando al U-161 en el lecho submarino del Golfo de Paria, a 60 metros de profundidad y a 17 millas náuticas al sur de la base naval de Chaguaramas bajo las mismas narices de las patrulleras y bombarderos británicos y norteamericanos.⁹⁵⁴ Durante las horas de espera en el fondo, la tripulación del U-161 estuvo sometida a las duras condiciones del clima tropical, debiendo soportar temperaturas de 40°C. y 89 % de humedad amen de la presión psicológica que generaban los ruidos de las propelas y los “*Ping*” de los ASDIC de las patrulleras que barrían las aguas del Golfo en busca del intruso. Sin saberlo Achilles, los dos destructores, *USS Barney* (DD-149) y el *USS Blakely* (DD-150) habían dejado las aguas de Trinidad para auxiliar a Curazao dejando las aguas del Golfo desguarnecidas del principal medio naval de patrullaje. La alerta antisubmarina fue suspendida a las 17:00 hrs, aliviando un poco la presión de la tripulación del U-161, el cual permaneció sumergido aguardando el anochecer para atacar a los buques que se encontrasen anclados en Puerto de España. A las 01:32 hrs. (HLB. y 19:32 hrs.

96.

⁹⁵⁴ Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 37. Ver también; David J, Percusión y Holger Herwig, *ob. cit.*, 97.

HLV) Achilles ordenó dejar el fondo y llevar su unidad a profundidad de periscopio para apreciar la situación del área. El mar estaba en calma. Los reflectores de búsqueda de Chacachacare y Chaguaramas iluminaban ondulantemente las aguas del Golfo, pero no había la presencia de patrullaje y al estar claro con la situación táctica de la zona, a las 04:00 hrs. (HLB. y 22:00 hrs. HLV) el comandante ordenó llevar a superficie al U-161 con el propósito de cargar baterías y hacer un último reconocimiento visual para prepararse para el ataque. Ya en superficie, Achilles y Bender apostados en la torreta de mando y través de sus binóculos percataron que había dos buques fondeados en la rada frente a Puerto España. "Los barcos se podían distinguir claramente ya que estaban bien iluminados por las luces de los muelles y de la ciudad." También se distinguían, cantidad de luces de automóviles que transitaban lentamente a lo largo de la costa, así como también de pesqueros fondeados que se balanceaban lentamente frente al puerto, de acuerdo a lo asentado por Aquiles en su diario de navegación.⁹⁵⁵ Achilles estaba listo. La noche era muy oscura, soplaban poco viento y el mar estaba muy calmado, condiciones ideales para realizar el ataque con torpedos, por lo que puso rumbo a la ensenada de Puerto España, iniciando la aproximación a la zona de ataque, ordenando ambas máquinas de sus motores diésel muy despacio avante para minimizar la generación de la estela y las ondas de mar para así evitar su detección. Durante la lenta y sigilosa aproximación, el U-161 se cruzó con varios botes pesqueros trinitarios

⁹⁵⁵ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-161, día 19. de febrero de 1942. Hora 04:00 hrs. (HLB y 22:00: hrs.HLV del 18 de febrero) cuadrícula ED 9889. Fuente N.A.R.A. PG30148/48, 48. Ver también Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 37, y David J Percusión y y Holger Herwig, *ob. cit.*, 97-98.

iluminados con tenues linternas y cuyos tripulantes asombrados, no entendían lo que veían. Un avión de patrullaje sobrevoló al *U-Boot*, pero completamente desapercibido, no percató la presencia del submarino.

A las 05:32 hrs. (HLB y 23:32 hrs. HLV del 18 de febrero) el comandante del U-161, colocó su unidad en posición de tiro a 3.000 metros de los buques que se encontraban fondeados frente a Puerto España. Como precaución de un ataque inesperado y facilitar un rápido escape, situó su submarino con la proa orientada hacia el oeste, con rumbo a la entrada del Golfo. Inmediatamente al recibir la orden de Achilles, Bender disparó los torpedos dispuestos en los s tubos V y VI ubicados en popa y después de cuatro minutos el primer torpedo llegó a su blanco. "Impacto al carguero en la medianía del barco. Se observa columna de agua de 20 m altura, espesa y oscura nube de humo sale del barco" información que fue asentada en el diario de navegación del U-161⁹⁵⁶. El buque impactado era el carguero norteamericano Mokihana de 7.460 TBR,⁹⁵⁷ el cual, se inclinó y comenzó a hundirse casi de inmediato. Veintiocho segundos más tarde se escuchó una segunda detonación. "Impacto al tanquero en medianía, partes de la superestructura vuelan por el aire, columna de fuego

⁹⁵⁶*Idem.* Anotación del diario de navegación *KTB* del U-161, día 19. de febrero de 1942. Ver también; Kenneth, Wynn, *U-boat Operations of the Second World War*. Volumen I, carrier histories (U-1-U-510), 124. Jürgen Rohwer. *Axis submarine Successes 1939-1945. ob. cit., 79* y Clay Blair, *ob. cit., 506*.

⁹⁵⁷ **Mokihana:** Carguero norteamericano, Desplazamiento: 7,460 TBR. Construido en 1921 por Los Angeles Shipbuilding & Drydock Corp, San Pedro CA. Propietario: Matson Navigation Co, San Francisco CA. Puerto Base: San Francisco. Capitán Charles Porta. Tripulación: 8 oficiales y 28 marineros. Fuente: U-boat Net. Información disponible en línea en: <https://uboat.net/allies/merchants/ship/1348.html>. Consultado el 12 de julio 2021. Ver también; *Lloyds Register of British and Foreign Shipping*: Universal Register (Londres 1941).

muy alta sale del tanquero, " El buque se partió por el medio elevándose por encima de la superficie del mar."⁹⁵⁸

El Tanquero impactado era el petrolero británico British Cónsul de 6,900 TBR.⁹⁵⁹ Los barcos en llamas iluminaron a las aguas de la bahía de Puerto España, así como al U-161 comenzando a sonar las sirenas de alarma ubicadas en la base británica *HMS Benbow*, fueron lanzadas bengalas de iluminación en dirección al Golfo, tratando de detectar al intruso. Los cañones de la defensa costera, comenzaron a disparar sin siquiera ver un objetivo. Las lanchas patrulleras zarparon de la base naval de Chaguaramas en dirección a la entrada del Golfo y en dirección a la bahía de Point A Pierre donde se encontraba la refinería, sin tener idea de qué que tenían que buscar. Se comenzaron a escuchar el rugir de los motores de los bombarderos B-18 que despegaban de emergencia desde el aeródromo Walter Reid. Fue cortado el suministro eléctrico, dejando a la ciudad, los muelles y las bases navales en absoluta oscuridad.⁹⁶⁰ Ante el caos producido por el ataque, Achilles inmediatamente inició su evasión del Golfo ordenando: "¡Cambiar a motores eléctricos, máxima potencia!", "¡inmersión de emergencia!" el U-161 se sumergió en las aguas del golfo de Paria. El submarino casi

⁹⁵⁸ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-161, día 19. de febrero de 1942. Hora 04:00 hrs. (HLB y 22:00: hrs. HLV del 18 de febrero) cuadrícula ED 9889. Fuente N.A.R.A. PG30148/48, 48.

⁹⁵⁹ **British Consul**: Tanquero mediano, Desplazamiento: 6,9407 TBR. Construido en 1924 por Sir James Laing & Sons Ltd, Sunderland. Propietario: Tanker Co Ltd, London Puerto Base: Londres. Capitán, James Kennedy Tripulación: 42 oficiales y marineros Fuente: U-boat Net. Información disponible en línea en: <https://uboat.net/allies/merchants/ship/2074.html>. Consultado el 12 de julio 2021 y *Lloyds Register of British and Foreign Shipping*: Universal Register (Londres 1941).

⁹⁶⁰ Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 39. y David J. Bercuson y Holger Herwig, *ob. cit.*, 98-99.

de inmediato se varó en un bajo de arena por lo que Achilles ordenó dar marcha atrás de emergencia liberando al submarino del fondo y subir superficie nuevamente, allí ordenó tomar el rumbo en dirección a la Isla de Chacachacare!": máxima velocidad avante tal como lo destacó en su KTB.⁹⁶¹ Luces de bengala fueron lanzadas iluminando la Boca de Navíos. "¡inmersión de emergencia!" pero la fuerte corriente impidió el avance del submarino con los motores eléctricos, volviendo a salir a la superficie!" Achilles optó nuevamente por conducir al U-161 hacia la salida del Golfo navegando en superficie.⁹⁶²

“¿Cómo escapar a través de la traicionera Boca de Dragón?” Achilles decidió que la audacia era su mejor oportunidad, por lo que intentaría el escape hacia el norte, a través de las salidas de las Bocas, navegando en superficie, aprovechando la confusión causada por su ataque. El U-161, redujo su velocidad, sumergió el submarino hasta ocultar la cubierta principal, colocó luces adicionales en su torreta de mando, navegó en la superficie en la oscuridad, mimetizándose entre una pequeña flotilla de barcos de pesca. Pasó tan cerca de la costa, que los cañones de la Artillería de Costa, situados a 100 metros de altura en las colinas de la isla de Gaspar Grande, no podrían deprimir el ángulo de tiro suficientemente como para poder dispararle, salvando el último obstáculo a su escape que representaban los ocho cañones de defensa costera de 155-mm. “*Long Toms*” norteamericanos emplazados en la isla de Chacachacare. Más

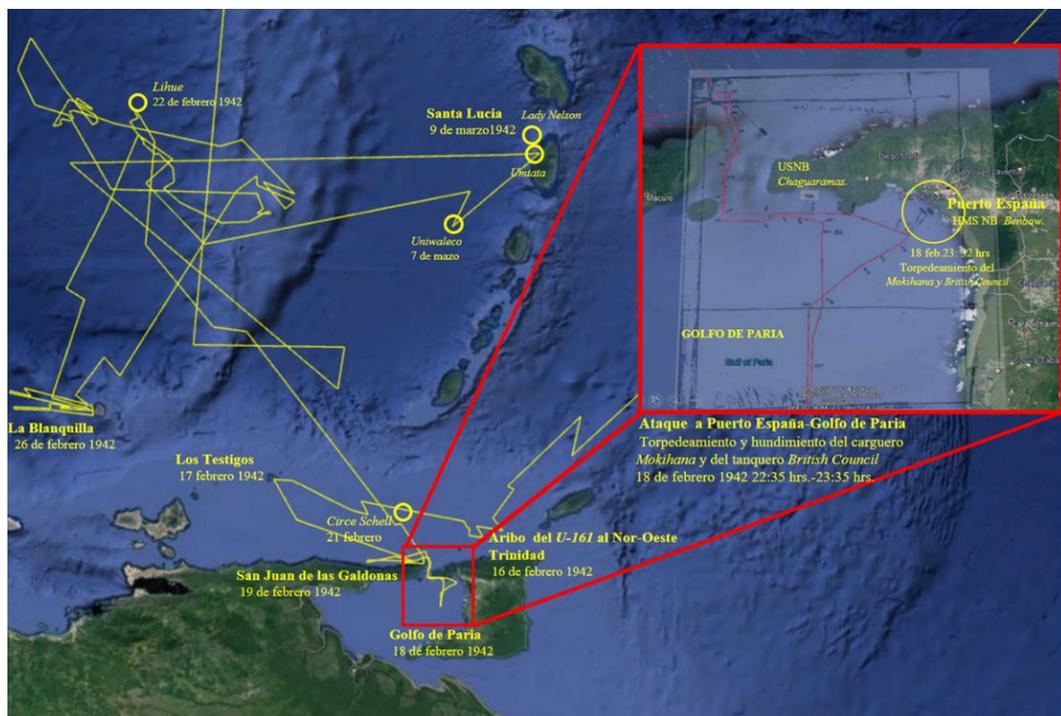
⁹⁶¹Anotación del diario de navegación *KTB* del U-161, día 19. de febrero de 1942. Hora: 06:07 HLB cuadrícula ED9881.

⁹⁶²Anotación del diario de navegación *KTB* del U-161, día 19. de febrero de 1942. Hora 10:28 HLB cuadrícula ED9872. Fuente N.A.R.A. PG30148/49-5.0, 49-50.

allá estaba el mar abierto. Aquiles se apegó a su atrevido plan y lo ejecutó con frialdad y precisión.

Durante tres millas navegó bajo las narices de los confundidos defensores norteamericanos y británicos, logrando así salir ileso, del Golfo de Paria, tomando rumbo oeste hacia la costa neutral de Venezuela a fin de buscar cierta protección y escapar de posibles perseguidores que no tardaron en ubicarlo ya que dos bombarderos B-18 lo habían detectado, debiendo de realizar una inmersión de emergencia a 50 metros a 10 millas náuticas al norte de la costa venezolana (frente a la ensenada de Palmas) según lo asentado en el diario de navegación.^{963 964} Ver gráfico N° 32.

Gráfico N° 32



Incursión del U-161 en el Mar Caribe 16 feb-11 de marzo 1942. Detalle del ataque al Golfo de Paria el 18 de febrero de 1942⁹⁶⁵

⁹⁶³ *Ibíd.*, 50

⁹⁶⁴ *Ídem.*

⁹⁶⁵ Fuente: Infografía preparada por el autor en base a mapa electrónico Satelital de Google Earth ® y procesado en: MS Power Point en base a la información del diario de servicios KTB y la Wegerkarte del U-161 del día 18 de febrero de 1942. Fuente N.A.R.A. PG.30304 b/. Procesamiento de datos a través de

Cabe destacar que la audaz incursión de Achilles en el Golfo de Paria, se equipara con la hazaña realizada por el U-47 comandado por Günther Prien el 14 de octubre de 1939, cuando se infiltró en el principal fondeadero de la flota británica en Scapa Flow hundiendo el acorazado HMS Royal Oak de 29.150 toneladas.

La audacia de Aquiles aunada a una concepción táctica y estructura de mando altamente flexible, fueron factores determinantes en el éxito de esta incursión. En contraste, la falta de coordinación entre el comando anglo americanos que se encontraba mal organizado, con bajos niveles de preparación y escaso y obsoleto equipamiento, les hicieron pagar un alto costo en cuanto a la dirección de la defensa de Trinidad durante 1942.⁹⁶⁶

Tras su incursión en el Golfo de Paria, y una vez que los bombarderos B-18 regresaron a su base, Achilles planificó regresar a Trinidad y reanudar la cacería en la península Noroeste. El 21 de febrero las 13:20 hrs. (HLB y 07:20 hrs. HLV en cuadrícula ED9873), a través del hidrófono del U-161 se detectó el ruido de hélices de un buque saliendo del Golfo, al otear la superficie con el periscopio, “se observó lo que parecía un tanquero de 3000 TBR " por lo que se dispuso atacarlo con los dos tubos de torpedo de popa, efectuando el lanzamiento a las a las 13:37 hrs (HLB y 07:37 HLV).

las herramientas de sistemas de información geográfica ArcGIS v10.5 y QGIS v 3.18. correlacionados con el sistema de la Carta Náutica de posicionamiento de la *DKM Marine Quadratkarten* Nr. 1870. Proceso realizado por Rodrigo Lazo.

⁹⁶⁶ General (US Army) Henry C. Pratt, comandante general del sector Trinidad, Capitán de navío (US NAVY) S.P. Oneider, comandante de la base aeronaval norteamericana de Chaguaramas, Teniente coronel (USAAC) Waddington, comandante del aeródromo de Waller Field, Almirante (RN) Sir Michael Hodges comandante de las unidades de la Royal Navy en Trinidad y el gobernador de la isla Sir Hubert Young. Fuente: David J. Bercuson y Holger Herwig, *ob. cit.*, 95.

Mientras los torpedos realizaban la carrera hacia su objetivo, el tanquero viró repentinamente a babor esquivando con la maniobra el impacto de los torpedos. Tal vez su capitán había detectado la estela de los torpedos o avistado el periscopio del submarino. Repentinamente aparecieron dos bombarderos a circular el tanquero atacado y dos buques escoltas se dirigían a la posición del submarino, por lo que Achilles desistió de su ataque, ordenando inmersión y tomando rumbo al Noroeste.⁹⁶⁷ Justo a las 21:05 hrs. (HLB y 15:05 hrs. HLV) el operador del hidrófono del U-161 reportó un contacto en marcación 345° al Noroeste de la Boca Grande. El U-161 trimó a profundidad periscopio y pudo observar: "Tanquero, 5000 toneladas. Sin identificación de neutralidad, probablemente estadounidense acercándose a gran velocidad al U-161". Su tercera presa era en realidad sería el petrolero británico *Circle Shell* de 8.207 TBR.⁹⁶⁸ Achilles mantuvo su unidad sumergida, en espera de su desprevénida presa. Al encontrarse a una distancia de 910 metros siendo las 21:13 hrs. (HLB y 15:05 hrs. HLV, en cuadrícula ED 9842), Aquiles ordenó disparó un doble tiro de torpedos, y después de 59 segundos, "Impacto en la mitad del barco. Se eleva una columna de agua hasta la altura de sus mástiles". Después de 69 segundos, "Impacto

⁹⁶⁷Anotación del diario de navegación *KTB* del U-161, día 21. de febrero de 1942. Hora 21:13 hrs. HLB cuadrícula ED9842 Fuente N.A.R.A. PG30148/53, 53. Ver también David J. Bercuson y Holger Herwig, *ob. cit.*, 100.

⁹⁶⁸ *Circle Shell*: Tanquero mediano, Desplazamiento: 8,207 TBR. Construido en 1931 - Howaldtswerke AG, Hamburg 1924. Propietario: Anglo-Saxon Petroleum Co Ltd, London. Puerto Base: Londres. Nacionalidad: británica. Capitán, John Thomas Sinclair Tripulación: 58 oficiales y marineros Fuente: U-boat Net. Información disponible en línea en: <https://uboat.net/allies/merchants/ship/1355.html>, Consultado el 12 de julio 2021 y *Lloyds Register of British and Foreign Shipping*: Universal Register (Londres 1941).

justo antes del embudo. Asimismo, alto columna de agua"⁹⁶⁹. El primer torpedo voló las placas del costado de estribor del tanquero, atravesando los mamparos interiores abriendo un boquete por el costado de babor. El segundo torpedo voló la popa, arrancando el timón y la hélice. El petrolero comenzó a escorarse pesadamente por el costado de estribor, pero manteniéndose a flote. Por lo que el comandante del U-161 maniobró su unidad para corregir la posición de tiro y dar el golpe de gracia al tanquero, detectando que este emitía señales de socorro a Puerto España. "*Código SSS*" a los pocos minutos un bombardero Fairey Albacore de la Royal Navy proveniente del aeródromo de Piarco Field, se aproximó a gran velocidad lanzando dos bombas de 100 libras las cuales cayeron a 50 metros del submarino por lo cual Achilles ordenó inmediatamente "¡inmersión de emergencia a 50 metros!" A las 22:23 hrs (HLB y 16:23 hrs. HLV). Aquiles llevó nuevamente al U-161 a la profundidad de periscopio, observando al maltrecho tanquero ardiendo en medio de un mar lleno de combustible. También pudo apreciar que había tres aviones enemigos surcando el cielo alrededor del área ya que dos bombarderos B-18 estadounidenses provenientes de Waller Field se habían unido a la cacería. Constatando que las tres aeronaves habían detectado claramente la sombra de su submarino en las traslucidas aguas caribeñas. Dada la fuerte cobertura aérea enemiga y al ataque con bombas, Achilles decidió sumergirse y esperar el anochecer. A las 01:49 hrs (del día 22 de febrero HLB y 18:49 hrs. HLV), considerando el momento apropiado subió a profundidad de periscopio. Achilles, a

⁹⁶⁹ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-161, día 21. de febrero de 1942. Hora 13:44 hrs. HLB cuadrícula ED 9873 Fuente N.A.R.A. PG30148/52-53.

través del visor de su periscopio, pudo distinguir claramente que la tripulación del tanquero había logrado bajar los botes salvavidas y abandonar la nave.⁹⁷⁰ Durante la hora siguiente, maniobró su unidad para colocarla en posición de ataque. Encontrándose a una distancia de 500 metros lanzó el torpedo ubicado en el tubo IV de proa. ¡“Impacto directo”! El petrolero se hundió rápidamente por la popa zozobrando diez minutos después de haber sido impactado a 18,6 millas náuticas al norte de la costa oeste de la Península de Paria en posición, Lat. 11° 03'N, Lon. 62° 03'W (Cuadrícula ED 9739).⁹⁷¹ "Al salir nuevamente a la superficie el U-161, desde la torreta de mando de su submarino, Achilles pudo apreciar que había emergido en medio de un mar desolado repleto de combustible, desechos y restos del tanquero británico. Ordenó un rumbo en la dirección general del Pasaje de la Mona, al Sureste de Dominica. Ya era momento de abandonar el sector de Trinidad para recargar las baterías casi agotadas, ventilar el barco y recargar los tubos de torpedo de proa. A las 05:34hrs del día 23 de febrero (HLB y 23:34 hrs. HLV del día 22 de febrero) encontrándose navegando en superficie y a 98 Mn. al Sur oeste de isla de Aves, (Cuadrícula ED 5087) el U-161, detectó la sombra de su cuarta víctima, era el viejo carguero norteamericano *Lihue*⁹⁷²

⁹⁷⁰ Un miembro de la tripulación El capitán del buque, 51 tripulantes y cinco artilleros fueron recogidos por el remolcador británico *Busy* y desembarcados en Puerto España, Trinidad, el 23 de febrero. Habiendo perecido solo un tripulante del tanquero. Fuente: U-Boat Net. Información disponible en línea en: <https://uboat.net/allies/merchants/ship/1355.html>. Consultado el 12 de julio 202.

⁹⁷¹ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-161, días 21 y 22. de febrero de 1942. Hora 00:49 hrs. HLB cuadrícula ED 9739 Fuente N.A.R.A. PG30148/54-55. 54-55.

⁹⁷² *Lihue*: Buque Mercante mediano a vapor. Desplazamiento: 7.001 TBR. Construido en 1919 - US Shipping Board (USSB). Propietario: Matson Navigation Line. Puerto Base: San Francisco. Nacionalidad. Norteamericano. Capitán, W.G. Leithead Tripulación: 45 oficiales y marineros Fuente: U-Boat Net. Información disponible en línea en: <https://uboat.net/allies/merchants/ship/1368.html>. Consultado el 12 de julio 2021, y *Lloyds Register of British and Foreign Shipping*: Universal Register

de 7.001 TBR que cubría la ruta Ruta New York - Trinidad - Golfo Pérsico, con carga general y material de guerra, por lo que Aquiles ordenó preparar el ataque desde la superficie y predisponer el tubo III de proa para el lanzamiento de torpedos y comenzar aproximarse para estar en posición y alcance de tiro y al estar a 2.600 metros, ordenó el lanzamiento del torpedo y al cabo de dos minutos y seis segundos de recorrido, el torpedo impactó contra la proa por costado de babor delante de la bodega N ° 1 del carguero el cual detuvo momentáneamente su marcha y comenzó a hundirse por la proa. Inmediatamente el Lihue comenzó a enviar mensajes por radio de "advertencia de presencia de submarino", seguido por un "SOS, Estoy hundiéndome". Señaló Aquiles en su diario de navegación.⁹⁷³ A las 06:59 hrs. (HLB y 00:59 hrs. HLV) el comandante del U-161 ordenó despejar la cubierta principal y preparar para abrir fuego con el cañón de 105 mm disparando tres salvas contra el carguero norteamericano que respondió de inmediato el fuego de artillería con su cañón de 3 pulgadas y cuatro ametralladoras de calibre de .50 y dos de calibre .30, lo que obligó al submarino a sumergirse. Algunos proyectiles impactaron en el agua muy cerca del U-161. Por lo que Achilles ordenó inmersión de emergencia con el propósito de preservar la seguridad de su submarino. En inmersión el U-161 se dispuso efectuar el seguimiento y mantener el seguimiento del mercante y atacarlo nuevamente emergiendo a las a las 07:24 hrs. (HLB y 1:24 hrs HLV) volviendo a disparar con el cañón de 105 mm de la

(Londres 1941).

⁹⁷³Anotación del diario de navegación *KTB* del U-161, día 23. de febrero de 1942. Hora 06:43 hrs. HLB cuadrícula ED 5087 Fuente N.A.R.A. PG30148/56. 56.

cubierta principal, contra el carguero impactando varias veces en la superestructura del mismo en la cual se desataron varios incendios, pero aun así se mantenía a flote. El asombrado Aquiles maniobró su submarino para tener una mejor posición de tiro para dar el golpe de gracia con un torpedo, pero el capitán del carguero realizó maniobras evasivas realizando patrones de zigzag, y luego poner su rumbo para embestir al U-161 el cual se encontraba a 1500 metros por lo que tuvo que hacer nuevamente una inmersión de emergencia para evadir la embestida del carguero y poder mantener el seguimiento pero sumergido durante el resto día.⁹⁷⁴ A las 18.39 hrs. (HLB y 12,39 hrs. HLV) realizó nuevamente otro ataque con dos torpedos siendo esquivados por el carguero. El frustrado Achilles suspendió el ataque a las 19:00 hrs. retomando el ataque una hora más tarde (20:00 hrs, HLB y 14:00 hrs. HLV en cuadrícula ED5983) arribaron dos bombarderos norteamericanos, uno de ellos un bimotor B-18 y el otro un bombardero ligero *Douglas A-20 Havocs* los cuales realizaron varios ataques con cargas de profundidad al U-161 el que sufrió, fuerte sacudidas motivado a las ondas explosivas submarinas, poniendo a prueba a la tripulación del submarino y causando daños menores en la sala de máquinas, por lo que el U-161 tuvo que ser llevado a 110 metros de profundidad a fin de evadir el ataque. Achilles pensó que el Lihue posiblemente era un buque trampa para submarinos.⁹⁷⁵ No tenía sentido seguir adelante con su cacería, por lo que el comandante del U-161 asentó lo siguiente en su diario de

⁹⁷⁴ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-161, día 23. de febrero de 1942. Hora 07:24 hrs. HLB cuadrícula ED 5825 Fuente N.A.R.A. PG30148/57. 57.

⁹⁷⁵ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-161, día 23. de febrero de 1942. Hora 20:00 hrs. HLB cuadrícula ED 5983 Fuente N.A.R.A. PG30148/59. 59.

navegación. "Dejé que el carguero se fuera dado a que no puedo atacarlo sumergido y debido a la necesidad de recargar las baterías que se encontraban en su límite inferior de carga abandono su persecución."⁹⁷⁶

Pero después del ataque fallido de la noche, la tripulación de ocho oficiales, 28 tripulantes y nueve guardias armados abandonaron el *Lihue* en dos botes salvavidas y tres balsas. Todos los tripulantes fueron rescatados cuatro horas más tarde por el Tanquero británico *British Governor*, después de que un avión de los Estados Unidos direccionara al tanquero hacia los botes salvavidas. Una partida de salvamento del *HMCS Prince Henry* (F 70) (Capitán J.C.I. Edwards, *RCN*) abordó el *Lihue* en un intento por salvar la unidad, pero el barco se hundió el 26 de febrero en Lat.14° 30'N, Long. 64° 45'W (Cuadrícula ED 5955), mientras era remolcado a Santa Lucía por el *USS Partridge* (AM 16)⁹⁷⁷

Después del frustrado ataque al *Lihue*, el comandante del U-161 evaluó la posibilidad de dirigirse a la isla de Granada para recargar las baterías y los tubos lanza torpedos de proa, como también de poder realizar las reparaciones necesarias y subsanar los daños ocasionados por los ataques de los aviones norteamericanos con cargas de profundidad, pero dado a la fuerte presencia de patrullaje aéreo en esa zona optó por dirigirse a la isla de la Blanquilla, perteneciente a Venezuela, avistando su

⁹⁷⁶ Anotación del diario de navegación KTB del U-161, día 23. de febrero de 1942. Hora 22:50 hrs. HLB cuadrícula ED 5893 Fuente N.A.R.A. PG30148/60. 60.

⁹⁷⁷ Fuente: U-Boat Net. Información disponible en línea en: <https://uboa.net/allies/merchants/ship/1368.html>. Consultado el 12 de julio 2021

costa oeste a las 16.00 hrs (HLB y 10:00 hrs. HLV) del 27 de febrero. Allí comenzó la carga de baterías, la realización de la reparación de las averías e intentó transferir los torpedos ubicados en el almacén/pañol, ubicado debajo de la cubierta principal a la sala de torpedos de proa, maniobra que no pudo realizarse ese día, debido a las condiciones del mar. El U-161 se mantuvo al oeste de la blanquilla haciendo patrones de navegación este-oeste (cuadrícula ED 8546), hasta las 12:00 hrs. (HLB y 0:00 hrs HLV) del 1 de marzo cuando se logró transferir 4 torpedos desde el pañol/almacén de torpedos, ubicado bajo la cubierta principal a la sala de torpedos de proa, realizando pruebas de inmersión satisfactorias tal como quedó asentado en el diario de navegación.⁹⁷⁸ Una vez realizado las reparaciones y transferido los torpedos, el U-161, partió de La isla venezolana de La Blanquilla, tomando rumbo con dirección al pasaje de San Vicente (conocido también como pasaje de Barlovento ubicado entre las islas Santa Lucía y San Vicente y las Granadinas). Al sexto día de navegación, el día 7 de marzo a las 15:13 Hrs (HLB y 09:13hrs. HLV) a 138 millas náuticas al Noreste del Archipiélago de los Testigos y a 40 millas náuticas al oeste de la isla de San Vicente, el personal de guardia de la torreta de mando, avistó en el horizonte la silueta de lo que parecía un tanquero oceánico por lo que Achilles predispuso su submarino para iniciar la persecución y darle cacería. A las 17:59 (HLB y 11:59 hrs HLV en cuadrícula ED 6891) el U-161 se encontraba en posición para el lanzamiento de torpedos, teniendo en la mira de su periscopio a un tanquero que se encontraba a 1.500 metros. Achilles

⁹⁷⁸Anotación del diario de navegación *KTB* del U-161, día 01. de marzo de 1942. Hora 12:00 hrs. HLB cuadrícula ED 8546 Fuente N.A.R.A. PG30148/67. 67.

ordenó lanzar los torpedos de los tubos I y II de proa, los cuales al cabo de 73 segundos de carrera impactaron el casco de su objetivo produciendo dos explosiones que levantaron altas columnas de agua.⁹⁷⁹ La nave atacada, era el tanquero sudafricano de 9.755 TBR. *Uniwaleco*⁹⁸⁰ que hacía la ruta Trinidad-Curaçao-Freetown, cargado con 8.800 toneladas de combustible diésel. El buque perdió el control del timón y comenzó a navegar en círculo. La tripulación del tanquero logró bajar cuatro botes salvavidas y abandonar la nave y motivado a que se hundía muy lentamente, el comandante del U-161 ordenó lanzar un tercer torpedo como *coup de grâce* contra el tanquero produciendo tres fuertes explosiones hundiéndose en tres minutos (en Lat. 13° 23'N. Long. 62° 04'W (Cuadrícula ED 6891) arrastrando al fondo tres de los cuatro botes salvavidas perdiendo la vida 18 de sus 51 tripulantes. Los 33 sobrevivientes restantes, entre ellos su capitán, fueron rescatados del mar y llevados a San Vicente dos días después.⁹⁸¹ En los momentos finales del *Uniwaleco* y antes de desaparecer de la superficie del mar, aparecieron en el área, dos bombarderos norteamericanos que obligaron al U-161 a realizar una inmersión de emergencia y permanecer sumergido para esquivar ataques de los aviones enemigos.

⁹⁷⁹ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-161, día 07. de marzo de 1942. Hora 17:59 hrs. HLB Fuente N.A.R.A. PG30148/74. p. 74. Ver también; Jürgen Rohwer. *Axis submarine successes 1939-1945. ob. cit.*, 84.

⁹⁸⁰ *Uniwaleco*: Buque Tanquero oceánico. Desplazamiento. 9.755TBR. Construido: En 1905 - Harland & Wolff Ltd, Belfast Propietario. Union Whaling Co Ltd, Puerto Base: Durban Nacionalidad: Sudafricano. Capitán: Johannes Marins Bernard Rosvik. Tripulación 51 oficiales y marineros. Fuente: U-Boat. Net. Disponible en Línea en <https://uboa.net/allies/merchants/ship/1407.html>. Consultado el 14 de Julio 2021 y *Lloyds Register of British and Foreign Shipping*. Universal Register (Londres 1941).

⁹⁸¹ Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 50. Ver también; David J. Bercuson y Holger Herwig, *ob. cit.*, 104-105, y Kenneth, Wynn, *U-boat Operations of the Second World War. Volumen I, ob. cit.*, 124.

Manteniéndose sumergido el U-161 espero horas para que la presencia aérea enemiga se retirase del área. Mientras, durante esa espera, en la sala de operaciones del *U-Boot*, su comandante Achilles, su primer oficial, el teniente Bender y el jefe de máquinas el teniente maquinista Klassens evaluaron la situación de la unidad, ya que la disponibilidad del combustible era solo suficiente para realizar la travesía de retorno al puerto de *Lorient* a 4.000 millas náuticas, por lo que no era factible retornar al área de operaciones asignada al norte de Trinidad. En cuanto a la disponibilidad de torpedos solo quedaban abordo tres, por lo que tampoco era admisible regresar a puerto con ellos. Ponderando la situación, los tres oficiales decidieron realizar la navegación de retorno a su puerto base en Francia, navegando con rumbo Noreste, a través del Paso *de la Mona*, y realizar una incursión final, a la isla de Santa Lucia que se encontraba en la ruta de retorno. Santa Lucia había sido cedida al gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica en el *Acuerdo de Bases por destructores* de 1940. Ya Washington la consideraba estratégica para la custodia y defensa de las entradas orientales del Caribe (Canal de San Vicente, Paso de la Mona, Canal de las islas de Barlovento y Leeward) También, Santa Lucia era considerada vital como apoyo en la defensa de la Zona del canal de Panamá por lo que estaba guarnecida con instalaciones y bases y aeródromos del ejército norteamericano y una estación aeronaval de la armada norteamericana desde donde operaban 18 hidroaviones *PBY Catalina* ubicada al norte de la isla.⁹⁸²

⁹⁸² David J. Bercuson y Holger Herwig, *ob. cit.*, 107.

De acuerdo a lo asentado en su diario de navegación del día 10 de marzo, a las 02:03 hrs. (HLB y 20:03 hrs. del día 9 de marzo HLV),⁹⁸³ el U-161 inició la incursión dentro del principal puerto de la isla, Puerto Castries, y siendo las 04:40 hrs. (HLB y a las 22:49 hrs. del 9 de marzo HLV) ejecutó el ataque torpedeando al buque de pasajeros de bandera canadiense *Lady Nelson*⁹⁸⁴ de 7.970 TBR y al carguero británico de 8.141TBR *Umtata*⁹⁸⁵ en la posición Lat.14° 01'N, Long. 61° 00'W, (Cuadrícula ED 6913). La audaz incursión del teniente de navío Achilles en el puerto de Castries donde burló y dejó en caos todas las defensas norteamericanas, tiene los mismos rasgos de espectacularidad resonando como su incursión en Trinidad. Los pormenores sobre esta acción, amén de estar reflejados en el *KTB* del U-161 en las fechas correspondientes, también son tratadas y analizadas en detalle por el autor trinitario Gaylord Kelshall en su obra,⁹⁸⁶ e igualmente por los investigadores canadienses David J. Bercuson y Holger Herwig quienes dedican gran parte del Capítulo N° 6 a la incursión en Santa Lucía.⁹⁸⁷

⁹⁸³ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-161, día 10. de marzo de 1942. Hora 04:40 hrs. HLB. Cuadrículas ED 6824 y ED 6913. Fuente N.A.R.A. PG30.148/79. 77-79. Ver también; Jürgen Rohwer. *Axis submarine successes 1939-1945. ob. cit.*, 85.

⁹⁸⁴ ***Lady Nelson***: Buque mercante de pasajeros. Desplazamiento: 7,970 TBR. Construido: 1928 - Cammell Laird & Co Ltd, Birkenhead Propietario: *Canadian National Steamships Ltd*, Montreal. Puerto Base: Halifax. Nacionalidad: canadiense. Tripulación: 115 tripulantes y 110 pasajeros. Fuente: U-Boat. Net. Disponible en Línea en <https://uboat.net/allies/merchants/ship/1418.html>. Consultado 14 de julio 2021.

⁹⁸⁵ ***Umtata***: Buque Mercante. Desplazamiento: 8,141 TBR. Construido: 1935 en Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd, Walker-on-Tyne. Propietario: Bullard King & Co Ltd (Natal Line). Puerto Base: Londres. Nacionalidad británica. Capitán: R. Owen Jones. Tripulación: 92 oficiales y marineros. Fuente: U-boat Net. Disponible en línea en: <https://uboat.net/allies/merchants/ship/1419.html>. Consultado el 25 de julio 2021.

⁹⁸⁶ Gaylord T.M. Kelshall, *The Uboat War in the Caribbean, ob. cit.*, 60 64.

⁹⁸⁷ David J. Bercuson y Holger Herwig, *ob. cit.*, 107 – 116.

Al escapar de Puerto Castries, Achilles puso rumbo al norte en dirección al Paso de La Mona para luego retornar a su puerto base en *Lorient*, pero durante la navegación rumbo al Atlántico, y antes de salir del Mara Caribe el U-161 hundió dos buques aliados más. El 14 de marzo a las 14:30 hrs. (HLB y 08:30 hrs HLV en cuadrícula ED 9035) Lat. 15° 45'N 65° 05'W el submarino alemán lanzó el último torpedo disponible cargado abordo en el tubo VI de popa⁹⁸⁸ impactando al buque carguero canadiense *Sardiadoc* de 1.940 TBR el cual hacia la ruta desde el río Demerara en la Guyana británica a San Thomas con carga de bauxita. El buque se hundió de popa y no hubo sobrevivientes en el ataque.⁹⁸⁹ La última víctima del U-161 en su primera incursión en el Caribe, fue el buque faro norteamericano USS *Acacia* de 1.130 tons., el cual fue atacado por el U-161 el día 15 de marzo a las 11:37 hrs. (HLB y 05:37 HLV en cuadrícula ED 2955) al sur de Haití, siendo utilizado para el ataque, el cañón de 105 mm y las ametralladoras de 37 mm. Toda la tripulación del *Acacia* sobrevivió al ataque y antes de abandonar el buque emitió la señal de socorro y la información de que era atacado por submarinos.⁹⁹⁰ Cabe destacar que el hundimiento del *USS Acacia*, representó la primera pérdida de un buque de guerra aliado en el teatro del Caribe durante la Segunda Guerra Mundial.

⁹⁸⁸ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-161, día 14. de marzo de 1942. Hora 14:30 hrs. HLB. Cuadrícula ED 9035. Fuente N.A.R.A. PG30.148/83, 83.

⁹⁸⁹ Jürgen Rohwer. *Axis submarine successes 1939-1945. ob. cit.*, 85.

⁹⁹⁰ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-161, día 14. de marzo de 1942. Hora 14:30 hrs. HLB. Cuadrículas ED 2955. Fuente N.A.R.A. PG30.148/85. 85. Ver también Jürgen Rohwer. *ob. cit.*, 85.

Achilles, a fin de prevenir represalias con ataque aéreo, se sumergió poniendo rumbo a toda velocidad en dirección al pasaje de Guadalupe, navegando muy cerca de la isla británica de Montserrat, logrando salir desapercibidamente al Atlántico rumbo a *Lorient*, habiendo logrado hundir cinco buques representando un total de 27.997 TBR. además de haber averiado otros cuatro buques.⁹⁹¹

El segundo submarino que atacó las costas orientales venezolanas, fue el U-129 bajo el comando del teniente de navío Asmus Nicolai Claussen, cuya área de operaciones asignada había sido el área *Klagenfurt*, área correspondiente desde el Noreste de Trinidad hasta el norte de las costas de Panamaribo, Guyana holandesa, con el fin de realizar la interdicción de tráfico marítimo del transporte de Bauxita desde Georgetown y Paramaribo, ejecutando su patrulla de guerra en el periodo comprendido entre el 20 de febrero al 6 de marzo d de 1942, lapso durante el cual, el U-129 torpedeó y hundió 7 buques, tres de ellos, al Noreste del delta del Rio Orinoco.

El día 22 de febrero, el U-129 se encontraba patrullando al Noreste del delta del rio Orinoco, avistando a las 19:59 hrs. (HLB y 15:59 hrs. HLV) en Lat. 9° 22'N, Lon. 59° 02'W, (Cuadrícula. EO 1525)⁹⁹² al transporte de Bauxita canadiense *George L. Torian*⁹⁹³ de 1,754 TBR., que se encontraba navegando en ruta desde Paramaribo a

⁹⁹¹ Geylord T.M. Kelshall, *ob. cit.*, 66.

⁹⁹² Anotación del diario de navegación *KTB* del U-129, día 23. de marzo de 1942. Hora 19:59 hrs. HLB. Cuadrícula EO1525. Fuente N.A.R.A. PG30.1119/5/19, 19. Ver también Jürgen Rohwer. *ob. cit.*, 80.

⁹⁹³ **George L. Torian**: Carguero mediano transporte de Bauxita. Desplazamiento: 1,754 TBR. Construido en 1926 por Earle's Shipbuilding & Engineering Co Ltd, Hull. Propietario: Upper Lakes & St. Lawrence Transportation Co Ltd, Toronto. Puerto Base: St. Catharines. Nacionalidad: canadiense. Capitán John Allan. Tripulación: cuatro oficiales y 19 oficiales y marineros. Fuente: U-boat.Net. Disponible en línea en <https://uboat.net/allies/merchants/ship/1358.html>. Consultado el 25 de julio 2021, y *Lloyds Register*

Trinidad, fue impactado en la proa con un torpedo *G7A* lanzado desde el tubo N° IV de proa del U-129, hundiéndose a los 28 minutos del impacto a 85 millas náuticas al Noreste de Punta Barima y 68 Millas Náuticas al Noreste de isla Corocoro en el delta del Orinoco. En el ataque perdieron la vida su capitán John Allan y 14 tripulantes, lográndose solo salvar 4 marineros, quienes fueron rescatados y llevados a Trinidad por un hidroavión *PBY Catalina* de la armada norteamericana.⁹⁹⁴ En la madrugada del día 23 de febrero, el teniente de navío Claussen avistó al buque mercante norteamericano *West Zeda*,⁹⁹⁵ a 68 Millas náuticas al Noreste de la isla Corocoro en el Delta Orinoco, en Lat. 9° 13'N, Lon.59° 04'W (Cuadrícula EO 1524). El U-129 lanzó un torpedo *G7a* al mercante que navegaba sin escolta en ruta desde Mombasa-Capetown a Trinidad con un cargamento de mineral de cromo, impactándole por el costado de estribor. El buque al ser impactado, pudo enviar por la radio cuatro señales de auxilio y aviso de ataque submarino “SSS”. Los nueve oficiales y los veintiséis tripulantes pudieron arriar los botes salvavidas del costado de babor abandonando el buque. A las 10:57 hrs (HLB y 04:57 hrs. HLV), el teniente de navío Nicolai Clausen, ordenó lanzar un segundo torpedo *G7e* como *Coup de grâce* que impactó en entre la medianía y la sala de máquinas causando que el buque se partiera en dos, hundiéndose

of British and Foreign Shipping: Universal Register (Londres 1941).

⁹⁹⁴ Fuente: U-boat.Net. *Ídem*. Ver también; David J. Ferguson, Holger H. Herwing. *ob.cit.*, 16-117.

⁹⁹⁵ *West Zeda*: Buque mercante. Desplazamiento: 5,658 TBR. Construido: 1918 por la Northwest Steel Co, Portland OR. Propietario: Isthmian SS Co, New York Nacionalidad: norteamericano. Puerto Base: Portland. Capitán: Master Ivar John Harold Rosenquist. Tripulación: 9 oficiales y 26 marineros Fuente: U-Boat. Net Disponible en línea en; <https://uboat.net/allies/merchants/ship/1362.html> consultado el 25 de julio 2021, y *Lloyds Register of British and Foreign Shipping*: Universal Register (Londres 1941). Ver también Jürgen Rohwer. *ob. cit.*, 80

en 10 minutos. Al mediodía los sobrevivientes del *West Zeda* fueron avistados por un avión de patrullaje marítimo norteamericano, que direccionó a la Goleta *Esmeralda* proveniente de San Vicente que rescató a los naufragos llevándolos a Georgetown, Guyana Británica.⁹⁹⁶

A las 16:380 hrs. (HLB. y 10:38 hrs. HLV., en cuadrícula EO 1658) divisó a través del visor de su periscopio a su tercera presa en el delta del Orinoco, el cual era el transporte de mineral de bauxita canadiense de *Lennox*⁹⁹⁷ que realizaba la ruta Paramaribo-Guyana Holandesa-Puerto España, Trinidad. Clausen, puso en rumbo a su submarino para lograr la posición de tiro de torpedo.⁹⁹⁸ A las 21:00 hrs. (HLB y 15.04 hrs. HLV) en Lat. 9° 15' N, Long. 58° 30'W (Cuadrícula EO 1655) a 70 millas náuticas al Noreste de Punta Barima en el Delta del Orinoco, el *Lennox*, fue torpedeado y hundido por el U-129, perdiendo la vida en el torpedeamiento, dos de sus tripulantes. Antes de su hundimiento el capitán del *Lennox*, Daniel Percy Nolan, había podido radiar la señal de ataque submarino; “SSS” logrando bajar los botes salvavidas y poner a salvo la mayor parte de su tripulación. A los pocos minutos el U-129 emergió y se dirigió al lugar donde se encontraban los botes salvavidas con los todavía aturdidos sobrevivientes del *Lennox*.

⁹⁹⁶ *Ídem*.

⁹⁹⁷ *Lennox*. Transporte de bauxita. Desplazamiento: 1.904 TBR. Construido: En 1923 por Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd, Wallsend, Sunderland. Propietario: Canada Steamship Lines Ltd, Montreal. Puerto base: Montreal Nacionalidad; canadiense. Capitán: Daniel Percy Nolan. Tripulación: 20 oficiales y marineros. Fuente: U-Boat.net. Disponible en línea en; <https://uboa.net/allies/merchants/ship/1367.html>. Consultado el 23 de julio, 2021.

⁹⁹⁸ Anotación del diario de navegación KTB del U-129, día 23. de marzo de 1942. Hora 19:59 hrs. HLB. Cuadrícula EO 1525. Fuente N.A.R.A. PG30.1119/5/20, 20. Ver también Jürgen Rohwer. *ob. cit.*, 80.

Al estar al costado de los naufragos, Clausen desde la torreta de mando, interrogó a los atemorizados oficiales preguntando sobre el nombre del buque destino y tipo de carga, para luego suministrarles agua, algo de comida y la dirección y distancia del punto de tierra más cercano.⁹⁹⁹ Al día siguiente fueron rescatados del mar por el tanquero británico *Athellri*. El capitán y 17 marineros sobrevivientes del *Lennox* fueron desembarcados posteriormente en Puerto España. Dado a los avisos sobre su presencia en la zona realizada por los buques hundidos, Clausen abandonó la zona del delta del Orinoco poniendo *Rv 115°* en dirección al norte de las guyanas británica y holandesa.¹⁰⁰⁰ En esta área, el U-129 atacó y hundió el día 28 de febrero, al transporte de Bauxita Panameño *Bayou* de 2.605 TBR., a 140 millas náuticas al norte de Panamaribo (Guyana holandesa), en Lat. 8° 08'N, 55° Lon. 55° 14' W (Cuadrícula EO 3.774). El día 3 de marzo el U-129, torpedeo al buque carguero norteamericano *Mary* de 5.104 TBR., a 165 millas náuticas al norte de la Guyana francesa, en Lat. 8° 25'N, Lon. 52° 50'W (Cuadrícula EO 3.655). El día 7 de marzo, el U-129 realizó su último ataque dentro del contexto de la Operación *Neuland*, torpedeando y hundiendo al buque mercante norteamericano *Stell Age* de 6.188 TBR., a 130 Millas náuticas al Noreste de Paramaribo, en Lat. 6° 45' N, Lon. 53° 15' W, (Cuadrícula EO 6.625). Una vez rescatado a cuatro sobrevivientes del carguero, El U-129 de Clausen, tomó rumbo al Atlántico replegándose del área de operaciones concluyendo así su única patrulla en el

⁹⁹⁹*Ibid.*, 22-23.

¹⁰⁰⁰*Ibid.*, 24

Caribe y cerrando la primera oleada de la *Operación Neuland* en las costas venezolanas.¹⁰⁰¹

El primer submarino del grupo *Neuland* en retornar a *Lorient*, fue el U-502 de Jürgen von Rosenstiel el 16 de marzo de 1942 a las 08:20 hrs (HLB y 07:20hrs HLF) después de 58 días de operaciones, atracando en el muelle A-3 del puerto francés. El U-502 fue recibido por una multitud congregada en el muelle y por una comisión del servicio de apoyo femenino *Blitzmädchen*. El acto de recepción estaba acompasado por marchas militares interpretadas por la banda del 317^{avo} regimiento de Infantería de la *Wermacht*. También en el muelle se encontraba el comandante de la Segunda Flotilla el capitán de corbeta Viktor Schütze. El segundo submarino del grupo *Neuland* en retornar fue el U-156 bajo el mando del teniente de navío Werner Hartenstein, que atracó en el muelle *Isire* en la bahía de *Lorienta* las 10:00 hrs. (HLB y 09:00 hrs HLF) del 17 de marzo después de 58 días de operación, habiendo navegado 10.050 millas náutica y hundido tres tanqueros y un carguero, averiando también a un tanquero y un carguero, representando 23.632 TBR.¹⁰⁰² El U-156 fue recibido por el comandante de la fuerza submarina alemana el Gran almirante Karl Dönitz y su estado mayor y el comandante de la Segunda Flotilla, el capitán de corbeta Viktor Schütze, quienes subieron a la cubierta al submarino saludando y dando la bienvenida a la tripulación formada en la cubierta principal y condecorando al teniente de navío Hartenstein con

¹⁰⁰¹ Gaylord T.M. Kelshall, *ob. cit.*, 67.

¹⁰⁰² Anotación del diario de navegación *KTB* del U-156 día 17 de marzo de 1942, Hora 10:00 hrs. HLB. Fuente N.A.R.A. PG30143/, 34.

la Cruz Dorada. El U-67 al mando del teniente de navío Günther Müller-Stöckheim arribó a *Lorient* después de 71 días en la mar en la mañana del 30 de marzo, habiendo hundido dos tanqueros oceánicos (El tanquero noruego *Kongsgaard* de 9.467 TBR., y el panameño *Penelope* de 8.436 TBR.) como también un tanquero mediano de la *flota mosquito* (El holandés *Rafaella* de 3.177 TBR.).

El 2 de abril a las 10:30 hrs. (HLB y 09:39 hrs HLF) recalaba en *Lorient* el U-161 bajo el mando del teniente de navío Albrecht Achilles, concluyendo su crucero de guerra de 69 días, habiendo hundido 5 buques mercantes (Entre ellos 2 tanqueros) y averiado otros tres barcos, representando un total de 27.977 TBR.¹⁰⁰³ Achilles y su tripulación fueron recibidos por el comandante de la Segunda Flotilla, el capitán de corbeta Viktor Schütze acompañado de una multitud aglomerada en el muelle. El momento de la recepción, fue captada por tres grupos de camarógrafos del Ministerio de Propaganda del III Reich, escena que sería proyectada a través del semanario fílmico *Die Wochenschau* y utilizada por el ministro Joseph Goebbels para popularizar las hazañas logradas por Achilles en el Caribe.¹⁰⁰⁴ Tres días después, el 5 de abril, Albrecht Achilles fue condecorado por el gran almirante Dönitz con la *Cruz de Caballero en su Primera Clase*. En la última página del diario de navegación del U-161, Dönitz, asentaba la evaluación del desempeño del comandante del U-161 con generosos elogios.¹⁰⁰⁵

¹⁰⁰³ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-161, día 02. de abril de 1942. Hora 10:30 hrs (HLB y 09:30 hrs. HLF) Fuente N.A.R.A. PG30148/, 101.

¹⁰⁰⁴ David J. Bercuson y Holger Herwig, *ob. cit.*, 118.

¹⁰⁰⁵ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-161, día 03. de abril de 1942. Evaluación de

“... Primera operación magníficamente ejecutada por un joven comandante de un nuevo submarino. Especialmente son dignas de elogio, las incursiones en el Golfo de Paria y el Puerto de Santa Lucía, ejecutadas con audacia y astucia...”¹⁰⁰⁶

El U-129 con el teniente de navío Clausen y su tripulación, llegaría a *Lorient* el 5 de abril de 1942 a las 09.32 hrs (HLB y 08:32 hrs HLF9) atracando en el muelle A-3, después de su crucero de guerra por el Caribe de 71 días, habiendo hundido siete buques que representaban 25.600 TBR siendo dos de ellos, hundidos frente al delta del Río Orinoco, representando 7.562 TBR. El día 13 de marzo Nicolai Clausen fue condecorado con la Cruz de Caballero por el Gran almirante Karl Dönitz, siéndole asignando un nuevo comando en el submarino tipo IX-D2, U-182.¹⁰⁰⁷

El impacto psicológico y material de la ejecución inicial de la operación *Neuland* en el occidente de las costas venezolanas, como en Aruba y Curazao, fueron contundentes, ya que durante los primeros diez días de la operación, los tres U-Boat que operaron en esta área hundieron 22 buques, 17 de ellos tanqueros, creando un caos total pues en el *Caribbean Defense Command*, no sabían y/o no entendían realmente qué estaba pasando, con la interrogante si el ataque era realizado por submarinos alemanes y cuántos de estos estaban involucrados, o cuánto duraría esta amenaza en el Caribe. En los primeros días de la operación *Neuland*, el ataque de los tres primeros

desempeño de crucero de guerra, 102. Refrendado por G.A. Dönitz.

¹⁰⁰⁶ Traducción del alemán por el autor.

¹⁰⁰⁷ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-129, día 23. de marzo de 1942. Hora 9:32 hrs. HLB. Fuente N.A.R.A. PG30.1119/5/, 45.

submarinos alemanes logró prácticamente interrumpir el flujo de petróleo entre los centros de producción del lago de Maracaibo y las refinerías de Aruba y Curazao.

Si una nueva ofensiva dentro del contexto de la *operación Neuland* hubiese sido dirigida específicamente en atacar los petroleros de poco calado de la llamada *flota mosquito*, con el propósito de hundir la gran mayoría de este tipo específico de buques relativamente poco numerosa, se hubiese cortado las líneas de transporte de petróleo y desarticulado el proceso refinación de combustible, interrumpiendo en forma contundente el suministro de este, desde el Caribe a los distintos frentes de guerra aliados. Es posible que los mandos navales alemanes no estuvieron conscientes de la vulnerabilidad de este débil eslabón o *Talón de Aquiles*. Si se hubieran dirigido posteriores ataques de *U-Boot* contra estos pocos y específicos buques petroleros, el curso de la Segunda Guerra Mundial, muy probablemente hubiese sido alterado. Las fallas en la apreciación de inteligencia estratégica del Comando Superior de los submarinos alemanes, negaron la posibilidad de aprovechar la ventaja inicial de atacar y destruir a este débil y crítico eslabón del suministro de combustible. De hecho, inexplicablemente, la *Ubootwaffe* durante el curso la guerra, nunca más intentó interrumpir el flujo de petróleo entre el Golfo de Venezuela a las islas de Curazao y Aruba.

Tal vez, el obstinado criterio del gran almirante Dönitz de mantener y ejecutar a toda costa la política de Guerra de Tonelaje, (*Tonnagekrieg*) sin distinguir el tipo o dimensión del buque, conllevó a que los petroleros de poco calado nunca fueran considerados como objetivos específicos y prioritarios. Igualmente, la polémica

desatada entre los almirantes Reader y Dönitz, en la planificación y en el inicio de la operación *Neuland*, sobre el criterio de empleo prioritario de los U-Boot contra objetivos tácticos o estratégicos, disipó el esfuerzo del ataque inicial a las Antillas holandesas perdiendo la oportunidad de aprovechar el factor sorpresa para el ataque efectivo de las estratégicas refinerías en Aruba y Curazao. Esta falta de precisión de los objetivos y tareas a cumplir, conllevó a que los comandantes de los submarinos buscaran cumplir los dos tipos de tareas, disipando y obstaculizando el esfuerzo para poder actuar de manera más efectiva.

Por otra parte, está el tema de la neutralidad venezolana. Este fue un elemento que condicionó las acciones alemanas y aliadas en el área. Se puede decir, que esta neutralidad otorgó libertad de maniobra operacional a los submarinos en el área y posteriormente comenzaría a ser considerado un escollo para el emprendimiento de acciones de mayor alcance estratégico.

Quizás, si se hubiesen definido y distribuido los objetivos iniciales y prioritarios a cada U-Boot, se hubiesen podido cumplir ambos requerimientos de manera simultánea. Estas fallas en la apreciación estratégica de la misión, le proporcionó al comando aliado la oportunidad de reaccionar con prontitud y asertividad contra la amenaza submarina alemana. En todo caso, el impacto de esta primera oleada en las costas del Occidente del país fue de gran magnitud. De igual manera, los ataques realizados por dos submarinos alemanes en las costas orientales venezolanas generaron en términos de impacto y sorpresa, efectos devastadores en el comando aliado del Sector Trinidad. La audaz y agresiva incursión del U-161 en el Golfo de Paria tuvo un

efecto devastador sobre la moral de los mandos aliados ya que evidenció la falta de apresto, preparación y adiestramiento de las fuerzas aliadas presentes en el Caribe, como también la vulnerabilidad y deficiencias en los esquemas de defensa y alerta de sus bases militares y navales. Igualmente se demostró que el equipamiento disponible para la defensa del área caribeña era escaso, inadecuado y obsoleto. Por otra parte, los resultados de incursión del U-129 frente al delta del Río Orinoco y la costa norte de la Guayanas alertaron al comando aliado sobre la vulnerabilidad y peligro de interrupción de las líneas de transporte marítimo, desde la principal zona de producción y embarque de Bauxita.

De acuerdo a lo planteado por el historiador Gaylord Kelshall; la primera ola de la *Operación Neuland* fue un éxito sobresaliente, pues durante los 28 días de su ejecución los cinco *U-Boote* del *Grupo Neuland* hundieron 41 buques aliados, representando 222.651 TBR., de los cuales, 18 fueron tanqueros de distintos tipos, además de haber averiado en ese periodo, 11 buques adicionales, de los cuales siete fueron tanqueros, lo que representó que el diecisiete por ciento (17%) de los tanqueros de poco calado de la Flota Mosquito disponibles, que transportaban petróleo desde el lago de Maracaibo con destino a las refinerías de Aruba y Curazao, fueron hundidos o puestos fuera de servicio, generando un severo impacto en la operación de transporte como en el aspecto psicológico de las tripulaciones de estos buques, que llegaron amotinarse y realizar una huelga que amenazó con paralizar el transporte marítimo petrolero. Los marinos se negaron a salir a navegar hasta tanto no se contasen con suficientes buques de escolta, lo que generó una demanda inesperada de buques de

guerra (destruidores, corvetas y caza submarinos) poniendo en aprietos al comando aliado en el Caribe.¹⁰⁰⁸

El impacto de la primera ola de la *Operación Neuland*, considerando específicamente los buques atacados en las cercanías de las costas o islas venezolanas, representó el hundimiento o avería de 18 buques aliados de los cuales, dos fueron tanqueros oceánicos, diez fueron tanqueros de poco calado de la flota mosquito, uno de ellos de bandera venezolana, dos buques fueron transportes de mineral de bauxita y cuatro mercantes de carga general, representando un total de 99.255 TBR. (Ver Anexo N° 20). De igual manera es importante señalar que, en este primer asalto al Caribe, las unidades submarinas alemanas penetraron aguas interiores venezolanas a fin de realizar ataques al tráfico marítimo como los realizados por el U-502 en el Golfo de Venezuela y el U-161 en el Golfo de Paria, como también el de haber utilizado nuestras costas e islas, como zona de repliegue, refugio y/o madriguera como en el caso del U-67 (en Adicora y Tucacas), el U-502 y U-156 (en los Monjes) y el U-161 (en Los Testigos y La Blanquilla) tal y como se desprende de las anotaciones en sus respectivos diarios de navegación *KTB*.

¹⁰⁰⁸ Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 43-44.

B. Segunda oleada de ataques en costas venezolanas

Para el gran almirante Dönitz, los resultados de la primera oleada de la *Operación Neuland* habían sido altamente satisfactorios en términos de sorpresa, impacto y de cantidad de buques hundidos, superando incluso los éxitos obtenidos en la precedente operación (*Operación Paukenschlag*) en las costas este de los Estados Unidos de Norteamérica. Dönitz había encontrado en el Mar Caribe un punto débil en la defensa de las rutas marítimas aliadas y un área mucho más favorable para que sus submarinos pudiesen operar con éxito, dada a su percepción de que la armada norteamericana no tenía por los momentos, suficiente capacidad de reacción, debido a la poca disponibilidad de buques escolta y destructores como también por el bajo nivel de adiestramiento en guerra anti submarina (G.A.S) de sus tripulaciones.¹⁰⁰⁹ Para el gran almirante Dönitz, la única amenaza importante presente en el Caribe para sus submarinos, lo representaba la presencia de los bombarderos del Cuerpo Aéreo del Ejército Norteamericano *USAAC*, que operaban desde Aruba, Trinidad y Puerto Rico.¹⁰¹⁰ En el momento de la primera ofensiva submarina, el *Caribbean Sea Frontier* solo disponía en el Caribe, de cuatro viejos destructores de la primera guerra Mundial de la clase *Wickes* y algunas anticuadas lanchas patrulleras. Por otra parte, a mediados del mes de marzo de 1942, los gobiernos británicos y norteamericano se encontraban alarmados ante los efectos devastadores de los ataques del los U-Boot contra las costas este de norteamericana y el caribe. La reacción inicial tomada por el comando Aliado

¹⁰⁰⁹ Karl Dönitz, *Diez años y veinte días*, ob. cit., 224, 232--233.

¹⁰¹⁰ Gaylord Kelshall, T.M. ob. cit., 71.

a fin de contrarrestar la ofensiva submarina alemana, fue el de suspender temporalmente todos los zarpes de los buques tanqueros, desde el Lago de Maracaibo, Aruba Curazao y Trinidad. Igualmente, a mediados de marzo, fueron detenidas todas las salidas de los transportes de Bauxita desde el Demerara y Paramaribo,¹⁰¹¹ pero estas medidas eran circunstanciales y no se podían mantener a largo plazo. Ante esta situación, el primer Ministro Winston Churchill consideró urgente y de alta prioridad, el reforzar la custodia de las aguas americanas y caribeñas a fin de mantener el suministro de combustible por lo que asumió personalmente la dirección del *British Anti-submarine Comitte*, (Comité anti submarino británico) donde emplazó al almirantazgo británico a encontrar formas de acción para reforzar las defensas navales en el Caribe. La primera medida tomada por la *Royal Navy* fue la de desplegar a Trinidad, la 19^{Ava.} Flotilla de lanchas torpederas, la cual estaba conformada por diez lanchas *Vosper* tipo II,¹⁰¹² las cuales no tenían capacidad de atacar a los U-Boot sumergidos, pero podían disuadir a la amenaza submarina germana, reforzar las defensas del Golfo de Paria y realizar funciones limitadas de escolta a los buques que navegaban entre las islas del Caribe.¹⁰¹³ Por parte las primeras medidas tomadas por el Comando Norteamericano para reforzar las fuerzas navales presentes en el Caribe fue transferir al área al viejo destructor de la *Clase Wickes USSUpshur* (DD-144) cuya

¹⁰¹¹David J. Bercuson y Holger Herwig, *ob. cit.*, 151.

¹⁰¹²***Vosper MTB tipo II:*** Desplazamiento 49 Tons. Eslora 22 m. Velocidad 40 nudos. Autonomía: 480 Mn. a 20 nudos. Armamento: Dos tubos lanza torpedos (457 mm). Un cañón de 57mm QF 6. Mark IIA. Un cañón doble de 20mm. *Oerlikon*, ubicada en popa. Dos ametralladoras Lewis 30.3mm. y cuatro cargas de profundidad MK4. Tripulación: Tres oficiales y 10 marineros. Fuente:

¹⁰¹³Gaylord Kelshall, T.M. *ob. cit.*, 70-71.

tripulación había obtenido experiencia en guerra anti submarina (GAS) escoltando convoyes a través del Atlántico norte durante el año 1941. A mediados del mes de abril, el *Caribbean Defense Command*, recibió de la armada norteamericana, dieciséis patrulleras guarda costas *Clase Cutter*, cinco casa submarinos clase SC-461, dos buques barreminas, como también el destructor de la *Clase Gleaves*, *USS Landsdowne* DD-468 de 1,630 tons.¹⁰¹⁴ Como resultado de una serie de reuniones de coordinación realizadas entre finales de marzo y abril de 1942 por el *Washington Atlantic Convoy Conference*, en relación a la situación en el Caribe, los representantes de las armadas aliadas (*Royal Navy*, *Royal Canadian Navy* y *la US Navy*) acordaron reducir la frecuencia del zarpe de los convoyes que partían desde Canada a la Gran Bretaña, reorientando la rutas de convoyes más al Nortedel Atlántico, a fin de poder liberar y destacar al teatro de operaciones del Caribe, a dos grupos de apoyo de escolta, siendo uno de ellos el Grupo de Escolta de la *Royal Navy* B5, conformado por el destructor *HMS Havelock* y cuatro corvetas *Clase Flower*.

El otro grupo de escolta pertenecía a la *Royal Canadian Navy* conformado por cuatro corvetas *Clase Flower*, que tendría la misión de escoltar buques tanqueros desde el Caribe en ruta a la costa este del Canadá. Estas medidas amén de estar orientadas a reforzar la seguridad y presencia aliada en el Caribe, redujeron el número de convoyes que transitaban por el Atlántico en ruta a Inglaterra, trayendo como consecuencia la reducción del volumen de materiales, equipamiento y suministros que arribaba a la

¹⁰¹⁴ *Ídem*.

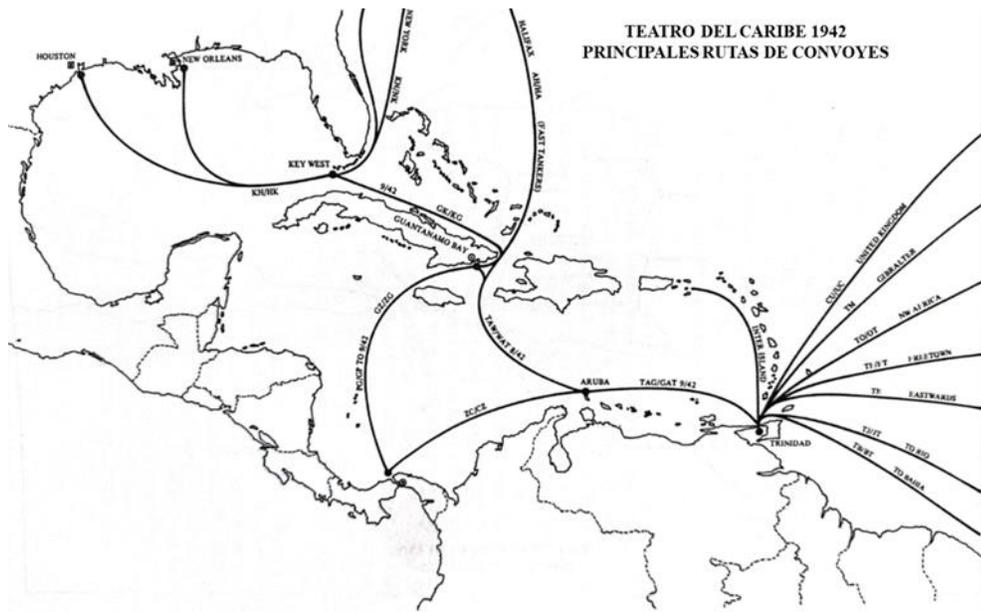
Gran Bretaña, por lo que los efectos de la *Operación Neuland*, fueron significativos en el desarrollo de la batalla del Atlántico durante el año 1942.¹⁰¹⁵

A mediados del mes de abril, el *Caribbean Sea Frontier* implementó varias medidas defensivas para el área de Trinidad colocando un campo minado frente a la entrada del Golfo de Paria, a fin de reforzar la seguridad de las aguas internas. Durante la primera quincena del mes de mayo, el arribo, al Caribe de estos Grupos de Escolta y medios navales, permitió al comando aliado, articular e implementar un complicado sistema y red de convoyes en el Mar Caribe el cual coadyuvó a reestablecer la normalidad de los zarpes entre Maracaibo, Aruba y Curazao, interconectando las rutas entre las Antillas Neerlandesas y las costas de Venezuela, Guyana y Brasil, con la complicada red de convoyes de la costa este de los Estados Unidos y con los convoyes que zarpaban desde Canadá y el Caribe con rumbo a la Gran Bretaña, vía Bermuda o Gibraltar.¹⁰¹⁶ Ver Gráfico N° 33 (Ver Anexo N° 21).

¹⁰¹⁵ David J. Bercuson y Holger Herwig, *ob. cit.*, 151.

¹⁰¹⁶ United States Naval Administration in World War II. History of Convoy and Routing Headquarters of the Commander in Chief, United States Fleet and Commander, Tenth Fleet. Documento disponible en línea <https://www.history.navy.mil/research/library/online-reading-room/title-list-alphabetically/h/history-convoy-routing-1945.html>. Consultado última vez el 2 de agosto 2021. Ver también; David J. Bercuson y Holger Herwig, *ob. cit.*, 151.

Gráfico N° 33



Principales rutas de convoyes aliados en el teatro del Caribe a partir de mayo de 1942¹⁰¹⁷

La implementación efectiva del sistema de convoyes en el Mar Caribe por parte de los aliados nunca llegó a ser verdaderamente efectivo para evitar o contrarrestar los ataques de los U-Boot contra el tráfico marítimo, como lo fue en el Atlántico Norte. El Mar Caribe era un espacio de agua mucho menor al del Atlántico, cerrado por una cadena de islas por lo cual para salir o ingresar a él debían ser por pasos o canales específicos como el Pasó de la Mona, el Pasaje de los Vientos, Anegada o el de Florida y/o el resto de estrechos canales entre las islas antillanas que se convertían en

¹⁰¹⁷ Fuente: Gaylord Kelshall, T.M. *The U-Boat in the Caribbean. ob. cit.*, 131.

excelentes puntos de emboscada utilizados por los U-Boot para cazar a los convoyes.¹⁰¹⁸

Dada los grandes triunfos obtenidos durante la primera ola de la *Operación Neuland*, el comandante de la fuerza submarina alemana decidió explotar el éxito y lanzar una segunda oleada de submarinos contra el tráfico marítimo en el mar Caribe, pero esta vez, extendiendo el área de operaciones a la zonas del Golfo de México, Canal de Bahamas, Paso de Los Vientos entre Cuba y Santo Domingo, costa sur de Cuba y Puerto Rico, Estrecho de Yucatán, Bermuda, y continuar con la ofensiva en las aguas adyacentes a Aruba, Curazao, Trinidad y las Guyanas.¹⁰¹⁹ En tal sentido el gran almirante Donitz no esperó al regreso de los submarinos del primer grupo caribeño, y el 11 de marzo ordenó el zarpe desde el puerto de *Lorient*, del U-154, unidad del tipo IXC comandado por el capitán de corbeta Walter Kolle quien debería operar en el área comprendida entre el *Paso de los Vientos* y el *Pasaje de la Mona*. La segunda unidad en zarpar de *Lorient*, fue el U-66, igualmente del tipo IX-C al mando del capitán de corbeta Richard Zapp, que soltó amarras el 21 de marzo con destino al norte de Trinidad como área de operaciones asignada. El día 24 de marzo zarparía el U-130 también del tipo IX-C, al mando del capitán de corbeta Ernst Kalls con la misión de bombardear la refinería de Curazao y operar contra el tráfico marítimo en el área inmediata a las Antillas neerlandesas. El día 30 de marzo s zarparía el U-108, al mando del teniente de navío Klaus Scholtz con el fin de operar en las aguas adyacentes a las Bahamasy Puerto

¹⁰¹⁸ David J. Bercuson y Holger Herwig, *ob. cit.*, 152-153.

¹⁰¹⁹ Karl Dönitz, *Diez años y veinte días ob. cit.* 230.

Rico. Amén de su participación en la *Operación Neuland*, el U-108, tuvo el mérito de haber realizado el primer *rendevouz* en la mitad del Atlántico, para reabastecerse de un submarino de abastecimiento *Vaca Lechera*, habiendo recibido del U-459 combustible y agua, maniobra realizada el 12 de abril.¹⁰²⁰ El 20 de abril saldría el U-155 IXC al mando del teniente de navío Adolf Cornelius Piening, seguido por el U-156 del teniente de navío Werner Hartenstein que zarparía desde *Lorient* el día 22 de abril para unirse al segundo grupo de ataque de la *Operación Neuland*, en su segunda patrulla de guerra en el Caribe, pero en esta oportunidad su área de operaciones designada era la zona del Canal de Panamá, entrando esta vez a las Antillas por el Pasaje de la Mona entre las islas de Santo Domingo y Puerto Rico.¹⁰²¹

En esta Segunda ofensiva, Dönitz implementó una innovación tecnológica de la ingeniería naval alemana; los submarinos de reabastecimiento, llamados coloquialmente *Milchkub* o *Vacas Lecheras*, y clasificados como submarino tipo U-XIV con desplazamiento de 1680 toneladas¹⁰²² (Ver Anexo N° 21). A finales del mes de marzo, el gran almirante Donitz, había destacó al Mar Caribe, al primer submarino tipo XIV, el U-459, comandado por el capitán de corbeta Georg von Wilamowitz-Monendorf el cual tomó posición al sur de la Bermuda el día 12 de abril, con la misión de reabastecer a los submarinos tipo IXC involucrados en la segunda oleada de la *Operación Neuland*, permitiendo extender la autonomía de patrullaje en ocho semanas

¹⁰²⁰ Gaylord Kelshall, T.M. *ob. cit.*, 72.

¹⁰²¹ *Idem.*

¹⁰²² Karl Dönitz, *ob. cit.*, 229-230 y David J. Bercuson y Holger Herwig, *ob. cit.*, 127.

de operación. Al disponer del submarino de reabastecimiento U-459, ubicado al sur de la Bermuda, el Comando superior de los submarinos alemanes *B.d.U.*, podía destacar al Mar Caribe a submarinos de menor autonomía tipo VII-C (Ver Anexo N°31), que operaban en la costa este de los Estados Unidos en la continuación de la operación *Paukensschlag*, aumentando la capacidad de despliegue operacional de la *Ubootwaffe* en el teatro de operaciones americano.¹⁰²³ El primer U-Boot tipo VII-C reabastecido por una *Vaca Lechera* fue el U- 549 bajo el mando del teniente de navío Dietrich Hoffman quien venía de operar en la costa este norteamericana, el cual una vez reabastecido de combustible y suministros tomó rumbo al área del Caribe seguido por el U-69 tipo VII-C al mando del teniente de navío Ulrich Graff y el U-558 bajo el mando del teniente de navío Günther Krech. Cabe destacar que durante el mes de abril y en el transcurso de diez días, el U-459 pudo reabastecer a 12 submarinos que operaban en la zona del Caribe y costa este de los Estados Unidos.¹⁰²⁴

Después de tres semanas de tregua y paz temporal en las aguas del Caribe adyacentes a las costas e islas de Venezuela, los ataques de los U-Boote, volvieron a impactar el tráfico marítimo en el área oriental de las costas venezolanas con la incursión del U-66 al mando de Richard Zapp a 14 millas náuticas al Noreste del archipiélago de los Testigos. El día 16 de abril a las 23:45 hrs (HLB y 17:45 hrs. HLV) en posición Lat. 12° 00'N, Lon. 62° 45'W, cuadrícula ED 9455 el U-66 divisó al

¹⁰²³ David J. Bercuson y Holger Herwig, *ob. cit.*, 127.

¹⁰²⁴ Gaylord Kelshall, T.M. *ob. cit.*, 73.

tanquero holandés *Amsterdam*¹⁰²⁵ lanzando dos torpedos *G7a* que impactaron simultáneamente en el casco, uno en la medianía y el otro a nivel de la sala de máquinas matando a dos tripulantes.¹⁰²⁶ El resto de la tripulación pudo arriar los botes salvavidas del costado de estribor abandonando el buque. Al día siguiente los 39 náufragos, fueron rescatados por el mercante yugoslavo *Ivan* siendo llevados al día siguiente a Puerto España en Trinidad.

A las 06: 39 hrs. (HLB y 0:39 hrs HLV) del 17 abril 1942, fue avistado por el U-66 el tanquero oceánico panameño *Heinrich von Riedemann*¹⁰²⁷ que navegaba sin escolta, en ruta desde Maracaibo vía La Guaira a Puerto España, con una carga de 127.041 barriles de petróleo crudo. Encontrándose en posición Lat. 11° 55'N, Lon. 63° 47'W, cuadrícula ED 8617 a 41Millas Náuticas al norte del archipiélago de los Testigos. Al encontrándose en posición de tiro, el U-66 realizó un lanzamiento de torpedo desde superficie que impactó en la popa por el costado de babor del

¹⁰²⁵*Amsterdam* Tanquero mediano. Desplazamiento 7,329 TBR. Construido en 1922 por Sir W.G. Armstrong, Whitworth & Co Ltd, Newcastle. Propietario: Petroleum Industrie Mij NV, The Hague. Puerto base: The Hague. Capitan H. Schol Tripulación: 6 oficiales y 35 marineros Nacionalidad; holandesa. Fuente: Uboat. Net Información disponible en línea en: <https://uboa.net/allies/merchants/ship/1545.html>. Consultado el 23 de julio 2021. y *Lloyds Register of British and Foreign Shipping*: Universal Register (Londres 1941).

¹⁰²⁶Anotación del diario de navegación *KTB* del U-66, día 16 de abril de 1942. Hora 23:45 hrs HLB. Cuadrícula 9455. Fuente N.A.R.A. PG30063/1-/, 10. Ver también; Jürgen Rohwer. *ob. cit.*, 90. Kenneth, Wynn, *ob. cit.*, 47.

¹⁰²⁷*Heinrich von Riedemann*: Tanquero oceánico. Desplazamiento: 11,020 TBR Construido en 1930 por Bremer Vulkan, Vegesack Propietario: Panamá Transport Co (Standard Oil Co), Panamá Puerto Base: Panamá Nacionalidad Panameño. Capitán: Andrew Weiler. Tripulación 8 oficiales y 36 marineros Fuente: Uboat.Net. Información disponible en línea en <https://uboa.net/allies/merchants/ship/1547.html>. Consultado el 26 de julio 2021 y *Lloyds Register of British and Foreign Shipping*: Universal Register (Londres 1941).

tanquero.¹⁰²⁸ La explosión bloqueó la pala del timón y el eje del motor de babor, ocasionando el derrame de grandes cantidades de petróleo crudo del tanque N°.6. Después de 20 minutos del impacto la tripulación abandonó el buque en tres botes salvavidas. A las 12:40 hrs (HLB y 06:40 hrs HLV) el teniente de navío Zapp ordenó lanzar otro torpedo como tiro de gracia cuyo impacto generó un fuerte incendio que se generalizó en todo el buque. A las 17:55 hrs, (HLB y 11:55hrs. HLV) dado que el tanquero no se hundía, el comandante del U-Boot, ordenó lanzar un tercer torpedo que impactó en el costado del casco del tanquero, produciendo finalmente su hundimiento a las 19:05 hrs. (HLB y 12:05 hrs. HLV).¹⁰²⁹ Uno de los botes salvavidas donde se encontraba el capitán del tanquero y 15 tripulantes arribaron a la isla de la Blanquilla a las 01:00 hrs (HLB y 19:00 hrs HLV) del día 18 abril, siendo rescatados posteriormente el día 20 abril por el buque mercante venezolano Maracaibo siendo desembarcados en la Guaira un día después. Los otros 29 tripulantes que se habían salvado en los otros dos botes salvavidas fueron rescatados del mar por el buque mercante *Karnt* a las 13:30 hrs del día 17 abril y desembarcados en Trinidad un día después.¹⁰³⁰

Después de varios días sin haber podido localizar buques aliados el teniente de navío Zapp decidió cambiar el área de búsqueda dirigiendo al U-66 más al Noreste para probar mejor suerte. A las 13:29 hrs (HLB y 07:29 HLV) del 25 abril 1942

¹⁰²⁸ Anotación del diario de navegación KTB del U-66, día 16. de abril de 1942. Hora 06:39 hrs HLB. Cuadrícula ED 8617. Fuente N.A.R.A. PG30063/1- /, 11. Ver también; Jürgen Rohwer. *ob. cit.*, 90. Kenneth, Wynn, *ob. cit.*, 47.

¹⁰²⁹ *Ídem.*

¹⁰³⁰ Fuente Información disponible en línea en <https://uboat.net/allies/merchants/ship/1547.html>. Consultado el 26 de julio 2020.

encontrándose en posición Lat. 13° 29'N, Lon. 67° 47'W, cuadrícula ED 7351, el grupo de guardia de la torreta de mando del U-66 divisó en el horizonte el humo de chimenea, el cual era de un buque mercante norteamericano *Alcoa Partner* que navegaba en zigzag y sin escolta, en ruta desde Puerto España, Trinidad, al Puerto de Mobile. USA con una carga de 8500 tons de mineral de bauxita. El comandante del U-Boot puso rumbo de intercepción para iniciar su cacería.¹⁰³¹ El día 26 de abril, el U-66 había logrado establecer su posición para el lanzamiento de torpedos siendo las 08:30 hrs (HLB y 02:30 hrs. HLV) Lat. 13° 32'N, Lon. 67° 57'W, ubicado en cuadrícula ED 4793, a 85 millas náuticas al Nor-Noroeste de la isla venezolana de Aves de Sotavento, lanzó un torpedo *G7e* el cual impactó en el casco del mercante por el costado de estribor.¹⁰³² Inmediatamente el teniente de navío Zapp, estando en superficie ordenó disparar con el cañón de 105 mm impactando al buque en la popa, lo que generó que se detuviese, pero dado al tipo y peso de la carga, el mercante norteamericano se hundió de popa en menos de cinco minutos. La tripulación de siete oficiales y 27 tripulantes, no habiendo tenido tiempo de bajar los botes salvavidas, se lanzaron al agua. Uno de los botes salvavidas había quedado flotando después del hundimiento del buque lo que permitió a los 27 miembros de la tripulación aferrarse a este, habiendo falleciendo en las aguas

¹⁰³¹ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-66, día 25. de abril de 1942. Hora 13:29 hrs HLB. Cuadrícula ED 47937. Fuente N.A.R.A. PG30063/1- /, p.14. Ver también; Jürgen Rohwer. *ob. cit.*, 91. Kenneth, Wynn, *ob. cit.*, 47.

¹⁰³² Anotación del diario de navegación *KTB* del U-66, día 26. de abril de 1942. Hora 08:30 hrs HLB. Cuadrícula ED 4793. Fuente N.A.R.A. PG30063/1- /, 14.

previo a esto, 10 de ellos. Los sobrevivientes del *Alcoa Partner*, arribaron a la isla de Bonaire 37 horas después del ataque.

El día 27 de abril a las 16:00 hrs (HLB y 10:00 hrs HLV) en cuadrícula ED 8439 el U-66 recibe la orden del *BdU* de regresar a su área designada de operaciones al área norte entre la Península de Paria y Trinidad.¹⁰³³ En su ruta de regreso a las 20:00 hrs (HLB y 14:00hrs HLV) en cuadrícula ED8553, reporta divisar el Archipiélago de los Hermanos. Una hora más tarde divisa la silueta de un tanquero al cual se dispone alcanzar para atacarlo.¹⁰³⁴ El Siendo las 04:12 hrs del 29 abril (HLB y 22:14 hrs del 28 de abril HLV) de 1942 el U-66 alcanza al objetivo y se encuentra en posición de ataque. El buque que se encontraba en la mira del periscopio del U-Boot, era el tanquero oceánico panameño *Harry G. Seidel*¹⁰³⁵ navegando a 11 nudos en ruta Aruba a Caripito en Lat. 11° 50'N, Lon. 62° 50'W, Cuadrícula ED 8696, 19,5 millas náuticas al Noreste del archipiélago venezolano de los Testigos. El *Harry G. Seidel* fue impactado por el costado de estribor por dos torpedos *G7a* lanzados desde el U-66.¹⁰³⁶ El primer torpedo impactó en la sala de máquinas y el segundo en la sala de calderas.

¹⁰³³ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-66, día 27. de abril de 1942. Hora 16:00 hrs HLB. Cuadrícula ED 8439. Fuente N.A.R.A. PG30063/1- /, 15.

¹⁰³⁴ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-66, día 27. de abril de 1942. Hora 20:00 hrs HLB. Cuadrícula ED 8553. Fuente N.A.R.A. PG30063/1- /, 16.

¹⁰³⁵ Harry G. Seidel: Tanquero oceánico. Desplazamiento: 10,354 TBR. Construido en 1930 por Friedrich Krupp Germaniawerft AG, Kiel. En 1935 fue transferido a Panama Transport Co, de Panama. Propietario Panama Transport Co (Standard Oil Co), Panama. Puerto base: Panamá. Nacionalidad: panameño. Capitán Magnus Jorgensen. Tripulación 5 oficiales y 35 marineros. Fuente UBoat.net. Información disponible en línea en <https://uboot.net/allies/merchants/ship/1574.html>. Consultado el 28 julio 2021.

¹⁰³⁶ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-66, día 29. de abril de 1942. Hora 04:12 hrs HLB. Cuadrícula ED 8696. Fuente N.A.R.A. PG30063/1- /, 17. Ver también; Jürgen Rohwer. *ob. cit.*, 91. Kenneth, Wynn, *ob. cit.*, 47.

Las explosiones detuvieron la marcha del tanquero y la inundación de la sala de máquinas provocó una fuerte inclinación de la escora a estribor y a que el buque comenzara hundirse por la popa, por lo que los 48 tripulantes arriaron tres botes salvavidas para abandonar el barco, maniobra que pudieron lograr sin contratiempo por encontrarse el mar en total calma, habiendo tenido la pérdida de dos hombres que fallecieron en la sala de máquinas. El U-66 subió a superficie a los 20 minutos después del ataque con torpedos, para terminar de hundir al *Harry G. Seidel* con el cañón de 105 mm. El buque panameño se hundió de popa a los pocos minutos de haber iniciado el ataque de artillería. Luego del hundimiento, el submarino alemán, se aproximó al área donde estaban los botes salvavidas con los sobrevivientes, El teniente de navío Richard Zapp, en perfecto inglés, le preguntó al capitán del tanquero panameño la nacionalidad, tonelaje y nombre del buque, como también si necesitaban algún apoyo, después de que el capitán del buque petrolero respondiera las preguntas y rechazara el ofrecimiento de apoyo del comandante alemán, los sobrevivientes fueron divididos en igual cantidad en los tres botes salvavidas. El teniente de navío Zapp les informó a los sobrevivientes la dirección y distancia estimada a la costa venezolana (60 millas náuticas aproximadamente) dejando el área para sumergirse. Uno de los botes salvavidas estaba equipado con un motor fuera de borda por lo que pudo remolcar a los otros dos botes en dirección a la costa venezolana. También los naufragos realizaron llamadas de auxilio a través de un radio auxiliar pero nunca recibieron respuesta. Después 21 horas de navegación, los naufragos del *Harry G. Seidel* arribaron a las costas de la Península de Paria en la Bahía de Caribe el 30 de abril a las 19:00

hrs.(HLV) donde permanecieron 24 horas en la playa. Al día siguiente, fueron asistidos por un policía venezolano quien los llevó a la población de Rio Caribe. El primero de mayo las autoridades británicas enviaron desde el comando de Trinidad un pequeño remolcador y un velero para recoger a los sobrevivientes y llevarlos a Puerto España. Una semana más tarde, 42 de los tripulantes del tanquero panameño, fueron embarcados en el buque de pasajeros *SSGeorge Washington* con destino a New York, llegando a ese puerto el 21 Mayo.¹⁰³⁷

El segundo U-Boot que incursionó en las aguas del mar caribe cercanas a las costas venezolanas fue el U-130 del tipo IXC comandado por el capitán de corbeta Ernts Kals, que ingresó al Mar Caribe el día 15 de abril, a través del paso de Anegada adyacente a las islas Vírgenes y Anguila, para la época posesión británica, de acuerdo a lo asentado en su diario de navegación.¹⁰³⁸ Kals dirigió su submarino a la costa de Curazao ya que la misión asignada era el de cañonear la refinería ubicada en esa isla indicando con ello de que, en cierta manera, el comandante de los U-Boot, trató de enmendar la falla en la apreciación estratégica de los objetivos y conciliar las tesis antagónicas que mantuvo con su superior, el gran almirante Raeder, aunque de forma ardía y fallida. El U-130 recaló al sur oeste de Curazao el día 18 de abril a las 04:20 hrs. (HLB y 22:20 hrs HLV del día 17) día 18 de abril manteniéndose durante el día en cuadrícula EC 9611 a profundidad de periscopio y a 5.000 metros de distancia de la

¹⁰³⁷ Standard Oil Company (New Jersey). *The Ships of the Esso Fleet in World War II*. New York, The Conway Printing Company, Inc. 1946. 207-208.

¹⁰³⁸ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-130, día 15 de abril de 1942. Hora 00:00 hrs HLB. Cuadrícula DO8988. Fuente N.A.R.A. PG3013/1-6 /, 18.

costa de Willemstad a fin de estudiar la ubicación de las instalaciones costeras y esperar el momento idóneo para el ataque posado en el fondo.¹⁰³⁹ En las primeras horas del día 19 el U-130 inició su aproximación a las costa de Curazao emergiendo a las 09:05 hrs (HLB y 03:05 hrs HLV) en cuadrícula EC 9616, estando a 1.800 metros de la línea de costa comenzó a disparar con su cañón de 105 mm., contra la refinería de *Santa Ana* de la *Royal Dutch Shell*. Kals observó desde la torreta de mando del U-130, cómo doce proyectiles de su cañón impactaban en tierra, pero de inmediato desde distintos puntos de la costa la reacción del 252^{avo} Grupo de Artillería del ejército norteamericano que abrió un nutrido fuego de artillería de distintos calibres sobre su submarino, por lo que tuvo que abortar la misión y retirarse y sumergirse dado el nivel de alerta de las defensas costeras emplazadas en las adyacencias de la refinería.¹⁰⁴⁰ Luego de este fallido intento el U-130 se dirigió rumbo a la costa norte de la Goajira donde operó muy cerca de la costa durante los días 23 y 24 de abril saliendo del mar Caribe por el paso de la Mona el día 2 de mayo y arribando al puerto de *Lorient* el 6 de junio de 1942 después de 75 días en la mar, habiendo solo hundido al mercante noruego *Grenannger* de 5.393 TBR en cuadrícula DP 5.418 y al tanquero norteamericano *Esso Boston* de 7.599 TBR., en cuadrícula DP 4.754 que había zarpado desde el puerto venezolano de

¹⁰³⁹ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-130, día 18 de abril de 1942. Hora 04:20 hrs. HLB. Cuadrícula DO 9611. Fuente N.A.R.A. PG3013/1-6 /, 19.

¹⁰⁴⁰ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-130, día 19 de abril de 1942. Hora 09:05 hrs HLB. Cuadrícula DO 9616. Fuente N.A.R.A. PG3013/1-6 /, 19.

Guiria con destino al puerto Canadiense de Halifax, ambos buque fueron hundidos entre los días 11 y 12 de abril fuera y al norte del arco de islas caribeñas.¹⁰⁴¹

El tercer submarino de la segunda ola de la *Operación Neuland* que operó en las cercanías de las costas venezolanas fue el U-69 submarino del tipo VII-C adscrito a la 7^{ma} flotilla, bajo el mando del teniente de navío Ulrich Graff, el cual había zarpado de *Saint Nazaire* el 12 de abril con dirección a la costa este norteamericana. Después de haber operado por 15 días en aguas estadounidenses fue reabastecido al sur de Bahamas por la *Milchkub*U-459 para posteriormente dirigirse al Mar Caribe. El día 12 de mayo a las 09:03 hrs. (HLB y 06:03 hrs HLV) el U-69 se encontraba en la posición Lat.13° 53'N, Lon. 68° 20'W, cuadrícula ED 4726 el U-69 donde avistó y atacó con dos torpedos al tanquero mediano de bandera noruega *Lise*¹⁰⁴² de 6.826 TBR de desplazamiento, que navegaba sin escolta en ruta Southampton- Belfast Lough- Curazao. El *Lise* detuvo su marcha y el U-69 emergió para cañonear al tanquero, impactándolo varias veces la plataforma de artillería de popa matando a 12 de sus tripulantes y artilleros, demostrando lo inútil de su defensa, por lo que la tripulación recibió la orden de abandonar el buque, sobreviviendo el capitán del buque y 20 tripulantes. A las 10:02 hrs. (HLB y 04:02 hrs. HLV) posicionado en la cuadrícula ED

¹⁰⁴¹Fuente: Uboat.net. información disponible en línea en: <https://uboaat.net/allies/merchants/ship/1521.html>. Consultado el 29 de julio de 2021.

¹⁰⁴²**Lise:** Tanquero mediano Desplazamiento: 6,826 TBR. Construido en 1931 por William Doxford & Sons Ltd, Sunderland. Propietario: S. Holter-Sørensen, Oslo. Puerto base: Oslo Nacionalidad: noruego. Capitán; Sigmund Frette. Tripulación: 5 oficiales y 28 tripulantes Fuente: Uboat.net. Información disponible en línea en <https://uboaat.net/allies/merchants/ship/1633.html>. Consultado el 29 de julio de 2021.

4.726a 110 millas náuticas al Noroeste de la isla de Aves de Sotavento, el comandante del U-69 Ulrich Graff ordenó lanzar un tercer torpedo desde el tubo V de popa contra el tanquero como *coup de grâce* impactando en la medianía de este produciendo su inmediato hundimiento.¹⁰⁴³ El día 13 de Mayo, uno de los botes salvavidas del *Lisecon* ocho sobrevivientes, había derivado hasta las costas de Curazao, siendo rescatado por el patrullero auxiliar holandés *Femern*.

El día 13 de mayo de 1942 el U-69 se encontraba navegando en superficie al norte del archipiélago de Los Roques, avistando a las 00:00 hrs (HLB y 18:00 hrs. HLV del 12 mayo) en cuadrícula ED 4.977 un buque mercante que mantenía *Rv. 125°*, al cual se dispuso a atacar. A las 03:39 hrs. del 13 mayo (HLB y 21:39 hrs. HLV del 12 de mayo) el U-69, había alcanzado la posición de tiro favorable para atacar al buque mercante norteamericano *Norlantic*¹⁰⁴⁴ que navegaba desde Pensacola Florida, a Puerto La Cruz, Venezuela, sin escolta y sin armamento defensivo abordo. El teniente Ulrich Graff ordenó lanzar dos torpedos, desde los tubos II y III, los cuales falló por lo cual acercó su submarino a una distancia de 2000 metros del mercante para cañonearlo con su pieza de 105 mm y con el cañón de 37 mm. Al ser impactado por la artillería del U-

¹⁰⁴³ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-69, día 12 de mayo de 1942. Hora 10:02: hrs HLB. Cuadrícula ED 4726. Fuente N.A.R.A. PG30066/1-6 /, 23. Ver también Kenneth, Wynn, *ob. cit.*, 52. Jürgen Rohwer. *ob. cit.*, 95.

¹⁰⁴⁴ *Norlantic*: Buque mercante de carga general. Desplazamiento: 2.606 TBR Construido en 1919 por Detroit Ship Building Co, Wyandotte MI. Propietario: Norlasco SS. Co, New York. Puerto Base: New York. Nacionalidad: norteamericano Capitán: Rodger John O'Sullivan. Tripulación: 7 oficiales y 22 tripulantes. Fuente: Uboat.net. Información disponible en línea en <https://uboa.net/allies/merchants/ship/1637.html>. Consultado el 29 julio 2021. y *Lloyds Register of British and Foreign Shipping*: Universal Register (Londres 1941). Kenneth, Wynn, *ob. cit.*, 52. Jürgen Rohwer. *ob. cit.*, 95.

69, la tripulación de 7 oficiales y 22 marineros comenzaron abandonar el buque en dos botes salvavidas y dos balsas. El U.69 lanzó un tercer torpedo como tiro de gracia a las 04.08 hrs. (HLB y 22:48 hrs. HLV) impactando en el costado de estribor al nivel de la sala de calderas. El barco comenzó a hundirse diez minutos después de haber sido alcanzado por el torpedo en la posición Lat. 12° 13'N, Lon.66° 30'W, en cuadrícula ED 7325 a una distancia de 15 millas náuticas al Nor-nor este del Archipiélago de Los Roques.¹⁰⁴⁵ Dos tripulantes del *Nortlantic* perecieron en la sala de calderas por el impacto del torpedo y cuatro perdieron la vida en cubierta por efecto del fuego de la artillería del U-Boot, mientras, otro murió más tarde a bordo de un bote salvavidas como consecuencia de las heridas sufridas por el cañoneo. Al anochecer del 16 de mayo las balsas y botes salvavidas del mercante norteamericano fueron avistados por el bergantín comercial holandés *India* que recogió a los naufragos y los llevó a la isla de Bonaire al día siguiente. Luego el 24 de mayo, dos sobrevivientes que se encontraban en una balsa fueron rescatados por el mercante *Marpesia* y llevados a Puerto España Trinidad. El U-69 regresó al puerto de *Lorient* el 25 de junio de 1942 después de 75 días de operación (1 mayo - 25 jun 1942) habiendo hundido en el transcurso de su tercer crucero de guerra cinco barcos aliados (un buque mercante carguero, un tanquero oceánico, un remolcador de altura, un buque velero y un mercante transporte de

¹⁰⁴⁵ Anotación del diario de navegación KTB del U-69, día 13 de mayo de 1942. Hora 03:39: hrs HLB. Cuadrícula ED 7.325. Fuente N.A.R.A. PG30066/1-6 /, 25. Ver también Kenneth, Wynn, *ob. cit.*, 52. Jürgen Rohwer. *ob. cit.*, 95. Ver también Kenneth, Wynn, *ob. cit.*, 52. Jürgen Rohwer *ob. cit.*, 95.

minerales) con un total de 12.045 TBR., dos de ellos en el área del Caribe venezolano.¹⁰⁴⁶

A las 00:26 hrs del día 14 mayo de 1942 el U-155 submarino del tipo IXC, comandado por el teniente de navío Adolf Cornelius Piening, quien había zarpado del puerto de *Lorient* el 24 de abril a fin de realizar su segundo crucero de guerra y la primera incursión en el mar Caribe avistó en cuadrícula ED 9846 al mercante belga *Brabant*¹⁰⁴⁷ el cual navegaba sin escolta a 10.5 nudos, en ruta de Trinidad a Curazao encontrándose a 25 millas náuticas al Noreste del archipiélago de Los Testigos¹⁰⁴⁸. *El Brabant* estaba armado con un cañón doble de 40/ 60mm y seis ametralladoras de de variado alibre, El comandante del U-155 intentó inicialmente realizar el ataque preparando un lanzamiento de torpedo sumergido, pero, motivado a la oscuridad de la noche impidió mantenerlo en marcación y resolver el cálculo de tiro de torpedo, por lo que emergió hasta la superficie para fijar su posición. A las 04:40 hrs del 14 mayo de 1942 (HLB y 22:40 hrs HLV del 13 de mayo) en la posición Lat.11° 32'N, Lon. 62° 43'W, cuadrícula ED 9489,¹⁰⁴⁹ el teniente de navío Piening ordenó lanzar un torpedo

¹⁰⁴⁶Anotación del diario de navegación *KTB* del U-69, día 25 de junio de 1942. Hora 08:23: hrs HLB. Cuadrícula Fuente N.A.R.A. PG30066/1-6 /, última página S/N.

¹⁰⁴⁷***Brabant*** Buque mercante de carga general. Desplazamiento: 2.483 TBR Construido en 1938 por John Cockerill SA, Hoboken, Antwerp. Propietario: Armement Deppe, Antwerp Puerto Base: Antwerp Nacionalidad: belga Capitán: Michel Hostens. Tripulación: 7 oficiales y 26 tripulantes. Fuente: Uboat.net. Información disponible en línea en <https://uboat.net/allies/merchants/ship/1646.html>. Consultado el 29 de julio 2021.y Lloyds Register of British and Foreign Shipping: Universal Register (Londres 1941).

¹⁰⁴⁸Anotación del diario de navegación *KTB* del U-155, día13 de mayo de 1942. Hora 00:26: hrs HLB. Cuadrícula ED 9846. Fuente N.A.R.A. PG30142/3-6 /, 13.

¹⁰⁴⁹Anotación del diario de navegación *KTB* del U-155, día13 de mayo de 1942. Hora 00:26: hrs HLB. Cuadrícula ED 9489. Fuente N.A.R.A. PG30142/3-6 /, 14. Ver también Kenneth, Wynn, *ob. cit.*, 119.

G7e que impactó en el costado de estribor, entre el mástil principal y el puente de mando. *El Brabant* inmediatamente se escoró sobre el costado de estribor y giró sobre su quilla en forma tan rápida y violenta, que impidió a la tripulación de 27 hombres, cuatro artilleros y dos pasajeros lanzar los botes salvavidas o enviar una señal de socorro. Solo once tripulantes y un artillero lograron salvarse en una balsa que flotaba libremente en el agua siendo rescatados posteriormente por el buque *Glittre* desembarcándolos en Trinidad el 16 de mayo.¹⁰⁵⁰

Tres días después de haber hundido al mercante belga *Brabant* el grupo de guardia del U-155 avistó a las 01:29 hrs del 17 de mayo (HLB y 19:29 hrs del 16 de mayo HLV) en cuadrícula ED 9469¹⁰⁵¹ al tanquero británico de 8.136 TBR *San Victorio*¹⁰⁵² que se encontraba navegando sin escolta en ruta desde Curazao a Freetown, GB realizando su viaje inaugural, transportando 12.000 tons de benzina. El U-155 se aproximó a 700 metros del tanquero lanzando un primer torpedo *G7e* el cual no explotó. Un segundo ataque del U-155 fue realizado a las 02:17 hrs. (HLB y 20:17 hrs del día 16 de mayo HLV) en posición Lat. 11° 40'N, Lon. 62° 33'W cuadrícula ED

Jürgen Rohwer. *ob. cit.*, 95, Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 82

¹⁰⁵⁰ Fuente: Uboat.net. Información disponible en línea en <https://uboa.net/allies/merchants/ship/1646.html>. Consultado el 29 julio 2021.

¹⁰⁵¹ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-155, día 17 de mayo de 1942. Hora 01:29: hrs HLB. Cuadrícula ED 9469. Fuente N.A.R.A. PG30142/3-6 /, 17.

¹⁰⁵² *San Victorio* Buque tanquero de poco calado. Desplazamiento: 8,136 TBR Construido en 1942 por Blythswood Shipbuilding Co Ltd, Glasgow. Propietario: Eagle Oil & Shipping Co Ltd, London Puerto Base: Londres Nacionalidad: británico Capitán: Sidney Perry. Tripulación: 6 oficiales y 45 tripulantes. Fuente: Uboat.net. Información disponible en línea en <https://uboa.net/allies/merchants/ship/1668.html>. Consultado el 29 julio 2021. y *Lloyds Register of British and Foreign Shipping: Universal Register* (Londres 1941).

9575, el U-155 lanzó dos torpedos que impactaron contra el casco del tanquero británico, hundiéndose aproximadamente a 36 millas náuticas al Noreste del archipiélago venezolano de Los Testigos. El submarino tuvo que realizar una inmersión de emergencia 10 minutos después de haber hundido el *San Vittorio* motivado al avistamiento de un hidroavión *PBY Catalina* que se aproximaba al U-Boot.¹⁰⁵³ El capitán, 42 tripulantes, siete artilleros y un pasajero que estaban a bordo del *San Vittorio* perdieron la vida. El único superviviente, el artillero Anthony Ryan, fue recogido por el yate patrullero estadounidense USS *Turquoise* (PY 18) y desembarcado en Trinidad.¹⁰⁵⁴

En la mañana del 20 de mayo de 1942 el U-155 fue protagonista de un hecho importante en la Guerra submarina durante la Segunda Guerra Mundial, el cual fue de realizar el primer ataque a convoy efectuado en el Mar Caribe. Encontrándose a pocas millas al Noreste del archipiélago venezolanos de los Testigos, a las 05:30hrs (HLB y 23:30 hrs. del 19 de mayo HLV) en cuadrícula ED 8697, el U-155 divisó un convoy que mantenía rumbo sur por lo cual inició la aproximación para el ataque.¹⁰⁵⁵ El Convoy era el OT-1, que había zarpado desde el puerto de Nueva York con destino a Trinidad para luego dirigirse al puerto africano de Cape Town, siendo el primer convoy

¹⁰⁵³ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-155, día 17 de mayo de 1942. Hora 02:17: hrs HLB. Cuadrícula ED 9575. Fuente N.A.R.A. PG30142/3-6 /, p.17. Ver también Kenneth, Wynn, *ob. cit.*, 119. Jürgen Rohwer. *ob. cit.*, 96.

¹⁰⁵⁴ Fuente: Uboat.net. Información disponible en línea en <https://uboat.net/allies/merchants/ship/1668.html>. Consultado el 29 de julio 2021.

¹⁰⁵⁵ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-155, día 20 de mayo de 1942. Hora 05:30: hrs HLB. Cuadrícula ED 8697. Fuente N.A.R.A. PG30142/3-6 /, 20.

que zarpaba a las aguas del Caribe, estando escoltado por el viejo destructor norteamericano de cuatro chimeneas de la Clase Wickes *USS Upshur* (DD-144) y el cañonero holandés Jan Van Brakel. Tan pronto el teniente de navío Piening estuvo en posición para el lanzamiento de torpedo a profundidad de periscopio, el *USS Upshur* (DD-144) lo detectó para atacarlo lo que forzó al comandante del U-151 a bajar a una mayor profundidad y seguir al convoy a través del hidrófono estando a 40 millas al norte de la entrada de boca de Dragón, Piening aprovechando un descuido de los buques escoltas, subió el periscopio pudiendo tomar la marcación y distancia al convoy y guiado por los sonidos recibidos del hidrófono. A las 12:08 hrs. (HLB y 06:08hrs. HLV) encontrándose en posición Lat. 11° 25'N, Lon. 62° 18'W, en cuadrícula ED 9817, lanzó un rosario de cuatro torpedos contra el convoy OT-1.¹⁰⁵⁶ El *USS Upshur*, habiendo detectado el periscopio del submarino alemán, lo atacó con cargas de profundidad, por lo que nuevamente el U-155 tuvo que bajar al fondo para evadir al destructor norteamericano, quien lo atacó durante dos horas.¹⁰⁵⁷ Dos de los torpedos impactaron en el casco del tanquero panameño de 7.797 TBR *Sylvan Arrow*,¹⁰⁵⁸ haciendo que la carga de combustible desatara un fuerte incendio a lo largo del tanquero donde un grupo de los 38 tripulantes lograron lanzar al mar dos botes salvavidas. Todos

¹⁰⁵⁶ Anotación del diario de navegación KTB del U-155, día 20 de mayo de 1942. Hora 06:30: hrs HLB. Cuadrícula ED 9817. Fuente N.A.R.A. PG30142/3-6 /, p. 21. Ver también; Jürgen Rohwer. *ob. cit.*, 97

¹⁰⁵⁷ Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 86.

¹⁰⁵⁸ **SylvanArrow**: Tanquero mediano: Desplazamiento: 7.797 TBR Construido en 1918 por New York Shipbuilding Corp, Camden NJ. Propietario: Socony-Vacuum Oil Co Inc, New York. Puerto base: Panamá. Nacionalidad: panameño. Capitán: Arthur J. Beck Fuente: Uboat.net. Información disponible en línea en <https://uboat.net/allies/merchants/ship/1681.html>. Consultado el 22 julio, 2012, y *Lloyds Register of British and Foreign Shipping*: Universal Register (Londres 1941).

los sobrevivientes fueron rescatados por el destructor norteamericano *USS Barney (DD 149)* y llevados a Puerto España Trinidad. El *Sylvan Arrow* permaneció ardiendo y se intentó remolcarlo hasta Puerto España, pero en el intento de remolque el buque se partió y se hundió el día 28 de mayo de 1942.¹⁰⁵⁹

El teniente de navío Cornelius Piening y el U-155 después de 52 días en el Mar Caribe regresaron su puerto base, el día 14 de junio de 1942 atracando en el muelle N° L2 de *Lorient* a las 0735 hrs (HLB)¹⁰⁶⁰ habiendo hundido durante su crucero de guerra 7 buques aliados representando 32.384TBR, de ellos, tres buques fueron atacados y hundidos en las costas o zona insular venezolana (dos tanqueros y un mercante) representando 18.416 TBR.

Para el almirante Dönitz los resultados de la segunda oleada de la Operación Neuland contra el tráfico marítimo en el Caribe había sido un éxito, escribiendo en sus memorias lo siguiente:¹⁰⁶¹

“... Mucho más favorables se mostraron las condiciones en el mar Caribe. Las pedidas del adversario fueron aquí extraordinarias. Cada uno de los submarinos allí apostados hundió entre seis y diez barcos. Al parecer los americanos no habían contado con la presencia de submarinos en las zonas mas alejadas del Caribe ni del Golfo de Mexico. Una vez más, habíamos encontrado aquí un punto débil...”

“... El éxito de los submarinos en el Caribe fueron muy grandes...”

¹⁰⁵⁹Fuente: Uboat.net. Información disponible en línea en <https://uboat.net/allies/merchants/ship/1681.html>, consultado el 22 de julio.

¹⁰⁶⁰Anotación del diario de navegación *KTB* del U-155, día 14 de junio de 1942. Hora 07:35: hrs HLB. . Fuente N.A.R.A. PG30142/3-6 /, última página S/N.

¹⁰⁶¹ Karl Dönitz, *ob. cit.* 232

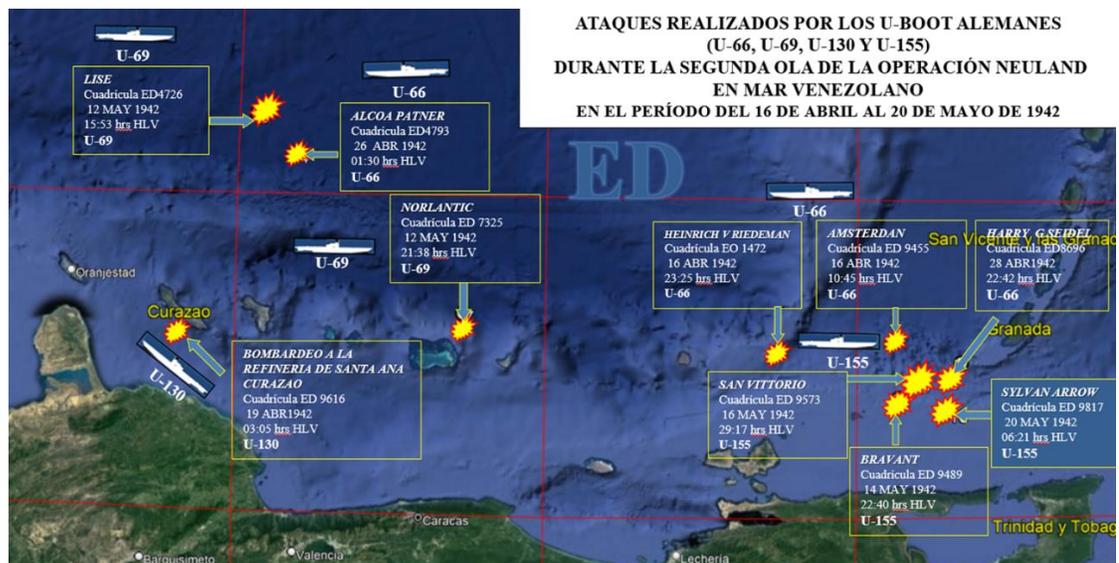
En el desarrollo de la Segunda Oleada de la *Operación Neuland* participaron 13 submarinos, de los cuales 8, del tipo IXC, habían zarpado desde Lorient y Saint Nazire y otros cinco, del tipo VII-C habían sido redirigidos desde la costa este de los Estados Unidos al Caribe maniobra que fue posible por la disponibilidad del submarino de reabastecimiento tipo XIV U-459.

De acuerdo a las estadísticas reflejadas por David J. Bercuson y Holger Herwig los hundimientos logrados por los *U-Boote* en la Segunda Oleada de la *Operación Neuland* entre los meses de abril y mayo de 1942 representaron el 78% del total de los 109 buques aliados destruidos durante esos meses en la Batalla del Atlántico, logrando hundir mayor tonelaje del que pudieron reponer y colocar en el agua, los astilleros estadounidenses, sustentando la posición del comandante de la *Ubootwaffe* de continuar con la *Tonnagerkriege* (Guerra de tonelaje) que estaba logrando los objetivos deseados.¹⁰⁶² Por su parte, los comandantes de los submarinos habían saboreado el éxito obtenido en el “*Alegre mes de Mayo*”, 1942. Ningún submarino se había perdido durante el desarrollo de las dos oleadas de la Neuland. Durante la segunda oleada de la *Operación Neuland* (16 de abril al 20 de mayo) operaron en el área cercana de las costas y zona insular venezolana cuatro U-Boat que torpedearon y/o cañonearon a nueve buques aliados que representaron 62.064 TBR., y

¹⁰⁶² David J. Bercuson y Holger Herwig, *ob. cit.*, 129.

de los cuales cinco fueron tanqueros que representaron 51.462 TBR. Ver Gráfico N° 34.

Gráfico N° 34



Ataques realizados por los U-Boot alemanes durante la Segunda Ola de la Operación Neuland en mar venezolano entre el 16 de abril y 20 de mayo de 1942.¹⁰⁶³

Para el gran almirante Dönitz, las fuerzas aliadas presentes en la zona, aun, no representaban una amenaza cierta para los U-Boot. Ni los buques de superficie ni los aviones aliados disponibles en el Caribe, ofrecían riesgo o elemento de disuasión para los comandantes alemanes¹⁰⁶⁴. Igualmente, y apesar de la implementación del sistema de convoyes, los buques mercantes y especialmente los buques petroleros, continuaron navegando individualmente en lugar de hacerlo enconvoyes. El despliegue de los

¹⁰⁶³ Infografía preparada por el autor en base a imágenes satelista de Google Earth, procesadas en MS Power Point y a la información recopilada en el Anexo N| 25 del presente trabajo de investigación.

¹⁰⁶⁴Karl Dönitz, *ob. cit.*, 226.

submarinos de reabastecimiento tipo XIV, llamados "*vacas lecheras*", contribuía a disponer de un mayor tiempo operativo en el área de operaciones. Dönitz estaba decidido, en consecuencia, enviar una tercera oleada de U-Boot y continuar con la *Operación Neulanden* el Caribe, pero en esta tercera fase, enviaría a sus U-Boot en grupos de tres o cuatro, con el fin de mantener una presión mayor y constante en el escenario de la guerra caribeña.¹⁰⁶⁵

C. Tercera oleada de ataques en costas venezolanas

Ante las cuantiosas y alarmantes pérdidas de buques en las rutas marítimas del Caribe, ocasionadas por los ataques de los U-Boot durante los meses de abril y mayo, el *Caribbean Defense Command*, implementó contra medidas para contrarrestar las futuras arremetidas de los submarinos del almirante Dönitz en el área. Amén de haberse implementado el sistema de navegación en convoyes en las rutas caribeñas a finales del mes de mayo, en el mes de junio de 1942 cambiaron las rutas de los mismos. Por otra parte, el comando aliado realizó la instalación de estaciones de detección de emisiones de radio R.D.F. (*Radio Direction Finding*) en diversas islas del Caribe, Golfo de México y sur del estado de la Florida, lo que permitió al poco tiempo, la oportunidad de interceptar las emisiones de radio de los U-Boot cuando estos enviaban sus reportes desde el Caribe al *B.d.U.* Esto permitió a los comandos de la *US Navy* y *Royal Navy* presentes en el Caribe, triangular el origen de las emisiones de radio de los U-Boot, ubicando su posición y direccionara las unidades aeronavales para su ataque y

¹⁰⁶⁵ David J. Bercuson y Holger Herwig, *ob. cit.*, 154-165.

neutralización. Otra de las medidas tomadas por el *Caribbean Defense Command*, fue la dotación y equipamiento a sus aeronaves de patrullaje marítimo y bombarderos, con el novedoso radar centimétrico de superficie-buque, (ASV Mk.II) con una capacidad de detección de 36 millas, como también con los reflectores de alta potencia *Leigh Light*, instalado en el fuselaje de los aviones con una capacidad de 22 millones de lúmenes, equipamiento, que le proporcionó a las aeronaves aliadas, la capacidad de detectar con mayor precisión a los submarinos alemanes y atacarlos inclusive de noche.¹⁰⁶⁶ De igual forma, las unidades flotantes de grupos de apoyo de escolta destacados en el Caribe, fueron dotados con el detector de radio frecuencias (conocido por su abreviatura en inglés de HUFF-DUFF, *High Frequency/Direction Finding*) lo que permitió a los buques de escolta aliados incrementar y mejorar su capacidad de detección de la presencia de los U-Boot en el área caribeña.

Otra de las medidas adoptadas por el *Caribbean Defense Command*, para proteger las entradas de los puertos y bahías de importancia, fue la de colocar redes de acero anti submarinas. En tal sentido, en las costas y puertos venezolanos fueron instaladas estas redes en la entrada de la bahía de Guanta, y en las bocas del Río San Juan.¹⁰⁶⁷ También en los puntos donde se habían emplazado las baterías de costa, (Isla de Patos en la entrada del Golfo de Paria, Las Piedras en la Península de Paraguaná y Puerto La Cruz. fueron reforzadas con la dotación de reflectores nocturnos de mayor

¹⁰⁶⁶ Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 92-93.

¹⁰⁶⁷ Juan Antonio Perfetti, *Donde Los Ríos se devuelven, Aproximación al Caripito de Siempre*. Caripito, Estado Monagas, Edición de la Alcaldía Bolivariana del Municipio Bolívar, 2009, 222.

capacidad y alcance. De igual forma la *US Navy* sembró campos de minas anti-submarinos en las entradas del Golfo de Paria, una en la entrada norte, en Boca de Dragones, donde fueron sembradas 350 minas, y la otra al sur, en Boca de serpientes. Estos campos minados fueron de dudosa y escasa efectividad contra las incursiones de los U-Boot, y paradójicamente, crearon inconvenientes y riesgos a la navegación. Esto fue motivado a que las minas se soltaban de sus anclajes debido a las fuertes corrientes y condiciones de mar presentes en las entradas del Golfo de Paria, derivando a las costas venezolanas originando en varias oportunidades trágicos incidentes para la navegación en dicha área, tal como se desprende de las noticias dadas por la prensa de la época,¹⁰⁶⁸ la tradición oral en Cumaná, Isla de Margarita,¹⁰⁶⁹ así como de los reportes dados por navegantes a los entes oficiales.¹⁰⁷⁰

Amén de estas contra medidas tomadas, la situación para el mes de junio, no se presentaba alentadora para los aliados en el teatro de operaciones del Caribe. Pero dos eventos imprevistos ayudarían a cambiar a mediano plazo, la balanza a favor de las fuerzas aliadas. La primera, sería la declaración de guerra de México a Alemania. Este hecho impactaría significativamente el escenario ya que México pondría a disposición de los Estados Unidos, sus bases aéreas y aeropuertos, permitiendo a las aeronaves estadounidenses mayor autonomía de cobertura para el patrullaje del área del Golfo de

¹⁰⁶⁸ Más detalles sobre el desastre de la balandra Alicia”, *El Heraldo*, Caracas, sábado 4 de septiembre de 1943, Año XXI, Mes V, Número 6.956. 4.

¹⁰⁶⁹ Entrevista realizada al Dr. Márcelis Mata Marín, Playa Zaragoza, Pedro González, Isla de Margarita Edo. Nueva Esparta, 28 de octubre del 2008.

¹⁰⁷⁰ Oficio N°1420 del 18 de mayo de 1942 del president de la CAVN al Director de Guerra y Marina, sobre avistamiento de mina entre Pampatar y Carupano. AGN.Cortesía de Ramón Rivero

México y del paso de Yucatán.¹⁰⁷¹ El segundo evento, igualmente imprevisto y sorpresivo, sería la información emitida por parte del *B.d.U.* a los submarinos que operaban en el área del Caribe y Atlántico Sur, del inminente ataque y actitud hostil por parte de las unidades navales brasileñas, lo cual para los comandantes de U-Boot representaba que Brasil pasaba a ser una nación enemiga. Posteriormente, el día 20 de junio, nuevamente el *B.d.U.* emitió otra comunicación a sus U-Boot instruyéndoles de comenzar hostilidades contra buques de bandera brasilera. Este hecho incrementó la tensión entre las dos naciones, pues hasta la fecha no eran beligerantes. Paradójicamente, Alemania con esta actitud, forzó Brasil a declararle la guerra el 20 de agosto de 1942, sin prever las devastadoras consecuencias que conllevaría para el desarrollo de la guerra submarina en el Atlántico Sur.¹⁰⁷²

Por parte de la *Kriegsmarine*, el comandante supremo de la fuerza submarina, el gran almirante Dönitz todavía subestimaba el apresto operacional y la capacidad de reacción de los mandos aliados presentes en el teatro de operaciones caribeño, conservando la creencia de que estos mantenían un nivel de adiestramiento y alistamiento de las tripulaciones de los buques de escolta y de las dotaciones y tripulantes de las aeronaves de patrullaje y de guerra anti submarina de la *Royal Air Force RAF* y de la *United States Army Air Corps USAAC*, todavía eran deficientes por lo que mantuvo el criterio de continuar explotando el éxito de los meses anteriores en

¹⁰⁷¹ Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 92.

¹⁰⁷² *Ídem.*

el teatro de operaciones caribeño. En tal sentido para inicios del mes de junio de 1942, el gran almirante, inicialmente desplegó al Mar Caribe once submarinos del tipo XIX-C, de los cuales, tres operarían en el área cercana al norte de Trinidad y costas orientales de Venezuela (U-502, U-126 y U-161). Otros tres submarinos del tipo IX-C, operarían frente a las costas orientales de Centro América (U-172, U-68 y U-159). Dos submarinos operarían al sur del estrecho de Yucatán (el U-107 posicionado frente a las costas de honduras y el U-504 al sur de la zona oeste de la isla de Cuba). El U-107, bajo el comando del teniente de navío Carl Emmermann se le asignó la misión de operar al sur de Puerto Rico, mientras el U-753 y el U-103 operarían en las inmediaciones de las Bahamas. Adicionalmente, dos submarinos del tipo IX-C (U-67 y U-158) fueron destacados a realizar operaciones de guerra en las aguas del Golfo de México.¹⁰⁷³

A mediados del mes de junio, el gran almirante Donitz recibió la autorización por parte Adolfo Hitler, y del gran almirante Raeder, de destacar la mayor cantidad posible de submarinos para reforzar la tercera ofensiva en el teatro de operaciones del Caribe, asignando seis submarinos adicionales (U-84, U-134, U-155, U-437, U-571 y U-575). Ver Gráfico N° 35.

¹⁰⁷³ *Ídem.*

A las 03:56 hrs (HLB. del 04 de junio y 21.56 hrs HLV. del 3 junio) el tanquero *M.F. Elliott* navegaba sin escolta, a 10 nudos de velocidad, siguiendo un patrón de navegación evasiva en *Zig-Zag*. Encontrándose al Nor Nor Este de la isla de la Blanquilla recibió un torpedo lanzado por el U-502, el cual impactó bajo la línea de flotación por la amura de estribor del tanquero.¹⁰⁷⁶ La explosión destruyó los tanques de combustible de proa lo que generó que se vertiera combustible en la superficie del mar, pero no se generó ningún incendio. Antes de hundirse, el *M.F. Elliott* emitió una señal de auxilio la cual fue captada por un hidroavión *PBY Catalina* de la US Navy. El tanquero se escoró por el costado de estribor hundiéndose de popa en apenas seis minutos en posición Lat.12° 04'N, Lon. 63° 49'W, cuadrícula ED 6892 a 42 millas náuticas al NNE de la isla de la Blanquilla¹⁰⁷⁷. Los ocho oficiales, 30 marineros y siete artilleros (el buque estaba armado con un cañón doble de 40 mm., uno de 30mm. y dos ametralladoras de 0.50 mm.) trataron de abandonar el barco en tres botes salvavidas, pero motivado a la rapidez del hundimiento no lograron arriar los botes, pereciendo cuatro oficiales y nueve marineros en el hundimiento. Los tripulantes sobrevivientes nadaron hasta cuatro balsas salvavidas que flotaban en el mar. Al día siguiente 30 sobrevivientes fueron recogidos por el destructor norteamericano USS *Tarbell* (DD 142) y desembarcados posteriormente en Puerto España, Trinidad. Dos tripulantes

Wilmington. USA, Nacionalidad; norteamericano. Capitán: Harold I. Cook Tripulación 8 oficiales y 30 marineros y 6 artilleros Fuente: Uboat.Net. Información disponible en línea en <https://uboat.net/allies/merchants/ship/1373.html>. Consultado el 29 de julio 2021.

¹⁰⁷⁶ Jürgen Rohwer. *ob. cit.*, 100 y Kenneth, Wynn *ob. cit.*, 321.

¹⁰⁷⁷ *KTB* del *B.dU.* del 04 de junio de 1942. Fuente N.A.R.A. PG 30302. S/N

sobrevivientes del *M.F. Elliott* fueron rescatados por el U-502 siendo interrogados por su comandante, pero la aparición sorpresiva de un PBY *Catalina*, forzó al submarino a realizar una inmersión de emergencia llevándose a bordo a los dos sobrevivientes del tanquero, los cuales fueron soltados cuatro horas más tarde en una balsa de goma con provisiones. Los dos tripulantes fueron rescatados del mar por el tanquero brasilero *Santa Maria* y desembarcados en el puerto de Santos, Brasil el 01 de Julio.¹⁰⁷⁸

El mismo día 4 de junio, teniente de navío Jürgen von Rosenstiel, recibía un radiograma emanado por el *B.d.U.* ordenándole posicionarse cerca de Boca de Dragones para aprovechar la ventaja que daba la fase de luna nueva y mantenerse en el área para vigilar el movimiento y salidas de los convoyes del Golfo de Paria. A pesar de esta orden, Rosenstiel al arribar al norte de Trinidad, puso rumbo oeste para bordear la costa norte de Venezuela para explorar y verificar las rutas internas de cabotaje que se realizaban en la zona del puerto de la Guaira. El día 9 de junio, el U-502 se encontraba a pocas millas al norte de Cabo Blanco, en la zona norte centro costera venezolana, siendo las primeras horas de la tarde, las serviolas de guardia del U-502 divisaron en el horizonte, las estelas de humo de un grupo de buques que navegaban en convoy y cuyo rumbo *Rv.* 270° los traía directo a su posición, por lo que ordenó llevar su submarino a profundidad de periscopio para esperar el momento de atacar al convoy que se aproximaba directo a donde estaba. Al desobedecer las órdenes recibidas, von Rosenstiel se encontró en el sitio indicado y momento indicado.

¹⁰⁷⁸ Fuente: Uboat.Net. Información disponible en línea en <https://uboa.net/allies/merchants/ship/1373.html>. Consultado el 29 de julio 2021.

El convoy que se aproximaba al U-502 era el TA-5 que había zarpado de Puerto España en la madrugada del 9 de junio. Para proteger la seguridad de los convoyes, a comienzos del mes de junio, los almirantes Andrews del *US East Coast Command*, conjuntamente con el almirante Hoover del *Caribbean Sea Frontier*, habían cambiado las rutas de los convoyes caribeños por lo que el convoy TA-5 (Trinidad–Aruba) después de haber salido de la Boca de Dragones, tomó rumbo Oeste Nor Oeste (O.N.O) para pasar al sur del archipiélago de los Testigos y seguir rumbo Oeste pasando muy cerca de la costa norte de la isla de Margarita, navegando con rumbo *Rv* 270° dejando por el Norte la isla de la Blanquilla y los archipiélagos de Los Roques y de Las Aves para luego enfilarse con rumbo *Rv* 255° a la isla Holandesa de Aruba.¹⁰⁷⁹

A las 08:30 hrs. (HLB y 02:30 hrs HLV) en posición Lat. 11° 12' N, Lon. 66° 39'W cuadrícula ED 8499 a 31 millas náuticas al Nor Nor Este (NNE) del puerto de la Guaira en la costa central venezolana, el U-502 que se mantenía a profundidad de periscopio, lanzó un rosario de cuatro torpedos combinados (dos del tipo *G7a* y dos del tipo *G7e*) contra el convoy TA-5, que navegaba a siete nudos con rumbo *Rv*. 270°, siendo escoltado por tres buques.¹⁰⁸⁰ Los primeros dos torpedos hicieron impacto en el casco del tanquero norteamericano *Franklin K. Lane*:¹⁰⁸¹ de 6.589 TBR. de desplazamiento

¹⁰⁷⁹ Gaylord T.M. Kelshall, *ob. cit.*, 98.

¹⁰⁸⁰ *KTB* del *B.dU.* del 10 de junio de 1942. Fuente N.A.R.A.PG 30302, S/N

Franklin K. Lane: Buque tanquero. Desplazamiento: 6.589 TBR. Construido en 1920 por Bethlehem Shipbuilding Corp, Alameda CA. Propietario: Standard Oil Co of New Jersey, New York. Puerto Base: Wilmington. USA. Nacionalidad; norteamericano. Capitán: Warner Edgar Loeffler Tripulación 8 oficiales y 27 marineros y 6 artilleros. Fuente: U-Boat.Net. información disponible en línea en <https://uboat.net/allies/merchants/ship/1375.html>. Consultado el 29 de julio 2021.

transportando una carga de 73.000 tons, de petróleo crudo proveniente de Caripito. Uno de los torpedos impactó por el costado de estribor delante del puente del tanquero. La explosión ocasionó que se elevara una obscura columna de humo, colapsando la estructura del buque en el sitio del impacto, generando un fuerte incendio que envolvió al puente de mando y que se derramara petróleo en llamas al mar. 37 de los 41 tripulantes lograron abandonar el tanquero en dos botes salvavidas y dos balsas. El capitán del tanquero, Warner Edgar Loeffler, el contra maestre y dos marineros del tanquero perdieron la vida en el momento del impacto del torpedo. 34 sobrevivientes fueron rescatados por uno de los buques escolta el patrullero holandés *HNMS Jan van Brakel* (M 80) bajo el comando del capitán de corbeta T.K. van Asbeck, RNN y otros tres sobrevivientes fueron rescatados por el buque escolta británico *HMS Churchill* (I 45) bajo el comando del capitán de fragata RN P.J. Fitzgerald. Los sobrevivientes del *Franklin K. Lane*, fueron desembarcados en la isla de Aruba. Debido a que el tanquero continuó ardiendo durante la madrugada y considerando que representaba un peligro a la navegación fue hundido a cañonazos por el *HMS Churchill* (I 45).¹⁰⁸²

La otra pérdida sufrida por el convoy TA-5 fue el buque carguero belga de 5.085 TBR, de desplazamiento *The Bruxelles*.¹⁰⁸³ El buque carguero maniobró virando a

¹⁰⁸²Fuente: U-Boat.Net. Información disponible en línea en <https://uboat.net/allies/merchants/ship/1375.html>. Consultado el 29 de julio 2021

¹⁰⁸³**Bruxelles**: Buque carguero. Desplazamiento: 5.085 TBR. Construido en 1919 por Cambrian Steam Navigation Co (John Mathias & Sons), Aberystwyth., Propietario: Cie Transatlantique Belge, Base: Antwerp, Nacionalidad; belga. Capitán: Jean Florent Van Den Bosch. Tripulación: 8 oficiales y 34 marineros y 6 artilleros. Fuente. Uboat.net. Información disponible en línea en <https://uboat.net/allies/merchants/ship/1376.html>. Consultado el 29 de julio 2021.

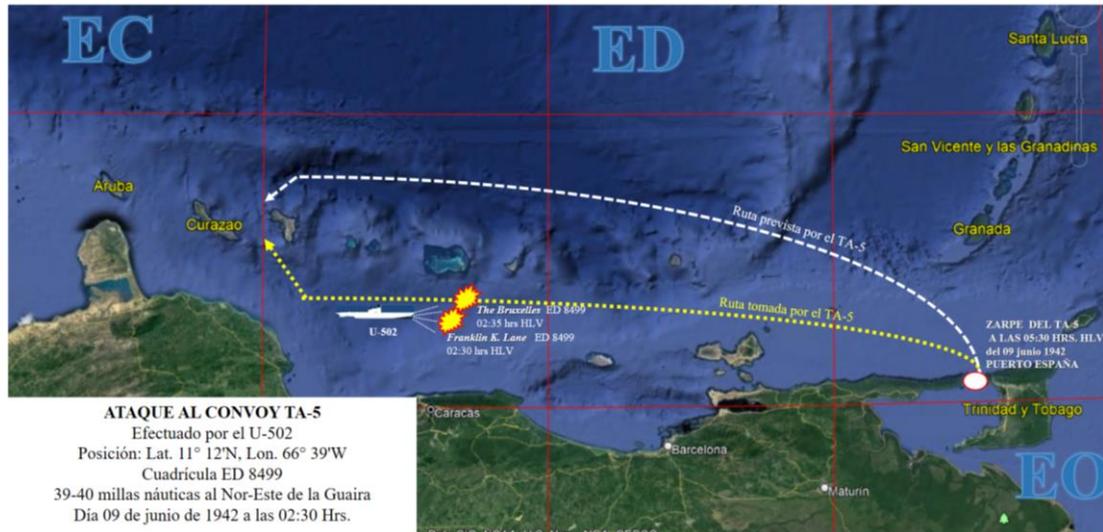
abor para evadir dos de los torpedos lanzados por el U-502, los cuales pasaron delante de la proa, pero un tercer torpedo impactó por el costado de estribor en el casco del carguero belga a nivel de la medianía entre las escotillas Nro 4 y 5 abriendo un hueco en el costado del barco de siete metros ocasionando que el buque se hundiera en cinco minutos en posición Lat.11° 05'N, Lon. 66° 41'W cuadrícula ED 8499 42 a 31 millas náuticas al norte del puerto de la Guaira.¹⁰⁸⁴

Antes del hundimiento, 47 de sus tripulantes y seis artilleros abandonaron el barco, siendo rescatados del agua por el *HMS Churchill* (I 45). El resto del convoy mantuvo su velocidad y continuó la navegación dejando atrás a los dos buques impactados. El *HMS Churchill* (I 45), avistó la estela del periscopio del U-502, atacándolo con cargas de profundidad por más de dos horas, por lo que el submarino alemán debió realizar una inmersión al máximo de profundidad posible (profundidad de colapso) para evadir el ataque del buque británico.¹⁰⁸⁵ Ver gráfico N° 36.

¹⁰⁸⁴ *KTB* del *B.d.U.* del 10 de junio de 1942. Fuente N.A.R.A.PG 30302. S/N

¹⁰⁸⁵ Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 98-99. Ver también; Jürgen Rohwer. *ob. cit.*, 101 y Kenneth, Wynn *ob. cit.*, 321.

Gráfico N°36



Digrama del ataque efectuado por el U-502 al convoy TA-5 el día 09 de junio de 1942 a las 02:30 hrs HLV¹⁰⁸⁶

Después de realizar el ataque al convoy TA-5 Jürgen von Rosenstiel dirigió al U-502 al área de operaciones asignada al norte de Trinidad, manteniendo estación al este de la isla de la Blanquilla, Norte del archipiélago de Los Testigos y al Oeste de Grenada.¹⁰⁸⁷ El día 15 de junio de 1942 a las 07:00 hrs. (HLB y 01.00 hrs HLV) en cuadrícula ED 9444 los serviolas de guardia en la torreta de mando del U-502 avistaron al el carguero de bandera norteamericana *Scottsburg*,¹⁰⁸⁸ el cual navegaba sin escolta a

¹⁰⁸⁶ Infografía preparada por el autor en base a imágenes satelista de Google Earth, procesadas en MS Power Point y a la información en Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 98-99. Ver también; Jürgen Rohwer. *ob. cit.*, 101 y Kenneth, Wynn *ob. cit.*, 321.

¹⁰⁸⁷ *KTB del B.d.U.* del 13 y 14 de junio de 1942. Fuente N.A.R.A.P G 30302. S/N

¹⁰⁸⁸ ***Scottsburg***: Buque carguero. Desplazamiento: 8.001 TBR. Construido en 1919 por New York Shipbuilding Corp, Camden NJ Propietario: Lykes Bros SS Co Inc, New Orleans LA Puerto Base: *Galveston* Nacionalidad; norteamericano. Capitán: Gustaf Adolph Olofson. Tripulación: 10 oficiales y 30 marineros y 11 artilleros. Fuente. Uboat.net. Información disponible en línea en <https://uboat.net/allies/merchants/ship/1377.html>. Consultado el 29 de julio 2021. y en N.A.R.A. at

7 nudos , y que había zarpado desde el puerto de Nueva York con rumbo a la isla de Trinidad, transportando 10.500 toneladas de carga general y material de guerra, incluyendo tanques y aviones. Encontrándose en posición, Lat. 11° 51'N, Lon. 62° 56'W cuadrícula ED 9447, a 31 millas náuticas al Norte del archipiélago de Los Testigos y 65 millas náuticas al este de la isla de la Blanquilla, el U-502 lanzó dos torpedos *G7a-1* contra el mercante norteamericano.¹⁰⁸⁹ El primer torpedo impactó en el costado de babor del carguero a nivel de la sala de máquinas matando a dos miembros de la tripulación que se encontraban de guardia. El segundo torpedo golpeó a popa de la escotilla de la bodega N° 2 destruyendo las tuberías de vapor y los dos botes salvavidas del costado de babor.¹⁰⁹⁰ La mayoría de los 10 oficiales, 30 tripulantes y 11 artilleros del servicio auxiliar de la armada norteamericana abandonaron la nave en los botes salvavidas ubicados en el costado de estribor. El capitán del barco y el operador de la radio se quedaron a bordo tratando de enviar señales de socorro muriendo en el naufragio. De sus 51 tripulantes, 3 oficiales (incluyendo el capitán Gustavo Adolfo Olofson) y 2 marineros, murieron con el buque sobreviviendo 46 tripulantes al ataque del U-Boot. Esa noche, los 46 sobrevivientes del mercante norteamericano, lograron ponerse a salvo en los botes y balsas salvavidas y después de dieciocho horas, al

College Park, RG-38 Actions reports. Serie XIII, USA and Allied merchant ships losses box 212/234 location 37047/0405. /.

¹⁰⁸⁹ *KTB* del B.dU. del 16 al 30 jun.1942 Fuente. NARA, PG 30308/b/ NID, S/N.

¹⁰⁹⁰ Jürgen Rohwer. *ob. cit.*, 101 y Kenneth, Wynn, *ob. cit.*, 321.

mediodía del quince de junio, fueron rescatados de la mar por el mercante *Kohaku*. Entre los sobrevivientes se encontraba el marinero norteamericano Archie Gibbs.¹⁰⁹¹

Tres horas después de haber torpedeado al mercante norteamericano *Scottsburg*, siendo las 09:20 hrs. (HLB y 03.20 hrs HLV) en cuadrícula ED 9471 el U-502 avistó a otro buque mercante, en este caso era el mercante con bandera panameña *Cold Harbor*,¹⁰⁹² que había zarpado del puerto de Nueva York y navegaba en solitario con rumbo verdadero *Rv.* 115° con un cargamento de 6.200 toneladas de material de guerra, incluyendo 28 tanques de guerra, aviones y municiones.

A las 10:10 hrs. (HLB y 04.10 hrs. HLV.) del 15 junio, encontrándose en posición Lat.11° 40'N, Lon. 62° 55'W en cuadrícula ED 9444, a 18 millas náuticas al norte del archipiélago de los Testigos, el U-502 lanzó un torpedo contra el *Cold Harbor* impactándolo en el costado de estribor justo delante del puente. El estallido, originó que la munición almacenada en la bodega N° 2 explotara haciendo que el buque escorara violentamente a estribor. Ante esta situación, el capitán del buque ordenó el abandono de la nave. Los 41 miembros de la tripulación y a los 10 artilleros del servicio

¹⁰⁹¹ Gibbs, Archie. *Uboat Prissioner. The life story of a Texas sailor*. Edited by Eugene Leuchtman, Houghtinton Mifflin Company, Boston. The Riverside Press Cambridge, 1943, 167-169.

¹⁰⁹²***Cold Harbor (ex Hog Island)***: Buque carguero. Desplazamiento: 5.010 TBR. Construido en 1920 por American International Shipbuilding Corp, Hog Island PA. Propietario: US Lines Inc, New York LA. Puerto Base: Panamá Nacionalidad; panameño. Capitán: Lauritz Bartho. Tripulación: 09 oficiales y 32 marineros y 10 artilleros del servicio auxiliar de la armada norteamericana. Fuente. Uboat.net. Información disponible en línea en <https://uboat.net/allies/merchants/ship/1378.html>. Consultado el 30 de julio 2021. y en N.A.R.A. en College Park, RG-38 Actions reports. Series XIII, USA and Allied merchant ships losses box 212/234 location 37047/0406. /.

auxiliar de la armada norteamericana, se alejaron del barco en tres botes salvavidas y tres balsas. Después de 30 minutos de haber lanzado el primer torpedo, von Rosenstiel, ordenó lanzar un segundo torpedo como tiro de gracia, que impactó por el costado de estribor del averiado mercante entre las bodegas N° 4 y N° 5, causando el hundimiento del buque en 15 minutos.¹⁰⁹³ El capitán, el jefe de máquinas, y el radio operador del buque, permanecieron a bordo para tratar de enviar una señal de auxilio, abandonando el buque en una balsa, después de impactar el segundo torpedo. Ocho de los sobrevivientes fueron rescatados a las 09:00 hrs. por el yate patrullero norteamericano USS *Opal* (PYc 8) siendo trasladados a la base naval de Chaguaramas en Trinidad. Veinticuatro horas después del ataque, 19 náufragos que se encontraban en dos balsas, fueron rescatados por el mercante norteamericano *Exmouthy* desembarcados también en Puerto España. Posteriormente, 14 tripulantes y tres artilleros fueron rescatados por el mercante *Kohaku* que se dirigía a Trinidad¹⁰⁹⁴.

La cacería realizada por el U-502 en el transcurso del día 15 de junio de 1942 al norte del archipiélago de los Frailes no había concluido con el hundimiento del mercante norteamericano *Cold Harbor* ya que a las 02:15 hrs. (HLB del 16 de junio y 20:15 hrs. HLV del 15 junio de 1942) el submarino alemán al mando del teniente de navío Jürgen von Rosenstiel atacó al buque mercante norteamericano de 5.702 TBR.

¹⁰⁹³ Jürgen Rohwer. *ob. cit.*, 103 y Kenneth, Wynn *ob. cit.*, 321.

¹⁰⁹⁴ Fuente. Uboat.net. Información disponible en línea en <https://uboa.net/allies/merchants/ship/1378.html>. Consultado el 30 de julio 2021. y en N.A.R.A. en College Park, RG-38 Actions reports. Series XIII, USA and Allied merchant ships losses box 212/234 location 37047/0406. /.

West Hardaway que transportaba 7.000 toneladas de material de guerra, que había zarpado desde Baltimore, Maryland vía Hampton Roads con destino a la isla de Trinidad. El *West Hardaway* navegaba sin escolta a seis nudos de velocidad, realizando un patrón evasivo de navegación en *Zig-Zag* con rumbo base de *Rv* 115, a cuando fue atacado por el U-502 en posición Lat. 11° 50'N, Lon. 62° 15'W cuadrícula ED 8669 a 45 millas al Nor Este del archipiélago de los Frailes.¹⁰⁹⁵ El U-502 realizó el ataque desde superficie lanzando un rosario de tres torpedos contra el mercante norteamericano de los cuales uno paso de largo por la proa, otro por la popa y el tercero impactó en la proa por el costado de estribor, al nivel de la bodega N° 1. El radio operador del *West Hardaway* logró emitir un mensaje de emergencia y los artilleros del servicio auxiliar de la armada norteamericana embarcados, tomaron posición en el cañón de 40 mm. y en los cuatro montajes de 20 mm. realizando cinco salvas contra el U-502 el cual respondió el contrataque lanzando un segundo torpedo que impactó el casco del buque a la altura de la bodega N° 2, por lo que se dio la orden de abandonar la nave y habiendo logrado arriar los botes salvavidas, la totalidad de la tripulación logró sobrevivir al ataque arribando a la isla de Margarita el 17 de junio. Tres días después, los tripulantes del *West Hardaway* fueron trasladados a Puerto España-Trinidad por el buque mercante de bandera venezolana *Maracaibo*.¹⁰⁹⁶

¹⁰⁹⁵ *KTB* del B.dU. del Fuente. NARA, PG 30308/b/ NID. Del 16-30 –jun.1942, S/N. Ver también Jürgen Rohwer. *ob. cit.*, 104 y Kenneth, Wynn *ob. cit.*, 321.

¹⁰⁹⁶ Fuente. Uboat.net. Información disponible en línea en <https://uboa.net/allies/merchants/ship/1379.html>. Consultado el 30 de julio 2021. y en N.A.R.A. en College Park, RG-38 Actions reports. Series XIII, USA and Allied merchant ships losses box 212/234 location 37047/0407. /.

El carguero *West Hardaway* fue la última víctima del U-502 en su segunda incursión en el mar caribe. Dado a que solo le quedaba un solo torpedo abordo y motivado a presentar varias fallas en el motor diésel de babor, el teniente de navío Jürgen von Rosenstiel¹⁰⁹⁷ informó al *B.d.U.* que procedía a retirarse del área de operaciones y regresar a *Lorient*.¹⁰⁹⁸ El día 6 de julio navegando en el Golfo de Vizcaya, a pocas millas para recalar en su puerto base en la costa atlántica francesa, el U-502 fue detectado con un radar ASV e iluminado con un ireflector *Leigh Light* instalado en un bombardero Wellington del escuadron N° 172 del Comando Costero de la *RAF* que sorprendió y hundió al submarino alemán con dos cargas de profundidad pereciendo toda su tripulación.¹⁰⁹⁹

El Segundo U-Boot que operó cercano a las costas y zona insular venezolana en el transcurso de la tercera ola de la *Operación Neuland* entre los meses de mayo y junio, fue el U-126 del tipo IXC bajo el comandado por el capitán de corbeta Ernst Bauer, adscrito a la segunda flotilla con base en el puerto de *Lorient* desde donde había zarpado el día 25 de abril de 1942 con destino al Mar Caribe. Dicho U-Boot entró por

¹⁰⁹⁷ **Juergen von Rosenstiel Kapitänleutnant. DKM.** Oficial de la *Kriegsmarine* que sirvió a bordo del crucero ligero *SMS Karlsruhe* durante la Guerra civil española, en marzo de 1940 fue transferido al comando de la fuerza submarina *Ubootewaffe* de la *Kriegsmarine*. Después de servir como segundo comandante en varios submarinos, se le asignó el comando del U-Boot tipo IXC U-502. Formó parte de la primera ola del asalto al Mar Caribe en el contexto de la *Operación Neuland*. Durante su carrera, realizó tres cruceros de guerra hundiendo 14 buques aliados con un total de 78.843 TBR. Fuente: Busch, Rainer and Röhl, Hans-Joachim. *German U-boat Commanders of World War II. A Biographical Dictionary*. United States Naval Institute, Maryland, 1999. p.215

¹⁰⁹⁸ *KTB* del B.d.U. del Fuente. NARA, PG 30308/b/ NID. Del 16-30-jun.1942, S/N. Ver también Jürgen Rohwer. *ob. cit.*, 104 y Kenneth, Wynn *ob. cit.*, 321.

¹⁰⁹⁹ Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 117.

el canal de Saint Vincent el día 15 de junio a las 03:00 hrs.) HLB y 21:00 hrs. HLV del 15 de junio de 1942) en cuadrícula ED 6869.¹¹⁰⁰ A las 23:20 hrs. (HLB y 17:20 hrs. HLV) del mismo 15 de junio y encontrándose en cuadrícula ED 9423 el grupo de guardia de la torreta del U-126 avistó en el horizonte a dos buques mercantes que navegaban con patrón evasivo, aproximadamente a 12 millas náuticas de distancia, por lo cual el capitán de corbeta ordenó poner rumbo de intercepción a fin de darle cacería a los buques divisados.¹¹⁰¹

At 02:30 hrs (HLB del 16 junio y 20:30 HLV del 15 de junio de 1942) el U-126 había alcanzado al primer buque el cual era el carguero norteamericano *Arkansan*¹¹⁰² de 6.997 TBR., que navegaba a seis nudos con rumbo verdadero Rv 290. El mercante norteamericano había zarpado desde Puerto España-Trinidad con destino a Nueva Orleans-USA transportando 9.000 toneladas de café. Las serviolas del buque divisaron al submarino alemán que navegaba en superficie con dirección al mercante para tomar posición de lanzamiento de torpedos. El capitán del *Arkansan*, Paul R. Jones, ordenó tomar rumbo evasivo y poner máxima velocidad a fin de escapar del U-Boot pero la orden fue tardía ya que el U-126 había lanzado dos torpedos que

¹¹⁰⁰ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-126, día 15. de junio de 1942. Hora: 03:00 HLB. cuadrícula ED9881. Fuente: NARA PG30116/5/ NID, 29

¹¹⁰¹ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-126, día 15. de junio de 1942. Hora: 23:20 HLB. cuadrícula ED9423. Fuente: NARA PG30116/5/ NID, 29.

¹¹⁰² ***Arkansan***: Buque carguero. Desplazamiento: 6.997 TBR. Construido en 1921 por Kiangnan Dock & Engineering Works, Shanghai. Propietario: American-Hawaiian SS Co, New York. Puerto Base: New York Nacionalidad; norteamericano. Capitán: Paul R. Jones. Tripulación: 10 oficiales y 28 marineros. Fuente. Uboat.net. Información disponible en línea en <https://uboot.net/allies/merchants/ship/1820.html>. Consultado el 03 de agosto 2021. y en N.A.R.A. en College Park, RG-38 Actions reports. Series XIII, USA and Allied merchant ships losses box 212/234 location 37050/0426. /.

impactaron a los dos minutos en el casco del mercante norteamericano en la sección de medianía y cuyas explosiones mataron al capitán y a tres tripulantes y derribaron las antenas de radio y ocasionaron que la nave tomara una fuerte escora a babor. El resto de la tripulación, 9 oficiales y 28 marineros, abandonaron el buque en un bote salvavidas. El *Arkansan* se hundió a los 20 minutos del impacto de los torpedos, en Lat.12° 07'N, Lon. 62° 51'W cuadrícula ED 9412¹¹⁰³ al norte del archipiélago de los Testigos. Los sobrevivientes fueron rescatados horas más tarde por el buque de aprovisionamiento norteamericano *USS Pastores* (AF 16) bajo el mando del Capitán (USN) C.L. Andrews, siendo desembarcados posteriormente en Trinidad.¹¹⁰⁴

Una vez de haber presenciado el hundimiento del *Arkansan*, Ernst Bauer enrumbó al U-126 a toda velocidad a dar cacería al segundo mercante avistado, el cual era el carguero norteamericano de 6.062 TBR *El Kohaku*¹¹⁰⁵ que había zarpado desde New York para realizar la ruta Hampton Roads – Trinidad – Table Bay, llevando abordo 7.100 toneladas de carga general, que incluía tractores y equipo de construcción. Dado a los ataques de submarinos alemanes, mantenía un curso de

¹¹⁰³ Anotación del diario de navegación KTB del U-126, día 16. de junio de 1942. Hora: 02:30 HLB. cuadrícula ED9412. Fuente: NARA PG30116/5/ NID, 30.

¹¹⁰⁴ Fuente:Uboat.net. Información disponible en línea en: <https://uboa.net/allies/merchants/ship/1820.html>. Consultado el 03 de agosto 2021. y en N.A.RA. en College Park, RG-38 Actions reports. Series XIII, USA and Allied merchant ships losses box 212/234 location 37050/0426. /.

¹¹⁰⁵ **Kohaku**. Buque carguero. Desplazamiento 6,062 TBR. Construido en 1920 por Pacific Coast Shipbuilding Co, Bay Point CA Propietario Matson Navigation Co, San Francisco CA Puerto base: San Francisco. Nacionalidad: norteamericano. Capitán: Eric Herbert Johanson. Tripulación: 8 oficiales, 28 marineros, 10 artilleros. El buque estaba armado con un cañón de 40mm. montado en la popa, dos de 20mm y dos ametralladoras de .50 mm. y una de .30 mm). Fuente: N.A.RA.(College Park). RG-38 Actions reports. Series XIII, U.S.A.and Allied merchant ships losses box 227/254 location 37047/0405/.

maniobra evasiva en zigzag con velocidad de 9,5 nudos. A parte de su tripulación de 8 oficiales, 28 marineros y 10 artilleros, esa noche se encontraban a bordo los 17 sobrevivientes del buque *Cold Harbor* y los 46 del *Scottsburg* que habían sido rescatados en el transcurso de la mañana y quienes todavía no se recuperaban de la terrible experiencia del hundimiento de sus naves. Mientras navegaba rumbo a Trinidad, el *Kohaku* era perseguido a poca distancia por el U-126, en cuya sala de control, se realizaban los cálculos y preparativos para el lanzamiento de torpedos. Siendo las 03:14 hrs (HLB y 21:14 hrs HLV) y encontrándose en posición Lat. 11° 54'N, Long 63° 07'W. Cuadrícula ED 9412, a 48 millas al norte del Archipiélago de Los Testigos, el submarino alemán lanzó dos torpedos *G7a1* contra su objetivo. A las 03:20 horas, los servias que se encontraban de guardia en el puente del *Kohaku*, dieron la alarma al avistar a poca distancia la silueta de un submarino y la estela plateada de dos torpedos que se aproximaban a toda velocidad. Escasos momentos después, un torpedo impactó en el costado de estribor a dos metros y medio por debajo de la línea de flotación inundando la sala de máquinas. Debido al caos y daño producido por la explosión, los tripulantes abandonaron apresuradamente la nave en dos botes salvavidas, pero muchos tuvieron que salvar la vida lanzándose al mar. Los artilleros del buque lograron realizar algunos disparos con el cañón de 40 mm ubicado en la popa, pero pronto abandonaron el barco. A las 04:15 hrs (HLB y 22:15 hrs HLV del 15 de junio) en cuadrícula ED 9412, Bauer ordenó lanzar un segundo torpedo como *Coup de*

graceque impactó al ya maltrecho *Kohaku*,¹¹⁰⁶ y por el efecto de la poderosa onda explosiva, el capitán, Eric Herbert Johanson, un oficial, cuatro tripulantes, tres artilleros del servicio auxiliar de la armada norteamericana y ocho náufragos murieron en este embate. El marinero Gibbs, que se encontraba en la borda de la popa del barco, fue proyectado al mar. Después de este segundo ataque, la nave todavía se mantenía a flote, por lo que el U-126 entre las 05:00 hrs y 05:26 hrs (HLB) tuvo que dispararle 30 proyectiles con su cañón de 105 mm los cuales impactaron en el puente, estación de radio y ciudadela de popa del carguero, hundiéndose este a las 06:20 hrs. (HLB).¹¹⁰⁷

El marinero oriundo del estado de Texas Archie Gibbs, se encontraba nuevamente nadando en un oscuro mar, lleno de aceite y restos flotantes estaba aterrado y no podía asimilar como en menos de veinticuatro horas había sufrido dos ataques de submarinos alemanes. En esos momentos de desesperación en el medio del mar, el marinero no se imaginaba que en pocos minutos comenzaría a vivir una experiencia aún más insólita que dejaría plasmada un año más tarde en su libro; *Uboat Prisoner*.¹¹⁰⁸ En sus memorias relata con detalle lo ocurrido en esa madrugada¹¹⁰⁹:

“... Después de quince minutos en el agua me calmé, pero como había tragado agua de mar y aceite por lo que me sentí mareado. Entonces vi una sombra en el agua por lo que me asusté, parecía la torre de un submarino, y me dió tanto miedo que bien pudiera haber visto al mismo diablo. ¡Los hombres que se encontraban cerca de mi estaban gritando

¹¹⁰⁶ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-126, día 16. de junio de 1942. Hora: 04:15 HLB. cuadrícula ED9412. Fuente: NARA PG30116/5/ NID, 30.

¹¹⁰⁷ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-126, día 16. de junio de 1942. Hora: 05:26 HLB. cuadrícula ED 9412. Fuente: NARA PG30116/5/ NID, p. 30. Ver también: Kenneth, Wynn, *ob. cit.*, 103. Jürgen Rohwer. *ob. cit.*, 105.

¹¹⁰⁸ Archie Gibbs. *Uboat Prisoner. The life story of a Texas sailor. ob. cit.*

¹¹⁰⁹ *Ibíd.*, 179-181.

por lo que pedí que se callaran y les alerte! ¡Atención son los alemanes cállense o nos dispararan!”

“...Entonces sentí algo debajo de mis pies, como esas pequeñas plataformas elevadoras, y antes que me diera cuenta estaba rodando por la cubierta del submarino que estaba emergiendo. ¡Alguien que estaba en una plataforma con una ametralladora y me gritaba en alemán “Kameratten y yo le respondí: No ¡americano! Entonces un marinero del submarino corrió hacia mí y agarrándome fuertemente por el cuello me arrastró por la cubierta llevándome al puente del submarino diciéndome en alemán; Marchs AmerikaneMarchs...”

Gibbs fue llevado a la torreta del submarino donde inmediatamente fue interrogado por el segundo comandante del sumergible el teniente de fragata Hans-Adolf Schweichel que dominaba el idioma inglés y quién interrogó al norteamericano solicitándole información sobre el nombre de los buques por el tripulados, puerto de origen, puerto de destino, tipo de carga y rutas tomadas, y si era oficial o marino de guerra. Las respuestas suministradas con nerviosismo por el marinero Gibbs habían transmitido veracidad, franqueza y hasta cierta hilaridad entre los oficiales alemanes, convenciendo de tal forma a sus captores, por lo que, al concluir el interrogatorio, estos, le ofrecieron de buen agrado un par de copas de brandy francés.¹¹¹⁰

Durante los subsecuentes cuatro días de cautiverio a bordo del U-126, Archie Gibbs permaneció alojado en un rincón de la sala de torpedos de proa, donde fue tratado de un malestar por el médico de abordó, pudo conversar con varios de los tripulantes del submarino y compartir su abundante comida, la cual estaba basada en repollos, papas, carne de cerdo, tocino, albaricoques enlatados, pan negro y café. Fue interrogado

¹¹¹⁰*Ibid.*, 182.

en cuatro ocasiones en la estrecha cámara de oficiales por el comisario político de abordó. Durante el segundo día de cautiverio, percibió el duelo entre aviones enemigos y los cañones antiaéreos del submarino. Igualmente, y según lo reseña, experimentó la maniobra de inmersión de emergencia viviendo el terror de experimentar el ataque con cargas de profundidad por parte de buques aliados. El tercer día, presencié el reabastecimiento en la mar donde se embarcaron torpedos, provisiones y combustible provenientes de un submarino de abastecimiento.¹¹¹¹

La odisea del marinero Archie Gibbs, concluía a las seis y media de la mañana del 19 de junio después de cuatro días de cautiverio a bordo del U-126, cuando el submarino emergió frente a las costas de Tucacas y habiendo divisado la lancha de transporte general de bandera venezolana *Minotauro*¹¹¹² que navegaba en ruta desde La Guaira a la isla de Curazao, le efectuó cuatro disparos con su cañón de 20 mm a 30 metros de su proa para que detuviese su marcha.¹¹¹³ Gibbs fue llevado a la cubierta principal del submarino y colocado en una balsa de goma para ser transbordado a la embarcación venezolana.¹¹¹⁴ Ya a bordo de la *Minotauro*, los tripulantes le suministraron una manta y ofrecieron café y a la hora del almuerzo, según describe

¹¹¹¹ *Ibíd.*, 197-203.

¹¹¹² *Minotauro*: Lancha de carga general de 15 metros de eslora y 20 toneladas de desplazamiento propiedad de la firma S. Plaza y Sucesores, capitaneada por el margariteño Juan Bautista Rodríguez de 28 años. Fuente: El Diario el Heraldó, año XX, mes XII, No 6311, Caracas, 24 de junio de 1942. "Episodios Bélicos en el Caribe", 1 y 7.

¹¹¹³ "Episodios Bélicos en el Caribe". *El Heraldó*, año XX, mes XII, No 6311, Caracas, 24 de junio de 1942, 1 y 7.

¹¹¹⁴ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-126, día 16 de junio de 1942. Hora: 15:00 hrs. HLB., cuadrícula ED 7449. Fuente: NARA PG30116/5/ NID, 33.

Gibbs, comió “*white rice, black beans, shredded beef and fried plantains*” (Pabellón Criollo). Arribando a Curazao a las tres y media de la tarde del 16 de junio, al desembarcar, Gibbs se presentó al Comando de Guardacostas de la Armada norteamericana donde los asombrados e incrédulos oficiales de inteligencia escucharon el relato de la aventura del marino tejano.¹¹¹⁵

Después de la fructífera jornada del 15 y 16 de junio Ernst Bauer dirigió al U-126 al Nor Este de las Antillas donde el 27 de junio hundió al tanquero de 9.952 TBR *Leiv Eriksson* y el 29 de junio al velero canadiense de 126 TBR y *Mona Marie* ambos al sur de Barbados. El día 01 de julio el U-126 abandonaba el Mar Caribe no antes de hundir al carguero norteamericano de 7.551 TBR. *Warrior* en posición Lat. 10 54 N Lon. 61,02 W en cuadrícula ED 9951.¹¹¹⁶ El U-126 recaló en *Lorient* el día 25 de julio a las 06:20 hrs (HLB.) finalizando su segundo crucero de guerra en el Mar Caribe¹¹¹⁷

Durante el mes de julio de 1942, las costas, mares y zonas insulares venezolanas tuvieron una relativa tregua después del feroz ataque de los U-Boot realizado en el mes de junio, pues solo se sufrió un solo ataque al tráfico marítimo por parte de los submarinos alemanes, la cual aceció en el Delta del río Orinoco en la última semana del mes, perpetrada por el submarino del tipo IXC U-160 adscrito a la 10^{ma} *Unterseebootsflotille* basada en *Lorient* y comandado por el teniente de navío George

¹¹¹⁵ Archie Gibbs. *Uboat Prisoner. ob. cit., 204-206.*

¹¹¹⁶ Kenneth, Wynn, *ob. cit., 103.* Jürgen Rohwer. *ob. cit., 107.*

¹¹¹⁷ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-126, día 25. de julio de 1942. Hora: 06:30 hrs. HLB., cuadrícula EF5548. Fuente: NARA PG30116/5/ NID, 54.

Lassen que había zarpado desde la costa atlántica francesa el 20 de junio con rumbo al Mar Caribe para realizar su segundo crucero de guerra en esta área.¹¹¹⁸ El día 25 de julio a las 00:35 hrs (HLB y 18:35hrs. HLV del 24 de julio) en cuadrícula EO 1425 el U-160 avistó a 12 millas náuticas aprox, al buque mercante holandés de 2.078 TBR *Tellamon*¹¹¹⁹ que navegaba en solitario con rumbo verdadero *Rv* 310° y el cual había zarpado desde Georgetown, Guyana británica, el 23 julio con destino a Puerto España, Trinidad con una carga de 2400 toneladas de bauxita y 136 toneladas de madera. Lassen procedió a interceptar al mercante holandés para atacarlo. Siendo las 01:44 hrs (HLB y 19:44 hrs. HLV del 24 de julio) el U-160 se encontraba en posición Lat.9° 15'N, Lon 59° 54'W, cuadrícula EO 1424, a 45 millas náuticas al NE del Delta del Río Orinoco, lanzó desde el tubo N° IV de proa, un torpedo del tipo *G7a*el cual impactó a los 102 segundos en el casco por el costado de estribor del buque holandés y cuya explosión, ocasionó que se patiera en dos hundiéndose en tres minutos,¹¹²⁰ pereciendo el capitán y 22 miembros de la tripulación y los 14 sobrevivientes se lanzaron al mar aferrándose a dos balsas salvavidas. Estos sobrevivientes fueron rescatados a la mañana siguiente

¹¹¹⁸ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-160, día 20. de junio de 1942. Hora: 01:44 hrs. HLB., cuadrícula E01424. Fuente: NARA PG30147/3/ NID, 1.

¹¹¹⁹ ***Telamon***: Buque tanquero. Desplazamiento: 2.078 TBR. Construido en 1928 por AG Neptun Schiffswerft und Maschinenfabrik, Rostock Propietario: Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Mij NV, Amsterdam. Puerto Base: Amsterdam USA. Nacionalidad; holandés. Capitán: C.G. Niemann. Tripulación 7 oficiales y 30 marineros. Fuente: U-Boat.Net. información disponible en línea en <https://uboat.net/allies/merchants/ship/1971.html>. Consultado el 29 de julio 2021.

¹¹²⁰ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-160, día 25. de julio de 1942. Hora: 01:44 hrs. HLB., cuadrícula E0 1424. Fuente: NARA, PG30147/3/ NID., 21. Ver también; Kenneth, Wynn, *ob. cit.*, 123. Jürgen Rohwer. *ob. cit.*, 111.

por el buque mercante británico *Canadoc*, desembarcándolos en Puerto España – Trinidad.¹¹²¹

Las hostilidades en el mar venezolano en el mes de agosto, se re iniciarían en el norte de la isla de Margarita el día 18, con el ataque al convoy TAW (S) realizada por el submarino U-162 del tipo IXC, adscrito a la 2^{da} *Unter see boots flotille*, basado en *Lorient* y comandado por el teniente de navío Jurgen Watterberg. El U-162 zarpó de *Lorient* el 7 de julio de 1942 con rumbo al mar Caribe en su tercer crucero de guerra y su segunda incursión en el contexto de la *Operación Neuland*. El día 18 de agosto, el U-162 divisó al convoy TAW (S) había zarpado desde Trinidad a primeras horas de ese mismo día y estaba conformado por 14 buques mercantes, escoltados por dos destructores y dos patrulleros cazas submarinos del grupo de escolta británico B5, contando además con cobertura aérea suministrada por dos bombarderos bimotor *Douglas B-18 Bolo* que operaban desde la base aérea de Waller Field en la isla de Trinidad.¹¹²² El U-162 conjuntamente con el U-564 se dispusieron a ejecutar el ataque en el transcurso de la noche. El comandante del U-162 Jürgen Wattenberg siguió al convoy y seleccionó su objetivo, el cual era el carguero norteamericano de 5.722 TBR *West Celina*¹¹²³ buque que fungía como buque del comodoro del convoy, transportando

¹¹²¹ Fuente: U-Boat.Net. información disponible en línea en: <https://uboat.net/allies/merchants/ship/1971.html>. Consultado el 29 de julio 2021

¹¹²²Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 147.

¹¹²³**West Celina**. Buque carguero. Desplazamiento 5.722 TBR. Construido en 1919 por Northwest Steel Co, Portland OR American Export Lines Inc, New York Puerto base: New York. Nacionalidad: norteamericano. Capitán: Bernard V. Mirkin. Tripulación: 8 oficiales, 31 marineros, y cinco oficiales navales de estado mayor. Fuente: Uboat.net, información disponible en línea en:

como carga 6975 toneladas de carga, general que incluía 4500 toneladas de manganeso, 650 toneladas de micas y 228 toneladas de goma con destino a la bahía de Guantamo en la isla de Cuba y posteriormente a Boston. A las 04:37 hrs (HLB del 19 de agosto y 22:37 hrs. HLV del 18 de agosto) encontrándose en posición Lat. 11° 45'N, Lon. 62° 30'W, cuadrícula ED 9467 a 83 millas náuticas al NE de la isla de Margarita y a 45 millas náuticas al Norte del archipiélago de Los Frailes, el U-162 lanzó un torpedo contra el *West Celina* el cual impactó a la altura de la bodega N° 2 por el costado de babor haciendo volar por los aires la tapa del escotillón de la bodega y destruyendo el ala de babor del puente de mando del carguero. Al parar las maquinas, la mayoría de los 8 oficiales, 31 marineros y los cinco oficiales navales, abandonaron el buque en tres botes salvavidas y dos balsas. La única víctima del ataque había sido el comodoro del convoy que pereció en el puente de mando al impactar el primer torpedo. A las 06:45hrs (HLB y 00:45 hrs. HLV del 19 de junio) el U-162 lanzó un segundo torpedo que impactó en el casco del buque al nivel de la bodega N° 3 causando que el buque se hundiera de popa a los tres minutos del segundo impacto. Después de tres días en la mar, los 43 sobrevivientes del carguero norteamericano, arribaron a las playas de Porlamar, isla de Margarita quienes fueron trasladados a Puerto España en Trinidad el día primero de septiembre a bordo del buque mercante venezolano *Maracaibo*.¹¹²⁴ El

<https://uboat.net/allies/merchants/ship/2072.html>. Consultado el 3 agosto 2021 y N.A.R.A. (College Park). RG-38. Actions reports. Series XIII, U.S.A. Allied merchant ships losses box 228/254 location 37049/0408/.

¹¹²⁴ Fuente: Uboat.net, información disponible en línea en: <https://uboat.net/allies/merchants/ship/2072.html>. Consultado el 3 agosto 2021.

U-162 intentó continuar el ataque al convoy pero tuvo que desistir de ello por ser atacado desde el aire con cargas de profundidad lanzadas por dos bombarderos bimotores *Douglas B-18*, por lo que tuvo que realizar una inmersión de emergencia y escabullirse del área del ataque.¹¹²⁵

Dos horas después del ataque de Wattenberg al convoy TAW (S), el U-564 del tipo VII-C, adscrito a la 1^{era} *Unterseebootsflotille* basada en el puerto francés de *Brest* y comandado por el teniente de navío Reinhard Suhren, obtuvo contacto con el convoy y trató de tomar posición para atacarlo, pero fue frustrado en tres oportunidades por el constante acoso de la cobertura aérea que se mantenía custodiando al convoy, forzándolo a realizar varias inmersiones de emergencia para evadir el ataque de los bombarderos aliados.¹¹²⁶ Pero por un descuido de los buques escoltas, siendo las 10:07 hrs (HLB y 04:07 hrs HL V) del día 18 de agosto, encontrándose en posición Lat 11° 58'N, Lon. 62° 38'W cuadrícula ED 9453^a 40 millas náuticas al Norte del archipiélago Los Testigos, Reinhard Shuren, tuvo la oportunidad de lograr la posición de ataque y lanzar los cuatro torpedos de proa contra el convoy TAW (S) observándose desde el U-564 tres columnas de agua que se elevaban de la estructura del buque, escuchándose además, las detonaciones sucesivas de los tres primeros torpedos que habían impactado el casco del tanquero británico de 6,940 TBR *British Consul*.¹¹²⁷ Cabe recordar que

¹¹²⁵ Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 149.

¹¹²⁶ Gaylord T.M. Kelshall, *ob. cit.*, 148.

¹¹²⁷ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-564, día 18. de julio de 1942. Hora: 10:07 hrs. HLB., cuadrícula ED9453. Fuente: NARA, PG30598/7/ NID, 22. Ver también; Kenneth, Wynn, *ob. cit.*, 123. Jürgen Rohwer, *ob. cit.*, 111.

este tanquero había sido atacado y hundido el 19 de febrero de ese año, frente a Puerto España en aguas poco profundas, por el U-161 comandado por Albretch Achilles. Después de 6 meses de trabajos, el tanquero fue reflotado, reparado y puesto nuevamente en servicio en agosto de 1942 pasando a formar parte del convoy TAW (s) con la misión de transportar petróleo desde la refinería de *Point a Pierre* en Trinidad, hasta *Key West* en el estado de Florida USA¹¹²⁸.

A consecuencia de los tres impactos de torpedo, el tanquero se hundió rápidamente pereciendo abordo dos de sus tripulantes, pudiendo salvarse el capitán del tanquero, 34 de sus tripulantes y cuatro artilleros del servicio auxiliar de la armada norteamericana, los cuales fueron rescatados del mar por el buque escolta británico *HMS Clark* (K 88) bajo el comando del capitán de corbeta F.J.G. Jones, (RNR) y desembarcados posteriormente en la bahía de Guantánamo, Cuba.

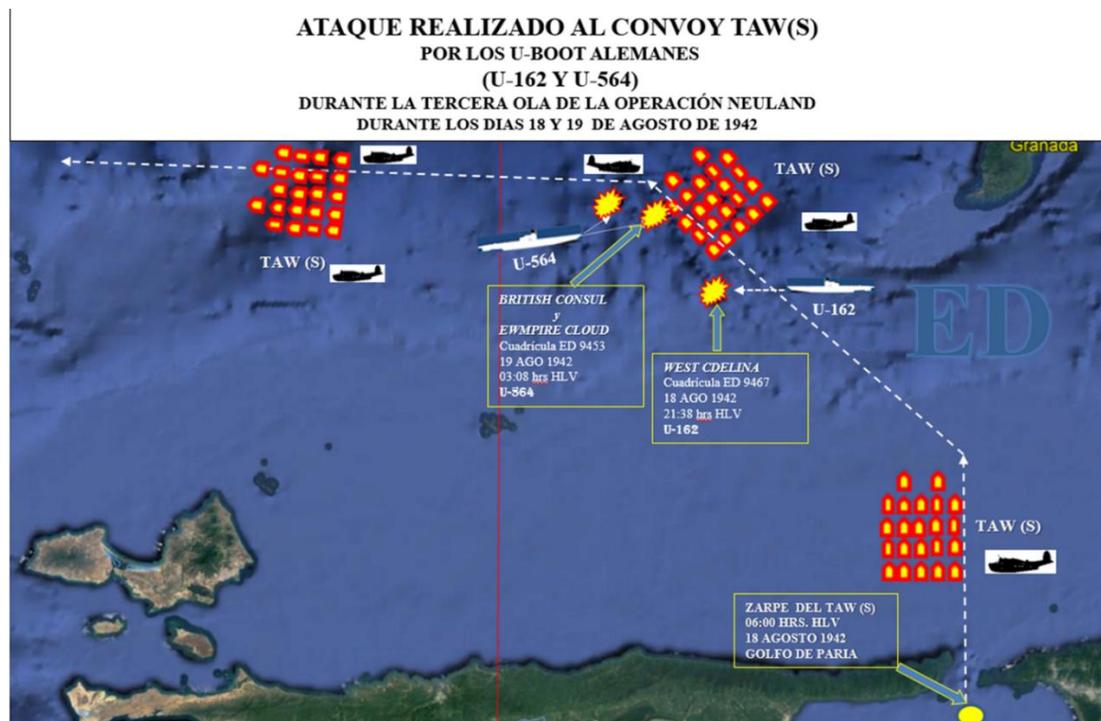
El cuarto torpedo lanzado por Shuren, impactó en el casco del buque mercante británico de 5.969 TBR *Empire Cloud*¹¹²⁹el cual permaneció a flote, siendo auxiliado y llevado por el remolcador de altura holandés *Roode Zee*, pero hundiéndose el día 21 agosto, en posición Lat. 10°54 N Lon. 62°10 W. El capitán, los 45 tripulantes y 8

¹¹²⁸ Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 148. Ver también; Uboat.net. Información disponible en línea en; <https://uboat.net/allies/merchants/ship/2074.html>. Consultado el 5 de agosto, 2021.

¹¹²⁹*Empire Cloud*. Buque carguero. Desplazamiento: 5.969 TBR. Construido en 1941 por Wm. Pickersgill & Sons Ltd, Sunderland Puerto base: Allan, Black & Co, Sunderland Nacionalidad: británico. Capitán: Charles Cottew Brown. Tripulación: 8 oficiales, 45 marineros, y ocho artilleros del servicio auxiliar de la armada norteamericana. Fuente: Uboat.net, información disponible en línea en: <https://uboat.net/allies/merchants/ship/2073.html>. Consultado el 5 agosto 2021

artilleros, fueron embarcados en varios buques del convoy y desembarcados posteriormente en Key West, Florida, y Mobile, Alabama, USA. Ver gráfico N° 37.

Gráfico N°37



Ataque al convoy TAW(S) realizado por los U-Boot alemanes U-162 y U-564 durante los días 18 y 19 de agosto de 1942.¹¹³⁰

Debido a la nutrida y activa cobertura aérea aliada mantenida sobre el convoy TAW(S) el U-162 y el U-564 no pudieron continuar el ataque sobre este, pero mantuvieron el seguimiento permaneciendo en la popa del mismo. Reinhard Shuren desde la sala de control del U-564, envió el mensaje de posición y el reporte del ataque

¹¹³⁰ Infografía preparada por el Autor en base a imágenes satelitales de Google Earth y procesadas en MS Power Point. y a la información en Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 148-150.

y hundimientos al *B.d.U*, dando detalles de la renovada capacidad anti submarina de los aliados en el Caribe, demostrada en la escolta y defensa del convoy. Ante esta sorpresiva información, Dönitz, desde la costa atlántica francesa, ordenó reforzar el ataque destacando a dos U-Boot (el U-217 al mando del teniente de navío Kurt Reichenbach-Klinke y el U-164 al mando del teniente de navío Fechner) que se encontraban operando al norte de Curazao, instruyéndoles de unirse inmediatamente a la cacería del convoy TAW(S). La comunicación radiada por el comandante del U-564 a su comando superior, fue captada y triangulada en la sala de operaciones y de ploteo del Comando del Sector Trinidad del *Caribbean Sea Frontier*, desde donde se ordenó, igualmente, enviar mas aviones y mas unidades de superficie para reforzar la escolta del convoy, convirtiéndose el área del mar Caribe al Norte de las costas venezolanas en un campo de batalla naval. La cacería del convoy por parte de los submarinos alemanes continuó durante varias horas, pero debido a la nutrida escolta aérea y de superficie los intentos, de ataque y lanzamientos de torpedos de los U-Boot fueron repelidos y frustrados por los ataques aéreos aliados.¹¹³¹

Impedidos de penetrar la cortina de escolta del convoy TAW(S), tanto el U-164 como el U-217, rompieron el contacto y levantaron las acciones de ataque, poniendo rumbo al norte de Curazao,¹¹³² quedando únicamente el U-162 en la cacería del comvoy hasta el día siguiente.

¹¹³¹ Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 149.

¹¹³² Anotación del diario de navegación *KTB* del U-217, día 18. de agosto de 1942. Hora: 23:50 hrs. HLB., cuadrícula EC9663. Fuente: NARA, PG30205/2/ NID, 56.

A las 20:00 hrs (HLB y 14:00hrs HLV) del día 19 de agosto de 1942 encontrándose a 38 millas náuticas al Sur Oeste de la Isla de las Aves de Barlovento del archipiélago venezolano de las Aves, en Cuadrícula ED 7575, el U-217 avista a un bergantín velero que navegaba con rumbo oeste.¹¹³³ Una hora más tarde, siendo las 21:12 hrs (HLB y 15:21hrs HLV) del 19 de julio, el U-217 había alcanzado al velero y encontrándose en posición Lat. 11° 38'N, Lon. 67° 42'W cuadrícula ED 7575, el comandante del U-Boot Kurt Reichenbach-Klinke ordenó al velero de 75 TBR *Sea Gull D*¹¹³⁴ que detuviese su marcha, disparándole un cañonazo delante de la proa pero el proyectil impactó en el mástil de proa del bergantín, por lo que este trató de escapar, lo que generó que el U-217, abriera fuego con su cañón de 105 mm. impactando la popa, averiando el timón y destruyendo la timonera del velero, matando a dos tripulantes e hiriendo al capitán del mismo, Bernard V. Mirkin.¹¹³⁵ Un tercer disparo generó el pánico entre la tripulación y pasajeros a bordo del velero, quienes trataron de abandonar la nave bajando tres botes y balsas salvavidas. Los pasajeros, eran obreros que provenían de San. Vincent contratados por la *Lago Oil & Transport Co Ltd* para trabajar en Aruba y como estos estaban vestidos con bragas color kaki, fueron

¹¹³³ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-217, día 19. de agosto de 1942. Hora: 20:00hrs. HLB., cuadrícula ED 7575. Fuente: NARA, PG30205/2/ NID, 57.

¹¹³⁴ *Sea Gull D*. Bergantín velero. Desplazamiento 75TBR. Construido por - Randolph Adams, Kingstown, St. Vincent. Puerto base: Kingstown. Nacionalidad: británico. Capitán: Bernard V. Mirkin. Tripulación: 4tripulantes y 66 pasajeros. Fuente: Uboat.net, información disponible en línea en: <https://uboat.net/allies/merchants/ship/2069.html>. Consultado el 4 agosto 2021.

¹¹³⁵ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-217, día 19 de agosto de 1942. Hora: 21:12 hrs. HLB., cuadrícula ED 7575. Fuente: NARA, PG30205/2/ NID, 58. Ver también; Kenneth, Wynn, *ob. cit.*, 159. y Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 150.

confundidos por la tripulación alemana como soldados aliados. A los cinco minutos de haber disparado contra el velero, siendo las 21.17 hrs (HLB y 15:17 hrs. HLV) en cuadrícula ED7575, el U-217 fue forzado a sumergirse de emergencia motivado a haber avistado a un bombardero *A-20 Havoc* perteneciente al 59^{Avo} escuadrón del *USAAC*, basado en Curazao, el cual se aproximaba desde el Sur iniciando un patrón de ataque, lanzando cuatro cargas de profundidad y abriendo fuego con sus ametralladoras. Mientras realizaba la maniobra de inmersión de emergencia, el U-217 recibió varios impactos en su cubierta principal y torre de mando.¹¹³⁶ El submarino alemán, permaneció en el fondo durante dos horas, subiendo a la superficie a las 23:45 hrs. (HLB y 17:35 hrs. HLV) a fin de inspeccionar y constatar la dimensión de las averías sufridas a causa del ataque aéreo. Al poco tiempo de haber estado en superficie, el U-217 fue nuevamente atacado desde el aire, esta vez por dos bombarderos *A-20 Havoc* los cuales lanzaron tres cargas de profundidad y dispararon cohetes y fuego de ametralladora contra el U-Boot, el cual fue obligado a sumergirse nuevamente y retirarse del área de Curazao, tomando rumbo al Caribe central para escapar del acoso aéreo y reparar las averías.¹¹³⁷

Mientras tanto la tripulación del *Sea Gul D.* trataron de mantener el velero a flote, hasta que a las 18:02 hrs (HLV) fue auxiliado por el mercante griego *Kassosal*

¹¹³⁶ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-217, día 19. de agosto de 1942. Hora: 21:17 hrs. HLB., cuadrícula ED 7575. Fuente: NARA, PG30205/2/ NID, 58.

¹¹³⁷ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-217, día 20. de agosto de 1942. Hora: 02:11 hrs. HLB., cuadrícula ED 7582. Fuente: NARA, PG30205/2/ NID, 59.

cual se amadrinó por el costado de estribor del mercante, trasbordando la carga y a los pasajeros y tripulantes que habían quedado a bordo. Los daños ocasionados al velero eran de tal gravedad, que impedían su remolque por lo que soltaron las amarras dejándolo al garete hasta que este se hundiera. Diez de los sobrevivientes fueron desembarcados del mercante griego en Curazao el 20 de agosto. Otros quince, arribaron a Curazao en botes salvavidas el día 21 de agosto. El capitán y 19 tripulantes del *Sea Gull.D* arribaron en un segundo bote salvavidas a las costas de Puerto Cabello el día 24 de agosto.¹¹³⁸

Los *U-Boote* desplegados al Caribe en la tercera ola de la *Operación Neuland*, durante el mes de agosto, encontraron un área diferente para operar en forma ideal contra el tráfico marítimo aliado, en contraste a la que habían disfrutado los *U-Boote* que los habían antecedido. Ya, a comienzos del mes de junio, los buques aliados que transitaban por el Caribe, lo hacían en formación de convoy, bajo la protección de una fuerte cobertura, aérea que operaban desde aeródromos en Aruba, Curazao, Trinidad y Cuba, escoltados por un considerable número de buques escoltas de superficie. Esta situación conllevó, a partir del mes de agosto, que hasta los comandantes de *U-Boote* más experimentados y veteranos de la ejecución de la táctica de “*Manadas de Lobos*” en el Atlántico Norte, encontraran el ataque a los convoyes del Caribe una difícil y arriesgada tarea. La combinación del empleo de aviones de patrullaje marítimo y ataque

¹¹³⁸ Fuente: Uboat.net, información disponible en línea en: <https://uboa.net/allies/merchants/ship/2069.html>. Consultado el 4 agosto 2021.

equipados con radares ASV, en la escolta de los convoyes en el Caribe comenzaba a dar sus frutos. Desde entonces, los días de hundimientos fáciles en el Caribe estaban llegando a su fin, el *Oeste Dorado* estaba comenzando a esfumarse para los comandantes de submarinos, aunque no significaba el fin de la *Operación Neuland* pues, por el contrario, en los meses siguientes, muchos más buques aliados fueron hundidos por los *U-Boote* en el Mar Caribe. Parfraseando al primer ministro británico Sir Winston Churchill en relación a la Batalla del Atlántico, “el mes de agosto fue el comienzo del fin y el punto de giro de la guerra submarina en el teatro de operaciones del Mar Caribe”.¹¹³⁹ En tal sentido, A finales del mes de agosto y comienzos de septiembre de 1942, tanto el presidente Roosevelt como el primer ministro Churchill le dieron alta prioridad al desarrollo de la guerra contra los submarinos alemanes en el mar Caribe, materializándose con el envío de dos escuadrones aeronavales desde San Juan de Puerto Rico a Trinidad. El primero fue el escuadrón *VP-53* dotado con hidroaviones *PBY Catalina* y asignado a la base aeronaval de *Chaguaramas*. El segundo escuadrón desplegado, fue el *VP-74* constituido por cuatro aviones *PBM Mariners*.¹¹⁴⁰

Amén de que el comando superior de submarinos de la *Kriegsmarine (B.d.U.)*, había realizado un gran esfuerzo para lograr concentrar en el teatro de operaciones caribeño un gran número de *U-Boot* para la ejecución de la tercera oleada de la

¹¹³⁹ Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 164.

¹¹⁴⁰ *Ibíd.*, 165.

Operación Neuland, (26 *U-Boote*), los resultados en el número de hundimientos para el mes de agosto no fue el esperado por el gran almirante Dönitz, pues solo se habían logrado hundir 41 buques aliados, habiendo averiado severamente a otros 7 buques, número inferior al de los meses de junio y julio.

La *Operación Neuland* había logrado hundir en el transcurso de seis meses y medio de ataques en el Mar Caribe y Golfo de México, 262 buques aliados representando poco más de millón y medio de toneladas brutas de registro TBR., lo que equivalía a un promedio de 40.3 buques hundidos por mes, con un costo de cinco *U-Boote* perdidos en el área caribeña y dos (el U-502 y el U-158) en el trayecto de retorno a sus bases. Para el comando superior de los submarinos alemanes *B.d.U.*, este número representaba una relación de un submarino perdido por cada 52 buques aliados hundidos, siendo una relación razonablemente rentable para continuar la campaña en esta zona.¹¹⁴¹ En la zona marítima y costera venezolana, en el transcurso de la tercera ola de la *Operación Neuland* operaron seis *U-Boote*, los cuales atacaron y hundieron 13 buques aliados que representaron 71.170 TBR. de los cuales, cuatro fueron tanqueros, ocho buques cargueros, y un bergantín velero. (Ver Anexo N°24).

¹¹⁴¹ *Idem.*

CAPÍTULO VIII

LA OPERACIÓN NEULAND. EL REPLIEGUE

En el presente capítulo se analizarán las operaciones de guerra submarina y los ataques realizados por los submarinos alemanes realizados en la cuarta y quinta oleadas ejecutadas desde el 13 de septiembre de 1942 al 16 de diciembre de 1943, analizando el impacto de cada una de estas oleadas en las costas venezolanas. Igualmente se analizan las consideraciones variables y las circunstancias que influyeron en la derrota de los U-Boot en la Batalla del Atlántico y su retirada del Caribe en los meses de julio y agosto de 1944. De igual forma, se evalúa el impacto final que generó la *Operación Neuland*, en los mares y costas venezolanas al final de la contienda.

A. Cuarta oleada. de ataques en costas venezolanas

Durante el período comprendido entre los meses de septiembre a diciembre del año 1942, la intensidad de ataque de la *operación Neuland* en el área del Caribe, continuó con la misma fuerza y agresividad dado a los esfuerzos del *B.d.U.* de mantener unidades en esta área de operaciones. Por su parte, el comando aliado, tanto el *Caribbean Defense Command*, como el *Caribbean Sea Frontier*, continuaban consolidando las medidas defensivas para contrarrestar los embates contra el tráfico marítimo perpetrados por los U-Boot del gran almirante Dönitz. La conformación de los convoyes, el refuerzo del área de operaciones caribeña con un número significativo de unidades de superficie con mayor capacidad de escolta de convoyes, como de aeronaves más adecuadas para la realización del patrullaje y guerra antisubmarina comenzaron a recoger sus frutos.

También en este período, (septiembre – diciembre de 1942) se registró la mayor actividad y presencia de submarinos alemanes en las áreas marítimas e insulares cercanas a las costas venezolanas durante la Segunda Guerra Mundial. Quince U-Boot incursionaron en las áreas marítimas venezolanas (nueve de ellos concretaron ataques a buques aliados y seis realizaron patrullajes, exploraciones y/o intentaron realizar acciones de guerra submarina sin éxito) hundiendo 24 buques mercantes aliados de diverso tipo, representando 130.995 TBR., siendo ejecutados en el ataque a cuatro convoyes (TW(S), TAG-18 TAG-19 y TAG-20) como a buques que navegaban en solitario, mayormente en las rutas que transitaban el Noreste del Delta del río Orinoco, en ruta o provenientes de las Guyanas o Brasil.

Cada uno de estos 24 ataques, representa una micro historia con sus acaecimientos, detalles y circunstancias particulares, por lo que para reseñar estos acaecimientos, nos abocaremos a presentar un resumen sustentado de las operaciones de guerra realizadas por cada U-Booten este período, deteniéndonos a reseñar los detalles del ataque realizado por el U-163 contra el buque de la armada norteamericana USS *Erie* (PG-50) perpetrado el 12 de noviembre de 1942, hecho de relevancia dado a que fue la única nave de guerra aliada, torpedeada y puesta fuera de servicio en las proximidades de las costas venezolanas durante la Segunda Guerra Mundial.

Las hostilidades en el mar y costas venezolanas se iniciaron el día 13 de septiembre cuando el U-558 del tipo VIIC adscrito a la 4^{ta} *Unterseebootsflotille*, había zarpado el 29 de julio desde el puerto de la costa atlántica francesa de *Brest*, para

realizar su séptima patrulla de guerra bajo el comando del teniente de navío Günter Krech. Encontrándose en posición Lat. 12° 07'N, Lon. 63° 32'W cuadrícula ED 8375, las 23:22 hrs. (HLB y 17:22 hrs HLV) el U-558 atacó con torpedos al buque mercante de bandera holandesa *Suriname* de 7.915 TBR. y al buque mercante de bandera británica de 1.241 TBR., de desplazamiento *Empire Lugard*, los cuales navegaban en estación, conformando el convoy TAG-5. Los dos buques se hundieron a 40 millas náuticas al Norte de la isla de Margarita y 32 millas náuticas al Nor Oeste de la Blanquilla. Dos horas más tarde, siendo las 01:26 hrs. (HLB del día 14 de septiembre y 19:26 hrs. HLV del 13 de septiembre) ubicándose en posición Lat. 12° 15' N, Lon. 62° 52'W, a 50 millas náuticas al Nor Oeste de Margarita, en cuadrícula ED 8296, el U-558, lanzó dos torpedos al tanquero de bandera noruega *Vilja*, de 6.672 TBR. de desplazamiento, averiándolo severamente pero logrando regresar remolcado a Trinidad.¹¹⁴²

Durante el mes de octubre, los ataques cercanos a las costas venezolanas se concentraron en el Delta del Río Orinoco, iniciando las hostilidades el submarino del tipo IXC, U-175 adscrito a la 10^{ma} *Unterseebootsflotille* que había zarpado desde su base en el puerto de *Lorient* el día 15 de agosto. El día primero de octubre de 1942, siendo las 09:38 hrs. (HLB y 03:38 HLV) el U-175 encontrándose en posición Lat. 9° 27'N, Lon. 60° 05'W, cuadrícula EO 1452 a 25 millas náuticas del delta del Orinoco,

¹¹⁴² Anotación del diario de navegación *KTB* del U-558, día 13. de septiembre de 1942. Hora 23:22 hrs. HLB. Cuadrícula ED 8375. Fuente N.A.R.A. PG30591/1-35 /, NID. pp.32-35. Ver también Kenneth, Wynn, t. *Ilob. cit.*, 33. Jürgen Rohwer *ob. cit.*, 135.

divisó y atacó con dos torpedos al carguero británico *Empire Tennyson* de 2,880 TBR., de desplazamiento, que había zarpado desde el río Demerara con destino a Trinidad, causando el hundimiento del carguero británico.¹¹⁴³

El mismo día, a las 22.41 hrs. (HLB y 18:41hrs HLV) el submarino alemán tipo VII-C, U-202 adscrito a la 1era *Unterseebootsflotille* con puerto base en *Brest*, bajo el comando del teniente de navío Gunter Posser, quien encontrándose en posición Lat. 9° 06'N, Lon.59° 48'W, cuadrícula EO 1465, a30 millas náuticas al Nor –Este de Boca Grande, Delta del río Orinoco, torpedeó al buque mercante holandés *Achilles* de 1,815 TBR. de desplazamiento, que se dirigía a puerto España-Trinidad, proveniente de Georgetown, navegando sin escolta a 8 nudos, en patrón de *zigzag*. El impacto del torpedo, voló la proa del carguero holandés hundiéndose a las 23:01 hrs (HLB y 17:01 hrs. HLV). después que el U-202 lanzara desde el tubo N° III, un segundo torpedo como *coup de grâce* que impactó por el costado de estribor en la medianía del *Achilles*.¹¹⁴⁴

El día 2 de octubre a las 07:00 hrs (HLB y 01:00hrs HLV), el submarino alemán tipo VII-C, U-201 adscrito a la 1era *Unterseebootsflotille* que había zarpado desde su puerto base en *Brest* el 6 de septiembre bajo el comando del teniente de navío Gunther

¹¹⁴³ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-175, día 01. de octubre de 1942. Hora 09:38 hrs. HLB. Cuadrícula EO 1452. Fuente N.A.R.A. PG30162/19 /, NID., 19. Ver también Kenneth, Wynn, *ob. cit.*, 132. Jürgen Rohwer *ob. cit.*, 138.

¹¹⁴⁴ Anotación del diario de navegación *KTB* (27-07 al 25-10 1942) del U-202, día 01. de octubre de 1942. Hora 23:01 hrs HLB cuadrícula EO 1465. Fuente N.A.R.A. PG30190/12 /, NID., 16.-17. Ver también Kenneth, Wynn, *ob. cit.*, 148. Jürgen Rohwer *ob. cit.*, 138.

Rosemberg, se encontrába en posición Lat. 9° 03'N, Lon. 60° 10'W cuadrícula EO 1472 a 40 millas náuticas al Noreste del delta del río Orinoco, avistó al buque mercante norteamericano *Alcoa Transport de 2.084 TBR.*, en ruta desde Trinidad a Georgetown, Guyana británica al cual atacó lanzándole un torpedo que impactó por el costado de estribor al nivel de la sala de máquinas, produciendo que el buque se hundiera en cuatro minutos. El capitán del barco Clement Hunter, cinco oficiales y 19 tripulantes del *Alcoa Transport* fueron rescatados 13 horas después del hundimiento por el patrullero norteamericano *USS PC-490* desembarcándolos posteriormente en Puerto España-Trinidad.¹¹⁴⁵

El mismo día 2 de octubre, a pocas millas de distancia, el teniente de navío Heinrich Bruns permanecía con su U-175 en el área de operaciones frente al delta del río Orinoco continuando su búsqueda de objetivos. A las 10:54 hrs. (HLB y 04:54 hrs HLV) cuadrícula EO 1452, avistó al buque mercante panameño 5.074 TBR. de desplazamiento *Aneroid* que navegaba sin escolta en ruta proveniente de Paramaribo a Trinidad encontrándose en posición Lat. 8° 24'N, Lon. 59° 12'W, cuadrícula EO 1452 al Noreste del delta del río Orinoco, el mercante panameño fue alcanzado por un torpedo *G7a* lanzado desde U-175 impactándole en el costado de estribor a nivel de la escotilla de embarque N ° 4 lo cual produjo un boquete en el casco a nivel de la línea de flotación lo que generó la inundación del buque, el cual se hundió a las 11:21 hrs.

¹¹⁴⁵ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-201, día 02. de octubre de 1942. Hora 07:01 hrs HLB Cuadrícula EO 1472. Fuente N.A.R.A. PG30189/1-11/NID., 19-23 Ver también Kenneth, Wynn, *ob. cit.*, 147. Jürgen Rohwer *ob. cit.*, 138.

(HLB y 05:15 hrs HLV)¹¹⁴⁶ pereciendo con el seis tripulantes. El capitán de la nave, Ingvald Kristian Johannessen Eide, y 29 tripulantes lograron salvarse en el bote salvavidas N° 3 siendo rescatados del mar por el buque mercante húngaro *Ivan* a las 23:00 hrs (HLV) del mismo dos de octubre, siendo desembarcados Georgetown al día siguiente. Catorce tripulantes que habían abandonado el barco en el bote N° 1, fueron rescatados por el mercante hondureño *Olambala* a las 14:00 hrs (HLV) del 4 de octubre, siendo desembarcados en Paramaribo cinco días después.¹¹⁴⁷

El día 4 de octubre a las 08:00 hrs. (HLB y 02:00 hrs HLV) en cuadrícula EO 1829 encontrándose frente a las bocas del río Orinoco, el U-175 avistó al mercante norteamericano *Caribstar* de 2.592 TBR. que navegaba en patrón de *zig-zag* en ruta de Trinidad a Georgetown, Guyana británica. Siendo las 11.11 hrs. (HLB y 05:11hrs. HLV) encontrándose en posición de ataque en Lat. 8° 30'N, Lon. 59° 37'W - cuadrícula EO 1852, el U-175 lanzó un torpedo *G7a* desde el tubo N° I contra el mercante norteamericano, el cual impactó a los dos minutos 16 segundos después¹¹⁴⁸ por el costado de estribor en la medianía de buque, destruyendo la sala de calderas matando a un oficial y dos marineros que se encontraban de guardia en el local. A las 11.35 hrs.

¹¹⁴⁶ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-175, día 02. de octubre de 1942. Hora 11:15 hrs. HLB. cuadrícula EO 1451. Fuente N.A.R.A. PG30162/19 /, NID., 20. Ver también Kenneth, Wynn, *ob. cit.*, 132. Jürgen Rohwer *ob. cit.*, 138.

¹¹⁴⁷ Fuente Uboat.net. información disponible en línea en; <https://uboa.net/allies/merchants/ship/2232.html>. Consultado el 25 de agosto de 2021

¹¹⁴⁸ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-175, día 04. de octubre de 1942. Hora 11:11 hrs. HLB. Cuadrícula EO 1852. Fuente N.A.R.A. PG30162/19 /, NID., 21. Ver también Kenneth, Wynn, *ob. cit.*, 132. Jürgen Rohwer *ob. cit.*, 138.

(HLB y 05:35hrs. HLV) cuadrícula EO 1852, Heinrich Bruns ordenó lanzar un segundo torpedo, el cual, al impactar, produjo una gran explosión que provocó que se hundiese de popa. Los sobrevivientes (seis oficiales y 25 tripulantes) abandonaron el buque en un bote salvavidas y dos balsas, siendo rescatados por el patrullero norteamericano *USS PC-469* siendo desembarcados posteriormente en puerto España-Trinidad.¹¹⁴⁹ Ver gráfico N°38

Gráfico N°38



Ataques realizados por los U-Boot alemanes (U-175, U-201 y U-202) a las rutas de transporte marítimo de bauxita en las costas del Delta del Orinoco entre el 28 de septiembre y el 04 de octubre de 1942.¹¹⁵⁰

¹¹⁴⁹Fuente: Uboat.net: Información disponible en línea en: <https://uboat.net/allies/merchants/ship/2234.html>. Consultado el 25 de agosto de 2021.

¹¹⁵⁰ Infografía preparada por el Autor en base a imágenes satelitales de Google Earth y procesadas en MS Power Point. y a la información en Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 205-207.

Es importante el señalar que, durante el mes de noviembre de 1942, se registró la mayor concentración de U-Boote que operaron en costas, áreas marítimas y zonas insulares venezolanas, (05 *U-Boote*) y por consiguiente el mayor número de hundimientos de buques mercantes aliados sufridos en el transcurso de la *Operación Neuland* (12 buques). En los primeros días de noviembre, comenzaron a arribar a la zona norte de Trinidad, el submarino tipo IXC U-129, pero esta vez al bajo el comando del teniente de navío Hans Witt, el U-160, bajo el comando del teniente de navío Georg Lassen, en su segundo crucero de guerra por el Caribe, el U-163 bajo el comando del capitán de corbeta Kurt-Eduard Engelmann y el U-508 al mando del teniente de navío George Staats. En número, no era una fuerza de ataque considerable, pero todos eran comandantes experimentados con conocimiento del área caribeña.

Por el lado de las fuerzas aliadas destacadas en el comando del sector Trinidad, para el mes de noviembre de 1942, la armada norteamericana consolidó el reforzamiento del número de sus unidades navales de superficie destacadas en la base naval de Chaguaramas, alcanzando el número de 53 unidades de distinto tipo. Por su parte, la *Royal Navy* alcanzó tener en disponibilidad, el número de 23 unidades de escolta de superficie. Adicionalmente se encontraban destacadas en Trinidad tres corvetas del tipo *Flower* canadiense. Igualmente, la estación aeronaval de la *US Navy* en Chaguaramas, creció considerablemente, logrando contar para este momento con 13 unidades de hidroaviones *PBM Mariner* y 12 hidroaviones *PBY Catalina*, adscritos al

escuadrón de patrullaje VP-53, lo que le permitía patrullar en forma continua las líneas de tráfico marítimo caribeño.¹¹⁵¹

El día 2 de noviembre de 1942, a las 10:00 hrs. (HLV) salía por las Bocas del Golfo de Paria, el convoy TAG-18, constituido por 22 buques mercantes y escoltado por el yate patrulla USS *Siren* (PY-13) y por tres patrulleros cazas submarinos. A la 12:34 hrs el convoy tomaba dirección oeste, rumbo a Aruba.¹¹⁵²

A las 17:00 hrs (HLV) el teniente de navío Lassen a bordo del U-160, avistó al convoy TAG-18 que mantenía rumbo al oeste por lo que radió al *B.d.U.* la posición y rumbo del convoy. El U-129, el cual se encontraba al oeste, frente a la isla de Aruba, captó la señal y ploteó su trayectoria para tomar el curso conveniente para interceptarlo en la entrada de los terminales petroleros, mientras, George Staats a bordo del U-508, se mantenía en la popa del convoy, ajustando su velocidad para seguir en marcación y distancia y no perder el contacto, por su parte, el U-160 se mantendría en posición esperando a la proa de la ruta del convoy para atacarlo desde el norte.

A las 02:02 hrs. (HLB del 03 de noviembre y 20:02 hrs del 02 de noviembre HLV) en posición Lat.12° 06'N, Lon. 62° 42'W cuadrícula ED 9426, el U-160 encontrándose en posición de lanzamiento de torpedo y listo para iniciar el ataque., avistó al buque mercante de bandera canadiense *Chr. J. Kampmann* de 2.260 TBR., al cual le lanzó dos torpedos desde los Tubos N° I y IV los cuales impactaron por el

¹¹⁵¹ Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 218-219.

¹¹⁵² *Ibid.*, 220-221.

costado de estribor del mercante hundiéndose rápidamente de popa a 49 millas náuticas al Noreste del archipiélago de los Testigos,¹¹⁵³ pereciendo en el ataque 17 tripulantes y dos artilleros. El capitán Martin Jensen y siete tripulantes, fueron rescatados del mar por el destructor norteamericano *USS Lea (DD 118)*, y posteriormente transbordados al patrullero *USS PC-495* y desembarcados posteriormente en Curaçao.¹¹⁵⁴

En el otro costado del convoy TAG-18, el teniente de navío Staats intentó atacar al convoy por el costado de babor, pero no pudo lograr la posición para el lanzamiento de torpedos, por lo que Lassen aprovechó el descuido de los escoltas para realizar un nuevo ataque a las 06:30 hrs (HLB y 00:30 hrs del 03 de noviembre HLV) ubicado en posición Lat. 12° 16'N, Lon. 64° 06'W, cuadrícula ED 8631 (a 33 millas náuticas al Nor Este de la isla de La Blanquilla y a 64 milla náuticas al Norte de la isla de Margarita), el U-160 lanzó sus dos torpedos de popa de los tubos N° V y VI¹¹⁵⁵ impactando por el costado de estribor al Tanquero oceánico noruego *Thorshavet* de 11.015 TBR. de desplazamiento, transportando 15.000 toneladas de combustible diésel, y el cual se hundió dos horas más tarde. En el impacto perecieron dos tripulantes que se encontraban en la sala de máquinas. Los sobrevivientes abandonaron el buque en los botes salvavidas y fueron rescatados por un destructor norteamericano *USS Lea (DD 118)*, en horas de la tarde del mismo día 03 de noviembre y desembarcados en

¹¹⁵³ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-160, día 03. de noviembre de 1942. Hora: 02:02 hrs. HLB., cuadrícula ED 9426. Fuente: NARA PG30147/3/ NID., 22.

¹¹⁵⁴ Fuente Uboat. Net. Información disponible en línea en; <https://uboaat.net/allies/merchants/ship/2358.html>. consultado el 26 de agosto 2021.

¹¹⁵⁵ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-160, día 03. de noviembre de 1942. Hora: 06:30 hrs. HLB., cuadrícula ED 8631. Fuente: NARA PG30147/3/ NID., 23.

Curazao al día siguiente.¹¹⁵⁶ Al ser descubierto por uno de los patrulleros de escolta, el U-160 se retiró a popa del convoy para evadir el contrataque.¹¹⁵⁷

Ante el impacto del abrumador ataque, el comandante del grupo de escolta del TAG-18 a bordo del *USS Siren (PY-13)* estaba convencido de que con el número de escoltas disponibles no podía hacer frente arremetida de los U-Boot, por lo que solicitó al comando de Trinidad el envío urgente de unidades de refuerzo, lo que generó una inmediata respuesta ya que se destacaron dos destructores en auxilio del convoy, el *USS Biddle (DD 151)*, y el *USS Greer* como también se alertaron a los escuadrones de patrullaje marítimo VP-53 con hidroaviones PBY *Catalina* y N° 53 dotado con aviones Hudson, destacados en la base aérea de Edimburgo. Durante el resto de la noche los U-Boot alemanes continuaron ejecutando la misma táctica contra el convoy. El U-558 hostigaba el flanco de babor del convoy, acción que generaba que la mayoría de los buques escoltas del costado de estribor abandonaran sus estaciones para rastrear al submarino, dándole al U-160 la oportunidad de atacar a los buques del convoy que navegaban por el costado de estribor. Al despuntar la mañana el U-160 se propuso iniciar su tercer ataque contra el convoy sumergiéndose a profundidad de periscopio para evitar ser detectado por los aviones de cobertura aérea, Lassen, llevó su unidad dentro de la misma cortina de defensa del convoy lanzando dos torpedos contra el Carguero británico *SS Gypsum Empress* de 4.034 TBR de desplazamiento a las 10.37

¹¹⁵⁶ Fuente Uboat. Net. Información disponible en línea en; <https://uboat.net/allies/merchants/ship/2365.html>, consultado el 26 de agosto 2021.

¹¹⁵⁷ Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 221.

hrs (HLB y 04:37 hrs HLV) en posición Lat.12° 27'N, Lon. 64° 04'W cuadrícula ED 8298 a 27 millas náuticas de la isla de La Blanquilla. Uno de los torpedos pasó de largo por la proa del buque pero el segundo torpedo impactó en el casco del carguero británico provocando su rápido hundimiento.¹¹⁵⁸ El capitán del buque británico, John Smyth Rodgers, los 31 tripulantes y cuatro artilleros del servicio auxiliar de la *Royal Navy* abandonaron el buque siendo recogidos posteriormente por el tanquero español *Gobeo* desembarcándolos en Trinidad el mismo 3 de noviembre.¹¹⁵⁹

Once minutos después, manteniéndose a profundidad de periscopio dentro del perímetro de la formación del convoy, el U-160 lanzó un torpedo impactando al tanquero de bandera panameña *Leda* de 8.546 TBR., en posición, Lat.12 16'N°, 64° 06'W, cuadrícula ED 8298. El tanquero panameño recibió el impacto bajo la línea de flotación a la altura de la medianía por el costado de estribor lo que provocó que dejase de propulsar y que se escorase por el costado del ataque, pero manteniéndose a flote. Lassen intentó lanzar otro torpedo como tiro de gracia para concretar el hundimiento del tanquero, pero debido a la rápida reacción de los buques de escolta que efectuaron ataques con cargas de profundidad, tuvo que desistir del ataque, obligando al U-160 a realizar inmersión de emergencia a la máxima profundidad, para evitar las embestidas del contrataque, abandonando el área de operaciones.¹¹⁶⁰ Al día siguiente, el tanquero

¹¹⁵⁸ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-160, día 03. de noviembre de 1942. Hora: 11:37 hrs. HLB., cuadrícula ED 8631. Fuente: NARA PG30147/3/ NID. p. 24. Ver también Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 223. Ver también Kenneth, Wynn, t. II *ob. cit.*, 124. Jürgen Rohwer, *ob. cit.*, 136.

¹¹⁵⁹ Fuente Uboat. Net. Información disponible en línea en: <https://uboat.net/allies/merchants/ship/2359.html>. Consultado el 29 de agosto 2021

¹¹⁶⁰ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-160, día 03. de noviembre de 1942. Hora: 11:37 hrs.

Leda se mantenía a flote y fue remolcado con rumbo a Trinidad, pero el 5 noviembre debido al boquete producido en el casco zozobró a 20 millas náuticas al Este de la Blanquilla, en la posición Lat.11°12 N/Lon. 62°18W.¹¹⁶¹

A las 09:00 hrs (HLV) los refuerzos enviados por el comando del sector Trinidad habían logrado alcanzar al convoy TAG-18. Los destructores *USS Biddle (DD 151)*, y el *USS Greer (DD 123)* se habían incorporado a reforzar al grupo de escolta y cinco aviones Hudson del escuadrón N° 53 se encontraban brindando cobertura aérea apoyados por tres hidroaviones *PBY Catalina* del VP-53 que patrullaban el perímetro del convoy. Mientras tanto los buques auxiliares y remolcadores enviados desde Trinidad hacían labores de búsqueda y salvamento de los naufragos y de remolque al tanquero panameño *Leda*. El arribo de los destructores como el reforzamiento de la cobertura aérea, obligaron al U-160 y al U-558 a romper el contacto con el convoy y desistir del ataque, retirándose nuevamente al área norte de la costa de Trinidad, habiendo hundido en 24 horas la quinta parte de los buques del TAG-18.¹¹⁶² Dos aviones del escuadrón N° 53 habían avistado a los dos submarinos alemanes alejarse de la popa del convoy, asumiendo que el ataque había culminado y que el TAG-18 tendría un arribo seguro a Aruba, pero el comando del grupo de escolta aliado ignoraba que, el submarino del tipo IXC, U-129 adscrito a la 2^{da} *Unterseebootsflotille*, que había

HLB., cuadrícula ED 8631. Fuente: NARA PG30147/3/ NID., 24-25. Ver también Kenneth, Wynn, t. II, *ob. cit.*, 124.

¹¹⁶¹ Fuente: Uboat. Net. Información disponible en línea en: <https://uboa.net/allies/merchants/ship/2364.html>. Consultado el 29 de agosto 2021.

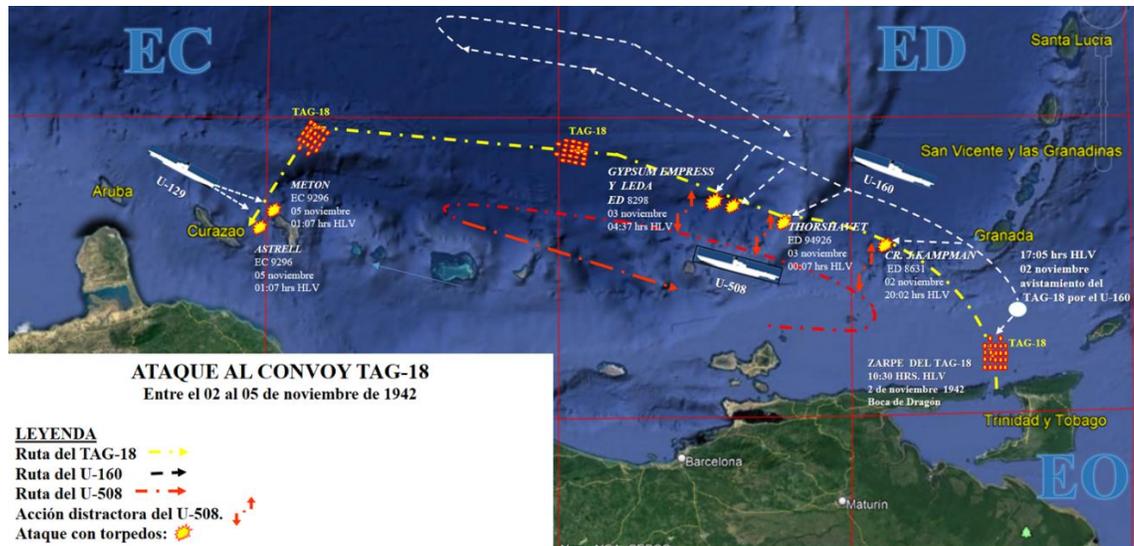
¹¹⁶² Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 222-223

zarpado el 28 de septiembre desde el puerto de la costa atlántica francesa de *Lorient*, para realizar su segunda patrulla de guerra en el Caribe bajo el comando del teniente de navío Hans Ludwig Witt y se encontraba en posición de ataque y esperando al convoy en el área de *rendevouz* y fondeadero de los tanqueros, próximo a la entrada de los terminales petroleros de Aruba. El día 05 de noviembre, a las 08:07 hrs. (HLB y 02:07 hrs. HLV) el U-129 se encontraba en posición Lat. 12° 21'N, Lon. 69° 21'W cuadrícula EC 9296 a 34 millas náuticas al Noreste de la península de Paraganá, cuando divisó a ocho tanqueros y cuatro patrulleros de escoltas pertenecientes al convoy TAG-18 que navegando en formación recalaban al fondeadero de Aruba para esperar su autorización y designación de muelle de atraque.¹¹⁶³ Al momento, el U-129 lanzó sus cuatro torpedos de proa contra la formación de tanqueros, impactando sucesivamente los tres primeros contra el casco del buque que lideraba la columna de estribor del convoy, el cual era el tanquero norteamericano de 7.027 TBR *Meton*, que se incendió inmediatamente, comenzando a hundirse lentamente de popa. El capitán del tanquero, Victor Axel Hagstrom, sus ocho oficiales, 30 marineros y 12 artilleros del servicio auxiliar de la armada norteamericana (el buque estaba armado con un cañón de 40 mm pulgadas y cuatro de 30 mm) abandonaron la nave en un bote salvavidas, siendo rescatados dos horas después por el patrullero holandés MTB *HNMS (TM-23)* y

¹¹⁶³Anotación del diario de navegación *KTB* del U-129, día 05. de noviembre de 1942. Hora: 08:07 hrs. HLB., cuadrícula EC9296. Fuente: NARA PG30119/3/ NID., 135. Ver también Kenneth, Wynn, t. II *ob. cit.*, 105.

desembarcados posteriormente en Curazao. El tanquero *Menton* terminó de hundirse 10 horas después del ataque.¹¹⁶⁴ Ver gráfico N° 39.

Gráfico N° 39



Digrama del ataque efectuado al convoy TAG-18 entre los días 02 al 05 de noviembre de 1942, realizado por los submarinos U-160, U-508 y U-129.¹¹⁶⁵

A las 08:11 hrs (HLB y 06:11 hrs HLV), Hans Witt viro 180° el curso de su submarino U-129, lanzando los torpedos de popa (Tubos V y VI) contra dos tanqueros del convoy TAG-18, impactando ambos torpedos por el costado de estribor del tanquero noruego de 7.595TBR de desplazamiento *Astrel*.¹¹⁶⁶El tanquero inmediatamente comenzó a incendiarse, partiéndose en dos. El capitán, Nils C. Taraldsen y su tripulación, lograron arriar tres botes salvavidas y una balsa por lo que

¹¹⁶⁴Fuente: Uboat. Net. Información disponible en línea en <https://uboot.net/allies/merchants/ship/2378.html>, consultado el 01 septiembre 2021

¹¹⁶⁵ Infografía preparada por el Autor en base a imágenes satelitales de Google Earth y procesadas en MS Power Point. y a la información en Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 220-224

¹¹⁶⁶ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-129, día 05. de noviembre de 1942. Hora: 08:11 hrs. HLB., cuadrícula EC9296. Fuente: NARA PG30119/3/ NID., 35-36. Ver también Kenneth, Wynn, t. II *ob. cit.*, 105

podieron abandonar el tanquero. En el ataque murió un artillero británico. Después de tres horas en el mar, 20 sobrevivientes fueron rescatados por la patrullera holandesa *MTB HNMS TM* (TM-23) y los otros 22 sobrevivientes fueron salvados por el patrullero guardacostas norteamericano *USCGC CG-475*. Todos los sobrevivientes fueron llevados a Aruba y Curazao el mismo día. Después de 11 horas de haberse perpetrado el torpedeamiento, el tanquero seguía ardiendo por lo que tuvo que ser cañoneado y hundido por el buque de guerra holandés el *HNMS Van Kinsbergen* al mando del capitán C. Hellingman.¹¹⁶⁷

El día viernes 6 de noviembre, el convoy TAG-19 conformado por dieciséis buques mercantes, dejaba las bocas del golfo de Paria poniendo rumbo a la isla de Aruba, escoltado por el viejo destructor clase Wickes *USS Breckinridge (DD-148)* como buque guía y la corveta clase *Flower* transferida a la *US Navy* como *USS Surprise (PG-63)*.¹¹⁶⁸ Como complemento del grupo de escolta, el convoy contaba con cinco cazas submarinos del tipo *SC-461*. Al salir del Golfo de Paria, el convoy fue detectado por el U-508 el cual se mantuvo a la sombra de su trayectoria, reportando el acaecimiento al *B.d.U.* a las 02:25 hrs. (HLB del 07 de noviembre y 20:25 hrs. HLV del 06 de noviembre) en cuadrícula ED 9731.¹¹⁶⁹ En el transcurso de la noche el

¹¹⁶⁷ Fuente: Uboat. Net. Información disponible en línea en <https://uboa.net/allies/merchants/ship/2379.html>. Consultado el 01 septiembre 2021

¹¹⁶⁸ Construida en Gran Bretaña como corbeta clase *Flower HMS Heliotrope* comisionada en 12 de septiembre de 1940 y transferida a la *US Navy* el 24 de marzo de 1942 prestando servicio en esa armada hasta el mes de agosto de 1945, cuando fue transferida nuevamente a la *Royal Navy* y retirada del servicio en 1947. Fuente:

¹¹⁶⁹ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-508, (15/9/1942-6/1/1943) día 06. de noviembre de

comandante del U-508 George Staats, comenzó a maniobrar cuidadosamente para evitar ser detectado por la cobertura aérea del convoy, y poder posicionarse en el flanco de estribor de la formación, logrando una buena posición para iniciar el ataque a las 04:27 hrs. (HLB del 7 Nov y 22:27 hrs. del 6 de noviembre HLV), encontrándose en posición Lat.11° 34'N, Lon., 63° 26'W, cuadrícula ED 9474 a 40 millas al Noreste de la Isla de Margarita, Staats ordenó lanzar dos torpedos desde los tubos N° I y II¹¹⁷⁰ contra el buque Mercante norteamericano de la clase (*Liberty*) *Nathaniel Hawthorne* de 7.176 TBR., de desplazamiento, impactando ambos torpedos por el costado de estribor. El primer torpedo explotó contra el casco del mercante a nivel de la bodega N° 1, y el segundo en la sala de máquinas, produciendo una fuerte inundación, escorándose a babor hundiéndose en un minuto. El capitán Richard C. Brannan, ocho oficiales, 32 marineros, dos pasajeros y 10 artilleros del servicio auxiliar de la *US Navy* (el buque estaba armado con un cañón de 40 mm, uno de 30 mm y cuatro de .50 mm) abandonaron el buque lanzando tres balsas salvavidas, sobreviviendo solo 10 tripulantes y tres artilleros que fueron rescatados 39 horas más tarde por el *USS Biddle* (*DD 151*) a 150 millas náuticas del área del ataque, siendo desembarcados en Trinidad el 9 de noviembre.¹¹⁷¹

1942. Hora: 02:25 hrs. HLB., cuadrícula ED 9731. Fuente: NARA PG30566/2/ NID. p.9. Ver también Kenneth, Wynn, t. II *ob. cit.*, 326 Jürgen Rohwer. *ob. cit.*, 135, y Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 226-227.

¹¹⁷⁰ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-508, (15/9/1942-6/1/1943) día 07. de noviembre de 1942. Hora: 04:27 hrs. HLB., cuadrícula ED 9474.Fuente: NARA PG30566/2/ NID., 10. Ver también Kenneth, Wynn, t. II *ob. cit.*, 326, Jürgen Rohwer. *ob. cit.*, 139.y Gaylord Kelshall. *ob. cit.*, 226-227.

¹¹⁷¹Fuente: Uboat. Net. Información disponible en línea en <https://uboat.net/allies/merchants/>

Luego de poco más de dos horas, siendo las 06:35 hrs. (HLB y 00:35 hrs HLV) del día 07. de noviembre, encontrándose ubicado en posición Lat. 11° 34'N, Lon. 63° 26'W, cuadrícula ED 8667, a 40 millas náuticas de la isla de Margarita, el U-508 lanzó otros dos torpedos desde los tubos N° III y IV,¹¹⁷² esta vez, contra el buque mercante británico *Lindenhall* de 5.248 TBR de desplazamiento, impactándolo por el costado de estribor y partiéndolo por la mitad, hundiéndose rápidamente. El capitán Frederick Aggebec Kjelgaard 37 tripulantes, un pasajero y cuatro artilleros de la *Royal Navy*, perecieron en el ataque. Solo cinco tripulantes y un artillero sobrevivieron al torpedeamiento, siendo rescatados del mar por el patrullero norteamericano *USS Surprise (PG-63)* y posteriormente desembarcados en la Habana, Cuba¹¹⁷³

Es importante el destacar que, el día sábado 07 de noviembre ocurrió un hecho que influiría en forma contundente con el desarrollo y ejecución de la *Operación Neuland* en el Caribe, la cual fue el desembarco aliado en las costas del Norte de África en la denominada *Operación Torch (Operación Antorcha)* por la cual el gran almirante Dönitz recibió la orden de reorientar el despliegue de más de 30 U-Boots previstos para operar en el Atlántico Norte y el Mar Caribe en el mes de diciembre, para ser enviados al Mar Mediterráneo y a las costas Marruecos. Este re direccionamiento de submarinos

ship/2380.html. Consultado el 01 septiembre 2021.

¹¹⁷²Anotación del diario de navegación *KTB* del U-508, (15/9/1942-6/1/1943) día 07. de noviembre de 1942. Hora: 06:35 hrs. HLB., cuadrícula ED 8667. Fuente: NARA PG30566/2/ NID. p.10. Ver también Kenneth, Wynn, t. II *ob. cit.*, 326, Jürgen Rohwer. *ob. cit.*, 139.y Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 226-227.

¹¹⁷³Fuente: Uboat.Net. Información disponible en línea en <https://uboa.net/allies/merchants/ship/2382.html>. Consultado el 01 septiembre 2021

alemanes para las costas del África del Norte, fue el primer descalabro importante en el desarrollo de la *Operación Neuland* pues cinco U-Boots (U-155, U-173, U-503, U-103 y U-515) que se estaban preparando para zarpar al Mar Caribe, fueron reorientados y destacados al Mediterráneo para contrarrestar a los convoyes y desembarcos aliados que se desarrollaban en la invasión al Norte del África, perdiendo fuerza e impulso las acciones en el teatro de operaciones caribeño. Siendo este, relegado. A partir de mediados del mes de noviembre de 1942, el Mar Caribe fue considerado como un teatro de operaciones secundario, muy a pesar de las intenciones del gran almirante Dönitz de mantener la presión en las líneas de comunicación marítimas en las costas norteamericanas y del Caribe.¹¹⁷⁴

El día 11 noviembre de 1942, el teniente de navío Lassen con el U-160, arribaba al área Noreste del delta del río Orinoco proveniente del Norte de Trinidad. A las 08:01 hrs (HLB y 02:01 hrs. HLV) avistó al buque mercante británico de 6.368 TBR *City of Ripon* en Lat. 8° 40'N, Lon. 59° 20'W, cuadrícula EO 1574 a 30 millas náuticas al Noreste de las bocas del río Orinoco al cual atacó lanzando inicialmente un torpedo desde el tubo N° I que impactó en el casco del mercante inglés. A los diez minutos 08:11 hrs (HLB) lanzó otros dos torpedos disponibles en los tubos N° III y IV de proa, dando en el blanco nuevamente lo que provocó el rápido hundimiento de la nave aliada,¹¹⁷⁵ 52 miembros de la tripulación y cuatro artilleros perecieron en el ataque. El

¹¹⁷⁴ Antony Beevor, *ob. cit.*, 484, 997-1000 y Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 226-227.

¹¹⁷⁵ Anotación del diario de navegación KTB del U-160, día 11. de noviembre de 1942. Hora: 08:11 hrs. HLB., cuadrícula EO 1574. Fuente: NARA PG30147/3/ NID p. 31. Ver también Gaylord T.M. Kelshall.

capitán John Edward Robinson, 18 tripulantes y tres artilleros lograron sobrevivir al ataque, siendo rescatados del mar por el mercante brasileño *Midosi* y posteriormente desembarcados en Puerto España-Trinidad.¹¹⁷⁶

El día lunes 10 de noviembre de 1942, a las 09:15 hrs (HLV) salía del golfo de Paria por el canal de *Tercera Boca*, el convoy TAG-20, constituido por 30 buques mercantes que, asumiendo rumbo oeste en dirección a la isla de Aruba, estructuraba una formación de seis columnas.

El convoy estaba siendo escoltado para su travesía, desde Trinidad–Aruba–Guantanamo, por el cañonero norteamericano *USS Erie PG-50*,¹¹⁷⁷ (bajo el comando del capitán de navío USN. Andrew Robert Mack) que cumplía la función de buque guía y comandante del grupo de escolta. La escota del TAG-20 contaba también con el destructor norteamericano *USS Biddle (DD-151)*, la corbeta Corbeta *USS Spry (PG 64)* (ex-HMS Hibiscus (K 24) y tres patrulleros costeros; *USS PC-545*, *USS PC-573* y el

ob. cit., 231. Kenneth, Wynn, t. II *ob. cit.*, 124. y Jürgen Rohwer *ob. cit.*, 146.

¹¹⁷⁶ Fuente: Uboat. Net. Información disponible en línea en: <https://uboa.net/allies/merchants/ship/2406.html>

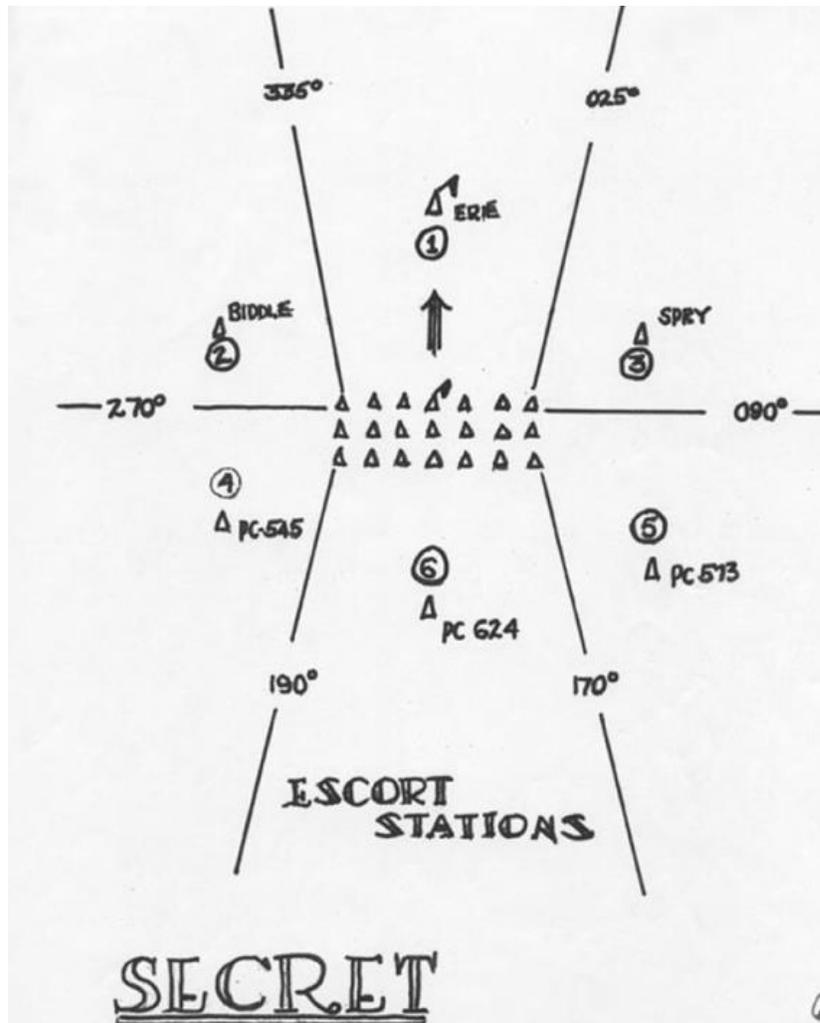
¹¹⁷⁷***USS Erie PG-50***: Construcción: 1934-1936 en New York Yard. New York. Botado el 29 de enero de 1936. Comisionado el 1 de julio de 1936: Desplazamiento: 2.075 a plena carga. Dimensiones: Eslora 100.13 m. - Manga 12,57 m. - Calado 5.52 m. Propulsión: 2 turbinas Parson de vapor. 2 generadores eléctricos SIEMENS 3.200 hp. Velocidad: Superficie 20 nudos Autonomía 8.000 millas náuticas a 12 nudos. Armamento: 4 cañones montaje simple de 152 mm. 4 cañones cuádruples de 28/75 de 28 mm antiaéreo. 6 cañones de 20 mm antiaéreo. 2 carriles en popa para cargas de profundidad MARK 6 con capacidad de 15 cargas por carril. 01 rampa para hidroavión *Kingsfisher*. Sensores: Un radar de superficie MARK III y un ASDIC. Fuentes: Naval History And Heritage Command. *USS ERIE (PG-50)*. Publicación disponible en línea en: <https://www.history.navy.mil/research/library/online-reading-room/title-lis-alphabetically-E- Erie> y en [Naval Source On Line. *USS ERIE PG-50*](http://www.navsource.org/archives/09/22/22183.htm). Consultado el 24 de agosto de 2021.

USS PC-624. Todos los buques escolta estaban equipados con *ASDIC* y solo tres contaban con radar. Además de los seis buques de escolta, el convoy TAG-20 disponía con una fuerte cobertura aérea de hidroaviones *PBY Catalina*, y bombarderos livianos de reconocimiento *Lockheed Hudsony Douglas A-20 Havoc* de los escuadrones N° 53 y VP-53 basados en *Edimburg Field* en Trinidad.

El esquema de cortina de protección del TAG-20, contaba con dos patrulleros a cada costado en la cabecera de la formación del convoy. En el centro y a proa del cuerpo principal se encontraba el *USS Erie (PG-50)*, en el costado de estribor, la corveta *USS Splyr (PG-64)* y por el costado de babor el destructor *USS Biddle (DD-151)*. La estación de popa estaba custodiada por el *USS (PC-624)* y los costados de la misma, estaban resguardadas por el *USS (PC-544) por la aleta de babor* y el *USS (PC-573)* por la aleta de estribor. El cuerpo principal del convoy estaba estructurado en seis columnas y tres filas con los 30 buques mercantes.¹¹⁷⁸ Ver gráfico N° 40.

¹¹⁷⁸ Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 226.

Gráfico N°40



Esquema deformación y escolta del convoy TAG-20, noviembre de 1942¹¹⁷⁹

Durante el 11 de noviembre, el convoy navegaba a 8 nudos por la ruta establecida con rumbo *Rv.* 277° en dirección a Aruba sin novedad aparente. Durante la madrugada del día 12 de noviembre, a las 03:00 hrs (HLV) los radares de los

¹¹⁷⁹ Fuente: Report to Commander Caribbean Sea Frontier/ Subjet: Loss of USS Erie. 12 Nov-1942. File N° NB37/A16-3. S/N 0046. p. 6 Fuente: NARA. Ships casualty Files. Box 311-331

hidroaviones *PBY Catalina*, detectaron a proa de la ruta del convoy, tres contactos submarinos al sur y al norte de la isla de Curazao. Estos contactos correspondían a los submarinos alemanes U-163, bajo el comando del capitán de corbeta Kurt-Eduard Engelmann, el U-129 bajo el comando de Hans Ludwig Witt y el U-508 al mando del teniente de navío George Staats, que se encontraban a la espera del arribo del convoy para interceptarlo. Ante este reporte, el capitán Mack, a bordo del *USS Erie (PG-50)*, a fin de evitar la misma suerte sufrida por los convoyes TAG-18 y TAG-19 de quedar atrapado entre dos grupos de submarinos y reducir la amenaza de ser interceptado, decidió tomar medidas para confundir a los U-Boot, ordenando cambiarla ruta prevista del convoy, conduciéndolo por el sur de la isla de la Orchila y el archipiélago de los Roques, enfilando en dirección a la costa sur de Curazao, pasando al Sur Oeste del archipiélago de las Aves, evadiendo así al U-129 y U-508, que se encontraban al acecho, al norte de Curazao.¹¹⁸⁰ Desafortunadamente para el convoy, el comandante del U163, el capitán de corbeta Kurt-Eduard Engelmann, tenía suficiente experiencia en el Caribe y había participado en la cacería del convoy TAW-13 en el mes de agosto y conocía las capacidades de los escoltas de superficie y de la cobertura aérea de los aliados en la zona, por lo que permaneció sumergido al sur de Curazao, sin emitir reportes de radio, tratando de ser lo más discreto e invisible posible para así evitar ser detectado por los escoltas aliados, en espera de la oportunidad para atacar al convoy.¹¹⁸¹

¹¹⁸⁰ Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 233.

¹¹⁸¹ *Ibíd.*, 232.

En la tarde del 12 de noviembre, siendo las 15:30 hrs (HLV), el convoy TAG - 20 se encontraba navegando con Rv. 300° a pocas millas al sur de Willemstad-Curazao con el fin de recalar al área de fondeo de ese puerto. El *USS Erie (PG-50)* mantenía estación a 2 millas náuticas a proa del cuerpo principal del convoy, manteniendo en configuración activa la emisión de los equipos de *ASDIC* y *Sonar*, motivado a la amenaza de la presencia de *U-Boote* en el área. Delante del convoy se aproximaba el destructor holandés *HNMS Van Kinsbergen* y dos patrulleros costeros que se unían al grupo de escolta del convoy para reforzar la seguridad del área de reunión y fondeo. Media hora más tarde, el U-163 maniobró y se infiltró sin ser detectado, dentro del perímetro de la cortina defensiva del TAG-20, subiendo a profundidad de periscopio y siendo las 22:07 hrs (HLB y 16:07 HLV) del 12 de noviembre de 1942, encontrándose en posición Lat. 12° 04'N, Lon. 68° 57'W, cuadrícula EC 9628, el capitán de corbeta Engelmann, divisó en la mira de su periscopio al *USS Erie*, ordenando lanzar los tres torpedos disponibles en proa en los tubos N° I, III y IV para luego ordenar un giro de 180° y lanzar el torpedo disponibles en popa.¹¹⁸² La guardia de serviola y los operadores de sonar del *USS Erie*, detectaron la trayectoria de los tres torpedos que se aproximaban al *Erie*, por lo que el capitán Andrew.R. Mack ordenó virar todo el timón a babor para realizar las maniobras evasivas, pasando el primer torpedo delante de la proa del cañonero norteamericano pero el segundo torpedo impactó por el costado de

¹¹⁸² Anotación del diario de navegación *KTB* del U-163, (17/9/1942-6/1/1943) día 12. de noviembre de 1942. Hora: 22:07 hrs. HLB., cuadrícula ED 9628. Fuente: NARA PG30150/2/ NID., 17. Ver también Kenneth, Wynn, t. II *ob. cit.*, 126, Jürgen Rohwer. *ob. cit.*, 136.y Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 233-234.

estribor en la popa a metro y medio bajo la línea de flotación a nivel del montaje N° 4 de popa. Inmediatamente al ser atacado el *USS Erie*, el destructor holandés *HNMS Van Kinsbergen* asumió la posición del buque norteamericano comenzando los barridos de búsqueda con sonar del U-Boot agresor, por otra parte, la corveta *USS Spyr (PG-64)* realizó un ataque con cargas de profundidad al área donde provenían los torpedos, pero sin resultados positivos. Ver gráfico N° 41.

Gráfico N° 41

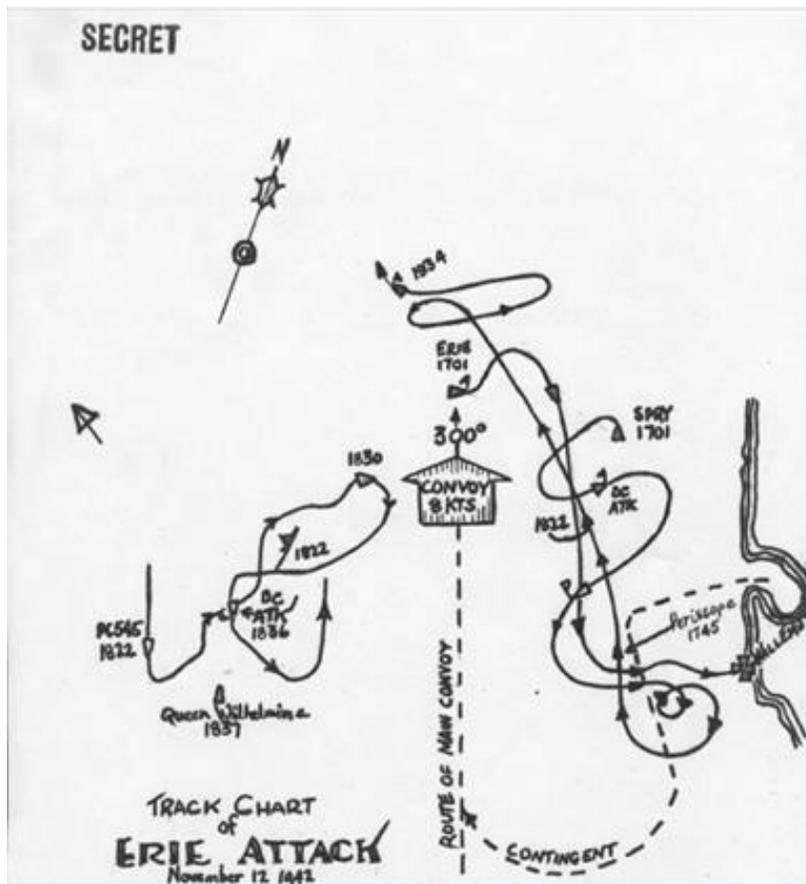


Diagrama del ataque al USS Erie PG-50 por parte del U-163 el día 12 de noviembre¹¹⁸³

¹¹⁸³: Report to Commander Caribbean Sea Frontier/ Subjet: Loss of USS Erie. 12 Nov-1942. File N° NB37/A16-3. S/N 0046. p. 7 Fuente: NARA. Ships casualty Files. Box, 311-331.

El impacto del torpedo devastó la cámara de oficiales, matando a seis oficiales y un camarero que se encontraban en el local al momento del impacto e hiriendo a otros once tripulantes. También la explosión generada por el torpedo, destrozó los tanques de combustible del buque y los depósitos de combustible para aviación y las tuberías de distribución de estos, lo que generó derrame de combustible y fuertes incendios y columnas de humo negro que se propagaron al resto del buque, generando una segunda explosión en el pañol de municiones del armamento principal. A los pocos minutos, el buque perdió potencia eléctrica, lo que generó que las bombas contra incendio dejaran de funcionar agravando la situación del cañonero pues el incendio quedó fuera de control.

Del *KTB* del U163, se extrae el siguiente párrafo de la página N°17, donde el capitán de corbeta Engelmann detalla el ataque al *USS Erie* al cual confunde con un destructor norteamericano de la clase *Summers* y plasma el daño causado al buque estadounidense a consecuencia de su ataque:

22:07 - ...Lanzando una andanada de tres [torpedos] de los tubos I, II, y IV contra el destructor de la clase Sommers. Enemigo navegando a 16 nudos, curso 40°, distancia 800 metros, marcación derecha 095°. Después de 109 segundos, se escucha una mediana detonación del torpedo, seguida al poco tiempo por una segunda explosión. Se observa en el blanco una nube provocada por la explosión sobre el puente del destructor, es una nube oscura y grande. Se observa incendio en la nave. Luego también se observa incendios en la medianía, Llamas elevándose...

El *USS Erie* perdió propulsión y comenzó a escorarse a estribor y hundirse lentamente depopa, por lo que su comandante ordenó arriar los botes salvavidas y evacuar a los heridos. Dada la crítica situación del buque, el capitán Andrew Marck

tomó la decisión de llevar a su averiado buque hasta al arrecife de Piscadero Point cerca de Willemstad para vararlo y si evitar su hundimiento y poder posteriormente controlar los incendios. Cuatro días después del ataque, el *USS Erie* todavía continuaba ardiendo por lo que fue traído de la base naval de Norfolk, un equipo especializado en incendios el cual controló el fuego en el *USS Erie (PG 50)* pudiendo ser remolcado al puerto de Willemstad para realizarle los trabajos de reparación. Antes que los trabajos pudiesen ser concluidos, el buque comenzó a escorarse a causa de la entrada de agua, hundiéndose el 5 de diciembre de 1942, declarándose en pérdida total.

Kurt Engelmann y el U-163, amén del ataque de represalia con cargas de profundidad realizado por los buques escoltas del TAG-20, logró sumergirse y escapar del área del ataque. Una vez de estar fuera del alcance de los escoltas, el U-163 tomó superficie, radiando al *B.d.U.* el reporte sobre el hundimiento del buque norteamericano, hecho el cual, fue aprovechado y explotado desde el punto de vista comunicacional por el ministro de Propaganda del Tercer Reich. ¹¹⁸⁴ Ver gráfico N° 42.

¹¹⁸⁴ Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 234.

Gráfico N° 42

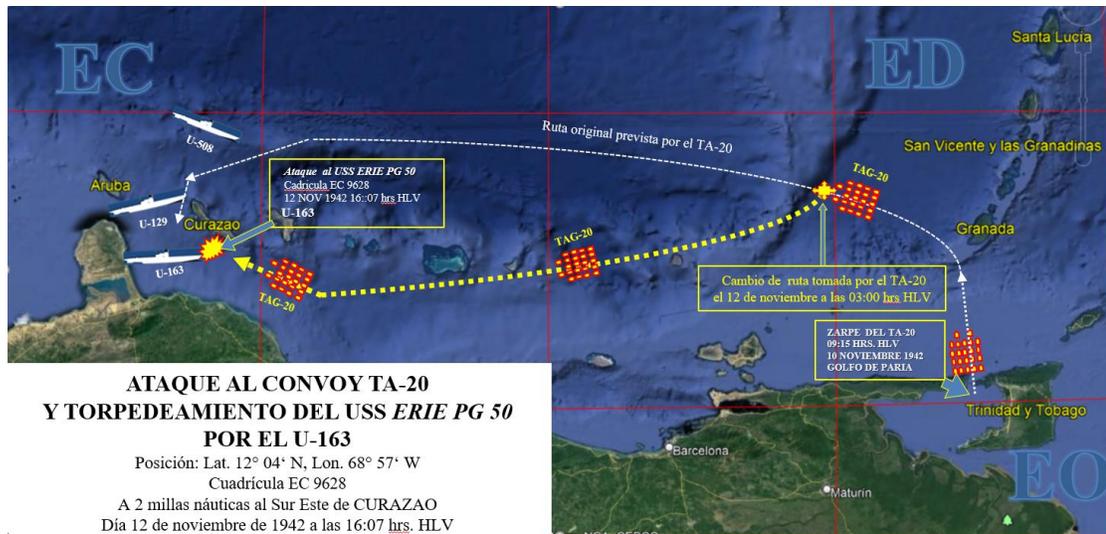


Diagrama del ataque al convoy TA-20 y torpedeamiento del *USS Erie PG-50* por el U-163 el día 12 de noviembre de 1942 al sur este de las costas de Curazao.¹¹⁸⁵

La importancia para este trabajo, del hundimiento del *USS Erie (PG-50)* en noviembre de 1942 no solo reside en que fue el ataque y pérdida del único buque de guerra aliado acaecido muy cerca de nuestras costas durante la Segunda Guerra Mundial, sino también, por la estrecha relación que tuvo este, con nuestra armada durante los años iniciales del conflicto.

Cabe señalar que el *USS Erie (PG-50)* arribó al puerto de la Guaira el día 24 de abril de 1941 trayendo abordo a Venezuela, a los oficiales que conformarían la misión naval norteamericana que cumpliría funciones en nuestro país, (Capitan de fragata

¹¹⁸⁵ Infografía preparada por el Autor en base a imágenes satelitales de Google Earth y procesadas en MS Power Point. y a la información en Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 231-234 y a Anotación del diario de navegación KTB del U-163, (17/9/1942-6/1/1943) día 12. de noviembre de 1942. Hora: 22:07 hrs. HLB., cuadrícula ED 9628. Fuente: NARA PG30150/2/ NID., 17. Ver también Kenneth, Wynn, t. II *ob. cit.*, 126, Jürgen Rohwer. *ob. cit.*, 136.

William S. jefe de la misión, capitán de corbeta Irving B. McDaniel y tenientes Herbert F. Eckberg y Herbert S. Fulmer), de acuerdo al tratado de cooperación naval firmado en marzo de ese año y cuyo objetivo era el mejorar el entrenamiento y formación del personal de la armada como la asistencia técnica en el dique y astillero nacional para el mantenimiento, reparación y construcción de naves en Puerto Cabello). A bordo del *USS Erie* se encontraba el contralmirante Frank H. Sadler, Comandante del 15^{avo} Distrito Naval. de la armada norteamericana. Durante los tres días siguientes, el almirante Sadler y los oficiales del *Erie*, fueron invitados a varias actividades protocolares y sociales, tanto en la embajada de los Estados Unidos en Caracas, como en la casa de Florencio Robles, donde se buscó mejorar las relaciones entre Estados Unidos y Venezuela. El *USS Erie* retornaría a La Guaira en una misión similar de tres días, el 28 agosto de 1941.

Después de revisar los primeros temas de adiestramiento para la armada venezolana, la misión naval norteamericana recomendó que oficiales navales venezolanos fuesen embarcados en buques de guerra norteamericanos para mejorar el entrenamiento teórico recibido. *El USS Erie* embarcó inicialmente a dos oficiales venezolanos el 23 de junio de 1941, el teniente de navío Ricardo Sosa Ríos, y el alférez de navío Alberto Cudemus León. Durante un año (hasta el 22 Julio de 1942), otros oficiales navales venezolanos fueron embarcados en comisión de servicio de seis

meses, abordó del USS *Erie PG-50*, teniente de navío Cervelión Gil Fortoul Pineda, teniente de fragata Miguel Vicente Véjar y teniente de fragata Alonso J. Pírela.¹¹⁸⁶

Motivado a la orden de re-direccionar al mayor número posible de *U-Boote* para el mar Mediterráneo a fin de tratar de frenar la invasión de las fuerzas aliadas en el África del Norte durante los días finales de noviembre de 1942, solo quedaban dos *U-Boot* operando en el teatro del Caribe; uno de ellos era el U-508 comandado por el teniente de navío George Staats el cual se había dirigido al área de operaciones circundante a la isla de Trinidad y posteriormente al Delta del Orinoco. A las 00:02 hrs (HLB del 27 noviembre 20:02 Hrs del día 26 de noviembre de 1942), Staats avistó al buque mercante británico *Clan Macfadyen* de 6.191TBR. que se encontraba navegando en patrón de *Zig-Zag* y sin escolta en ruta a Trinidad desde Pernambuco. Hallándose el U-508, en posición Lat. 8° 57'N, Lon. 59° 48'W, cuadrícula EO 1431, a 30 millas náuticas de las bocas del río Orinoco, el U-508 lanzó dos torpedos *G7e* contra el mercante, los cuales impactaron sucesivamente en el costado de estribor.¹¹⁸⁷ Al hacer impacto los torpedos, el mercante británico detuvo su marcha y partiéndose en dos se hundió en cuatro minutos por lo que la tripulación no tuvo oportunidad de lanzar los botes salvavidas y solo pocos hombres pudieron alcanzar balsas salvavidas. Los

¹¹⁸⁶ Resuelto del Ministerio de Guerra y Marina. Dirección de Marina. Caracas 9 de junio de 1941 -132° y 83° Documento número 93. Entrenamiento de oficiales de la Armada en Buques de Guerra de los Estados Unidos. Fuente: Cortesía del contralmirante Gustavo Sosa Larrazábal. Archivo personal.

¹¹⁸⁷ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-508, (15/9/1942-6/1/1943) día 27 de noviembre de 1942. Hora: 00:06 hrs. HLB., cuadrícula EDEO 1431. Fuente: NARA PG30566/2/ NID. p. 22. Ver también Kenneth, Wynn, t. II *ob. cit.*, 326. Jürgen Rohwer. *ob. cit.*, 137 y Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 226-227.

sobrevivientes del mercante observaron cuando el U-508 subió a superficie cerca de ellos, pero no se acercó para interrogarlos. Tres tripulantes y un artillero fueron rescatados por el mercante *Harvard* y llevados a Puerto España a donde arribaron el 30 de noviembre. Otros seis sobrevivientes llegaron flotando en una balsa a costas del Sur de Trinidad, el primero de diciembre. El capitán Percy Edgar Williams, 74 miembros de la tripulación y siete artilleros perecieron en el hundimiento.¹¹⁸⁸

Al día siguiente, siendo las 02:17 hrs (HLB del 28 noviembre y 20:17 hrs. del 27 de noviembre de 1942) encontrándose en posición, Lat. 9° 00'N, Lon.58° 30'W cuadrícula EO 1596 al Noreste del delta del río Orinoco, el U-508 avistó la silueta del buque mercante británico *Empire Cromwell* de 5.970 TBR de desplazamiento que navegaba en solitario desde Capetown a Trinidad, contra el cual lanzó un torpedo *G7e* desde el tubo N° I que impactó en el costado de babor del mercante británico, provocando su rápido hundimiento.¹¹⁸⁹ El capitán del mercante, Philip Dent, 20 miembros de la tripulación y tres artilleros perecieron en el hundimiento. Dos días más tarde, 21 sobrevivientes fueron rescatados del mar por una lancha torpedera británica MTB desembarcándolos en Puerto España.¹¹⁹⁰

¹¹⁸⁸Fuente: Uboat. Net. Información disponible en línea en: <https://uboa.net/allies/merchants/ship/2408.html>. Consultado el 01 septiembre 2021

¹¹⁸⁹Anotación del diario de navegación *KTB* del U-508, (15/9/1942-6/1/1943) día 28 de noviembre de 1942. Hora: 02:17 hrs. HLB., cuadrícula EO 1596.Fuente: NARA PG30566/2/ NID., 23. Ver también Kenneth, Wynn, t. II *ob. cit.*, 326 Jürgen Rohwer. *ob. cit.*, 137.y Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 2426-243.

¹¹⁹⁰ Fuente: Uboat. Net. Información disponible en línea en: <https://uboa.net/allies/merchants/ship/2409.html>. Consultado el 01 septiembre 2021.

Un día después del ataque al *Empire Cromwell* el U-508 continuaba patrullando las aguas próximas al delta del Orinoco. Siendo las 01:43 hrs (HLB del 2 de diciembre y 19:43 hrs HLV del 1 de diciembre de 1942) cuadrícula EO 1276, el U-508 avistó al buque mercante británico *City of Bath* de 5.079 TBR., que navegaba sin escolta en ruta a Trinidad desde Pernambuco, siendo torpedeado y hundido por un torpedo *G7a ato* lanzado por el U-508 en posición Lat. 9° 29'N, Lon. 59° 35'W cuadrícula EO 1276 frente al delta del río Orinoco,¹¹⁹¹ muriendo en el ataque tres tripulantes del mercante británico. El capitán y 27 sobrevivientes llegaron a las costas de Palo Seco, Trinidad el 5 diciembre en botes salvavidas. Posteriormente, 52 sobrevivientes fueron rescatados del mar el día 3 diciembre por el buque mercante británico *City of Dunkirk* desembarcándolos en Trinidad.¹¹⁹²

El día 01 diciembre, siendo las 00:06 hrs. (HLB y 18:06 hrs. HLV del 02 de diciembre) el U-508 atacó con un torpedo *G7e* al buque mercante británico *Trevalgan*, de 5.299 TBR de desplazamiento, que navegaba sin escolta en posición Lat. 9° 40'N, Lon. 59° 15'W cuadrícula EO 1271 frente al delta del río Orinoco, hundiéndose después de haberle sido impactado por un segundo torpedo a las 00:50 hrs. (HLB y 18:50 hrs. HLV del 02 de diciembre).¹¹⁹³ El capitán Alfred Guy Williams, 33 marineros y nueve

¹¹⁹¹ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-508, (15/9/1942-6/1/1943) día 01 de diciembre de 1942. Hora: 01:43 hrs. HLB., cuadrícula EO 1271. Fuente: NARA PG30566/2/ NID. p. 24. Ver también Kenneth, Wynn, t. II *ob. cit.*, 326 Jürgen Rohwer. *ob. cit.*, 138. y Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 243.

¹¹⁹² Fuente: Uboat. Net. Información disponible en línea en: <https://uboa.net/allies/merchants/ship/2411.html>. Consultado el 02 septiembre 2021.

¹¹⁹³ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-508, (15/9/1942-6/1/1943) día 01 de diciembre de 1942. Hora: 01:43 hrs. HLB., cuadrícula EO 1271. Fuente: NARA PG30566/2/ NID., 25. Ver también

artilleros fueron rescatados del mar por el patrullero norteamericano *USS PC-572* y desembarcados en Trinidad.¹¹⁹⁴

A las 00:05 hrs (HLB del 9 de diciembre y 18:05 hrs HLV del 8 de diciembre de 1942) el buque mercante británico de 5.423 TBR. *Nigerian* que navegaba en solitario rumbo a Trinidad en posición Lat. 9° 17'N, Lon. 59° 00'W cuadrícula EO 1537 fue avistado y atacado con un torpedo *G7e* lanzado desde el tubo N° I del U-508, el cual impactó en el casco del mercante británico haciendo que este detuviese su marcha. Al continuar a flote, el U-508 lanzó un segundo torpedo a las 00:50 hrs (HLB) impactando en la medianía de la nave lo que aceleró su hundimiento.¹¹⁹⁵ En el ataque perecieron cuatro de sus tripulantes y un pasajero. El U-508 al emerger se acercó al grupo de botes salvavidas, tomando prisioneros a cuatro oficiales británicos que se encontraban como pasajeros a bordo del *Nigerian*, desembarcándolos en *Lorient* el 6 de enero de 1943. El capitán de la nave Edward Robert Owen, 36 miembros de la tripulación, ocho artilleros y siete pasajeros sobrevivieron al ataque. El capitán de la nave y 29 sobrevivientes fueron rescatados del mar el 11 de diciembre por el patrullero norteamericano *USS PC-624* desembarcándolos en Moruga Bay, Trinidad. El jefe de máquinas y 14 tripulantes fueron rescatados por el mercante canadiense *Newbrundoc*

Kenneth, Wynn, t. II, *ob. cit.*, 326, Jürgen Rohwer. *ob. cit.*, 138.y Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 243.

¹¹⁹⁴ Fuente: Uboat. Net. Información disponible en línea en: <https://uboa.net/allies/merchants/ship/2412.html>. Consultado el 02 septiembre 2021.

¹¹⁹⁵ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-508, (15/9/1942-6/1/1943) día 09 de diciembre de 1942. Hora: 00:50 hrs. HLB., cuadrícula EO 1537. Fuente: NARA PG30566/2/ NID. p. 30. Ver también Kenneth, Wynn, t. II *ob. cit.*, 326 Jürgen Rohwer. *ob. cit.*, 140.y Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 243.

y desembarcándolos en Georgetown. El segundo oficial y seis tripulantes fueron recogidos por el mercante panameño *Maravi*.¹¹⁹⁶

Con el hundimiento del *Nigerian*, el U-508 quedaba sin torpedos disponibles y no se encontraba en el área ningún submarino de reaprovisionamiento tipo XIV (*vaca lechera*), y sin la posibilidad de reaprovisionamiento en la mar, por lo que el teniente de navío Staats daba por terminado su segundo y exitoso crucero de guerra en las aguas del Mar Caribe, habiendo hundido durante su incursión en aguas tropicales en los meses de noviembre y diciembre, siete buques aliados, representando un total de 40.207 TBR. El U-508 y su comandante no regresarían más nunca al Caribe, pues un año más tarde, George Staats con su tripulación y el U-508 sería hundido en las costas occidentales de las islas británicas por un avión de patrullaje británico el 12 de noviembre de 1943.

Con la retirada a sus bases de los submarinos alemanes que quedaban en el mar caribe (U-129 de Hans Witt, el U-163 de Engelmann, el U-154 de Schuch y el mismo U508 de Staats) concluía para los comandantes alemanes, los días de grandes hundimientos y éxitos en el *Golden West*.

Desde el 16 de febrero y hasta el último día del mes de diciembre de 1942, los *U-Boote* del gran almirante Dönitz, hundieron en el teatro de operaciones del Caribe 337 buques aliados que constituyeron 1.870.000 de TBR., representando una tercera parte del total de las pérdidas por hundimientos de los aliados durante todo el año. El

¹¹⁹⁶Fuente: Uboat. Net. Información disponible en línea en: <https://uboa.net/allies/merchants/ship/2413.html>. Consultado el 02 septiembre 2021.

año de 1942, fue el momento de mayor intensidad de la guerra submarina en toda la Segunda guerra Mundial ya que se habían perdido 1.160 buques aliados, una cantidad superior al conjunto de pérdidas sufridas entre los años 1939 a 1941. Para el final del año 1942, la alarmante pérdida de tanqueros en las costas norteamericanas y en el mar Caribe, impactaron dramáticamente en los inventarios de combustible aliados, afectando seriamente las operaciones en los frentes de Europa y en el teatro de operaciones del Mediterráneo, donde, las fuerzas británicas y norteamericanas estaban empeñadas en consolidar el frente del África del Norte.

En el caso particular de las costas y mar venezolano, los efectos de la *Operación Neuland* durante los meses de septiembre a diciembre de 1942, se resume en el ataque a cuatro convoyes y el registró del hundimiento de 24 buques aliados, representando un total de 130.995 TBR. De estos buques, 5 fueron tanqueros, 17 cargueros, un transporte clase *Liberty* y un buque de guerra. En este período, incursionaron en nuestras áreas marítimas nueve *U-Boote*, seis de ellos del tipo IXC y tres del tipo VII-C, no habiendo sufrido ninguna pérdida. (Ver Anexo N° 26)

B. Quinta oleada de ataques en costas venezolanas

Motivado a los nuevos frentes de batalla en el África del Norte y a los consiguientes nuevos balances estratégicos como ya se indicó, el *B.d.U.* realizó el re-direccionamiento de unidades al teatro de operaciones del Mediterráneo y al Estrecho de

Gibraltar dejando al mar Caribe como un teatro de operaciones secundario. Las aguas y costas venezolanas disfrutaron de una relativa calma desde el hundimiento del mercante británico *Nigerian* el día nueve de diciembre de 1942.

A mediados del mes de diciembre el *B.d.U. había* destacado al Mar Caribe solo a seis submarinos de los cuales, el U-105 fue destinado a patrullar el área Sur Oeste de las islas de Barlovento, Dominica, Martinica y Santa Lucía, el U-109 fue desplegado al Nor Este de este grupo de islas. Los submarinos U- 214 al mando del teniente de navío Gunter Reeder y el U-217 bajo el comando del teniente de navío Reichenburg-Klinke, fueron destacados a patrullar el área entre Aruba y Curazao y al U-124 a operar en las áreas cercanas a la isla de Trinidad. Al entrar al Caribe los tres últimos submarinos, intentaron atacar a los convoyes TM-1 y TB-1, pero sufrieron continuos ataques aéreos que los obligaron a realizar evasiones de escape e inmersiones de emergencia abandonando la cacería.¹¹⁹⁷

Las hostilidades en el Mar Caribe se iniciaron el día 11 de enero del año 1943, por parte del U-105 submarino tipo IXC, adscrito a la 2^{da} *Unterseebootsflotille*, con base en *Lorient* bajo el comando de teniente de navío Jürgen Nissen. A las 08:00 hrs (HLB y 02:00 hrs. HLV) en posición el Lat.12° 25'N, Lon. 63° 00'W en cuadrícula ED 5836, a 90 millas al Nor Este de la isla de La Blanquilla,¹¹⁹⁸ el U-105 cañoneó y hundió

¹¹⁹⁷ Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 247-249.

¹¹⁹⁸ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-105 (29-oct 1942- 14.2.1943, día 11. de enero de 1943. Hora 08:00 hrs HLB. Cuadrícula ED 5836. Fuente N.A.R.A. PG30404/8-/NID, 38.

al velero británico *C.S. Flight* de 67 TBR. de desplazamiento, que navegaba en ruta desde Curazao a Barbados con 74 pasajeros a bordo En el hundimiento perecieron 49 pasajeros y sobreviviendo 23.¹¹⁹⁹

El mismo día, el submarino tipo VII-D U-214 adscrito a la 9^{ena} *Unterseebootsflotille* bajo el comando del teniente de navío Gunter Reeder, se encontraba patrullando al Sur del Archipiélago de los Testigos a la espera de un grupo de tanqueros que habían zarpado de Trinidad, espera que fue interrumpida por el ataque con cargas de profundidad de dos *PBY Catalina* que obligaron al U-214 a sumergirse de emergencia y tomar rumbo Oeste en dirección al archipiélago de los Roques a cuya costa sur, recaló el día 12 de enero a las 12:30 hrs (HLB y 06:30 hrs HLV) cuadrícula ED 7555,¹²⁰⁰ Durante los días 13 y 14 de enero, el U-214 se encontraba a 17 millas náuticas al este de la costa de Chichiriviche, estado Falcón, dirigiéndose luego, al norte de Puerto Cumarebo a fin de buscar resguardo para realizar trabajos de reparación y calibración del girocompás averiado durante el ataque con cargas de profundidad del día anterior.¹²⁰¹ Durante el día 14 el U-214 realizó una inspección filmográfica de las costas de Aruba y Curazao las cuales fueron interrumpidas por la constante vigilancia aérea aliada que patrullaba las costas de las islas holandesas. Cabe destacar que con el material filmográfico tomado durante este patrullaje, el Ministerio de Propaganda

¹¹⁹⁹ Jürgen Rohwer. *ob. cit.*, 146 y Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 263.

¹²⁰⁰ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-214 (09-oct 1942- 24.2.1943, día 12. de enero de 1943. Hora 12:30 hrs HLB. Cuadrícula ED 7555. Fuente N.A.R.A. PG30404/8-/NID, 30.

¹²⁰¹ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-214 (09-oct 1942- 24.2.1943, día 13 de enero de 1943. Hora 16:30 hrs HLB. Cuadrícula ED 9628. Fuente N.A.R.A. PG30404/8-/NID, 31.

Alemán del Tercer Reich, realizó un documental propagandístico de 12 minutos, el cual quedó como testimonio de la cuarta patrulla de guerra del U-214 realizada entre diciembre de 1942 y febrero de 1943.¹²⁰² El U-214 regresó a su puerto base en *Brest* el 14 de febrero de 1943 después de 87 días en la mar, habiendo logrado hundir un solo buque aliado al comienzo de su patrulla en el Caribe, el carguero polaco *Padarevsky* de 4.426 TBR., el día 30 de diciembre a las 08:00 hrs HLB y 02:00 hrs HLV) en Lat. 10° 52 N. y Lon. 60° 25 W en cuadrícula EE 7747.¹²⁰³

Durante los meses de febrero a junio del año 1943, no se registraron ataques al tráfico marítimo en las zonas marítimas y zonas insulares aledañas a las costas venezolanas dado a que el gran almirante Dönitz había dirigido los escasos U-Boot disponibles a la costa oriental brasileña y al Atlántico Sur. Esta tregua, la aprovecharon tanto el *Caribbean Defense Command* y el *Caribbean sea Frontier* para reforzar sus defensas costeras y consolidar el adiestramiento del personal en la guerra anti submarina.

El día 2 de junio el submarino tipo VII-C U-572 comandado por Heinz Kummetat y adscrito a la 3^{era} *Unterseebootsflotille* zarpaba del puerto de *Brest* con dirección al Mar Caribe. El día 26 de junio el U-572 recibió la instrucción del *B.d.U.*

¹²⁰² Uboote/ Navidades en el Caribe. *Die Wochenschau* Documental fílmico propagandístico semanal del Ministerio de Propaganda Alemán del Tercer Reich, 1943. 12 Minutos. Versión disponible en línea en *YOU TUBE*: <http://www.youtube.com/watch?v=1SM-gOZIB-I>. Weekly presentado semanalmente desde 1940 a 1945.

¹²⁰³ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-214 (09-oct 1942- 24.2.1943, día 30. de diciembre de 1942. Hora 08:00 hrs HLB. Cuadrícula EC 7747 Fuente N.A.R.A. PG30404/8-/NID, 18.

de dirigirse al norte de Trinidad con la misión de operar contra el tráfico marítimo en esa área. El U-Boot comandado por el teniente de navío Kummetat, entró al Mar Caribe a través del *Pasaje de la Anegada*, recalando a pocas millas frente a Boca de Dragón el día 10 de Julio, cuando intentó penetrar sumergido al Golfo de Paría, tentativa a la que tuvo que desistir, al ser detectado por las nutridas defensas anti submarinas y sistemas de alerta disponibles en la isla. El U-572 fue perseguido durante varios días debiendo replegarse a la zona del delta del Orinoco para escapar de sus perseguidores.¹²⁰⁴

El día 14 julio de 1943, siendo las 07:30 hrs (HLB y 01:30 HLV) y encontrándose en posición Lat.10° 05'N, Lon. 60° 20'W, cuadrícula EO 1466 frente a las bocas del río Orinoco, el U-572, interceptó al velero británico *Harvard*¹²⁰⁵ de 114 TBR de desplazamiento, que navegaba desde Trinidad a Paramaribo, y deteniéndole con dos disparos realizados con el cañón de 105 mm. a la proa del velero, por lo que inmediatamente la tripulación abandonó la nave en dos botes salvavidas mientras se acercaba el submarino alemán para interrogarlos. Luego el U-572 disparó dos salvas contra el velero al nivel de la línea de flotación produciendo su rápido hundimiento. A las 23:20 hrs (HLV) del mismo día la tripulación fue rescatada por el transporte naval

¹²⁰⁴ Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 329-330.

¹²⁰⁵ **Harvard:** Bergantín velero de transporte. Desplazamiento: 114 TBR. Construido en 1891 por A.D. Story, Propietario: G.W. & A.E. Graham, Georgetown. Puerto base: Georgetown Nacionalidad: británico. Capitán: Lawson Hooper. Tripulación: 3 oficiales, 5 marineros. Fuente: Uboat.net, información disponible en línea en: <https://uboa.net/allies/merchants/ship/2087.html>. Consultado el 5 septiembre 2021.

norteamericano *USAT State of Virginia* desembarcándolos en Georgetown en la tarde del 15 de julio.¹²⁰⁶

Al día siguiente, a las 02:00 hrs (HLB del 15 de julio y 20:00 hrs HLV del 14 de julio de 1943) el U-572 avistó al Bergantín velero británico de 176 TBR. de desplazamiento, *Gilbert B. Walters*¹²⁰⁷, que navegaba en ruta desde Georgetown, Guyana británica a Puerto España, Trinidad, disparándole con el armamento liviano dos ráfagas por delante de la proa para detener su navegación a fin de interrogar a la tripulación, luego de lo cual se le ordenó arriar los botes salvavidas y abandonar la nave, la cual fue hundida con fuego del cañón de 20 mm. en Lat. 9° 40'N, Lon.59° 50'W cuadrícula EO 1198 a 20 millas de las bocas del río Orinoco.¹²⁰⁸ Uno de los botes salvavidas del velero, arribó a las costas este de Trinidad y el otro bote a la isla de Tobago, sobreviviendo todos los tripulantes.

Para los estándares de 1943, la patrulla de guerra del U-572 en las aguas circundantes a Trinidad y en el delta del Orinoco, había sido bastante exitosa desde el inicio de la misma, ya que había penetrado por la Boca de Dragón intentando penetrar

¹²⁰⁶Fuente: Uboat.net, información disponible en línea en: <https://uboat.net/allies/merchants/ship/2088.html>. Consultado el 5 septiembre 2021.

¹²⁰⁷*Gilbert B. Walters*: Bergantín velero de transporte. Desplazamiento: 176 TBR. Construido en 1919 por Smith & Rhuland Shipbuilding Ltd, Lunenburg NS, Propietario: Albert E. Graham, Bridgetown, Barbados. Puerto base: Bridgetown Nacionalidad: británico. Capitán: George Graham. Tripulación: 2 oficiales, 6 marineros, Fuente: Uboat.net, información disponible en línea en: <https://uboat.net/allies/merchants/ship/2089.html>. Consultado el 6 septiembre 2021.

¹²⁰⁸Kenneth, Wynn, t. II *ob. cit.*, 49. y Jürgen Rohwer *ob. cit.*, 169.

al Golfo de Paría, distraendo y confundiendo a las defensas de Trinidad, luego, había hundido dos veleros, el *Harvard* y el *Gibert B Walters* en las bocas del río Orinoco, evadiendo en nueve oportunidades el avistamiento y seguimiento de escoltas de superficie aliadas logrando escapar, había sobrevivido a seis ataques aéreos averiando severamente a cinco de los aviones enemigos atacantes. A finales del mes de julio Kummetat ya sin torpedos y combustible suficiente para realizar el retorno, recibió la orden del *B.d.U.* para efectuar transferencia de municiones de los cañones antiaéreos de 20 mm, de repuestos para generadores y grasa para armamento al U-406, bajo el mando del teniente de navío Dietrichs, que operaba al norte de la Guyanas, estipulando el punto de *Rendevous* a 600 millas náuticas al Nor- este de Trinidad, para luego de realizar el transbordo, retornar a su puerto base de *Brest* las costas atlánticas francesas.¹²⁰⁹

A las 18:00 hrs del 2 de agosto (HLV) el avión *PBM Mariner* P-6, adscrito al escuadrón VP-205, comandado por el teniente de fragata USN C.C. Cox, despegaba de la base aeronaval de Chaguaramas a fin de comprobar un reporte sobre el avistamiento de un U-Boot a 300 millas náuticas al Noreste de Trinidad área donde se debería encontrar el U-572. A las 00:23 hrs (HLV) del 03 de agosto de 1943 el *PBM Mariner* P-6, emitió un corto mensaje de emergencia:

“... *Avistamiento de submarino-procedo atacarlo-11°35 N. 54° 05 W...*”

¹²⁰⁹ Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 377-378.

Después de este mensaje, la sala de control de la base naval de Chaguaramas perdió contacto con el *PBM Mariner* P-6. También, después de esta fecha, el *B.d.U.* tampoco recibió ningún mensaje emitido por el U-572. El U-406 arribó al punto de reunión para realizar la transferencia en la mar, más el U-572 nunca llegó al encuentro, como tampoco regresó al puerto de *Brest*. El comando de la *Ubootewaffe* trató de comunicarse durante varios días con el U-Boot, pero nunca consiguió respuesta. Al día siguiente, dos aviones *PBM Mariner* del escuadrón VP-205 despegaron en dirección al punto desde donde el P-6 había realizado su última comunicación, pero no encontró ninguna señal o restos de la aeronave. Al pasar de los años la hipótesis más factible sobre este hecho es la que ambas unidades se destruyeron una a la otra cuando el *Mariner* P-6 atacó al U-572.¹²¹⁰ El U-572 fue el primer U-Boot hundido en la llamada “*Retirada del Caribe o también conocida como la crisis de julio de 1943.*”

Para principios del mes de junio de 1943, el gran almirante Dönitz, aún mantenía la convicción, que las fuerzas aliadas desplegadas en el Caribe, mantenían un nivel muy bajo nivel de organización, adiestramiento y experiencia en las tácticas anti submarinas, y sobre todo, una muy baja voluntad de combate igual a las que habían demostrado durante el año de 1942, situación que permitiría a sus comandantes en 1943, lograr los éxitos que habían obtenido el año anterior. Pero para mediados de 1943, la realidad y las variables era muy distintas a los paradigmas que mantenía el comandante supremo de los *U-Boote*. A partir de mayo de ese año, varios factores

¹²¹⁰*Ibíd.*, .378.

operacionales se antepusieron a las actividades de los U-Boot destacados en el Mar Caribe: El primero de ellos, fue el constante y nutrido patrullaje por parte de las aeronaves adscritas al Comando Costero de la *R.A.F.* en el golfo de Vizcaya, área de tránsito obligatoria, tanto para salida al Atlántico, como para el regreso de los submarinos alemanes a sus bases en las costas atlánticas francesas. Esto convirtió a dicha área, en una zona de muerte para los submarinos alemanes en ruta al Atlántico y al Caribe. El segundo factor en contra de las operaciones navales en el Caribe, fue la sucesiva pérdida de los submarinos tipo XIV de reabastecimiento (*Vacas Lecheras*) durante los meses de mayo, junio y julio (U-461, U-462 y U-487). Los submarinos de reabastecimiento eran imprescindibles para poder sostener la campaña en el Mar Caribe, pero lamentablemente para los alemanes, los británicos en *Bletchley Park* habían logrado descifrar con el programa *Ultra* los códigos criptográficos de la máquina *Enigma*, lo que facilitó a los aviones aliados la intercepción, ubicación y destrucción de los submarinos tipo XIV alemanes.¹²¹¹ El tercer factor que frenó la presencia de los submarinos alemanes en el Caribe, fue el reforzamiento y consolidación, en número y calidad, de las unidades aeronavales aliadas disponibles para la defensa aliada del área caribeña, lo que fue un factor contundente para neutralizar las oleadas de ataques alemanes en la *Operación Neuland*. Cabe destacar que, a mediados del año 1943, los aliados contaban con 21 escuadrones aeronavales

¹²¹¹Kelshall, Gaylord T. M., “Ralph Kapintsky, The Battle in the Caribbean and the dead of U-615,” en: Theodore P. Savas *Silent Hunters, German U-boat commanders of World War II*, California USA, Savas Publishing Company, 1997, 47-49.

disponiendo de más de cien aviones de patrullaje y ataque, que operaban con bases y aeródromos ubicados en Aruba, Curazao, Trinidad, Puerto Rico y Panamá, un número muy superior a los tres escuadrones con que se contaban para la misma fecha el año anterior. El cuarto factor que afectó a la *Operación Neuland*, fue el cambio de la doctrina de empleo táctico operacional de los submarinos alemanes. En vez de realizar la inmersión de emergencia y evasión ante los ataques aéreos, los comandantes de U-Boot recibieron la orden por parte del *B.d.U.* de mantenerse en superficie y repeler las agresiones de los aviones aliados con su artillería anti aérea disponible a bordo, doctrina que fue desastrosa para la supervivencia en el mar de los U-Boot.¹²¹²

A comienzos del mes de julio de 1943 y como resultado funesto del impacto de la confluencia de estos factores, el Comando Superior de los Submarinos alemanes no tuvo otra opción que ordenar la retirada de sus unidades y dar por finalizada la ofensiva en el teatro de operaciones del Mar Caribe. De 19 *U-Boote* que se encontraban operando en esta área, 8 fueron hundidos en el área de operaciones, nueve fueron averiados severamente en su travesía de retorno a Francia y solamente dos (U-648 y U-732) arribaron a sus bases relativamente intactos.¹²¹³

Para mediados del mes de julio, todavía permanecían operando en el mar Caribe el U-634 al mando del teniente de navío Dalhous, operando en el área contigua al *Paso de la Mona* y el submarino del tipo VII-C U-615 adscrito a la 3^{era} *Unterseebootsflotille*

¹²¹² *Ibid.*, 52

¹²¹³ *Ídem.*

bajo el comando del teniente de navío Ralph Kapintsky quien había zarpado del puerto de *La Pallice* el 12 de junio, con la misión de operar en el área entre el norte de la isla de Trinidad y el Sur de Curazao, e interceptar el tráfico petrolero entre Maracaibo y las Antillas holandesas. Durante su travesía por la Bahía de Vizcaya el día 14 de junio, fue atacado con cargas de profundidad por un avión *Suderland* del escuadrón N°461 de la *R.A.F.* saliendo ileso de la embestida. El día 30 de junio, encontrándose al oeste de las islas Azores, fue reaprovisionado de combustible por el U-535, para luego continuar con su travesía al Caribe.¹²¹⁴ El U-615 había penetrado al Caribe por el *Paso de Anegada* el día 12 de julio, para luego dirigirse a al norte de Trinidad, donde intentó penetrar al Golfo de Paria a través del campo minado ubicado en Boca de Dragón donde fue detectado por los medios anti submarinos, (sonares de profundidad anclados y detector de anomalías magnéticas) y perseguido por patrullas de superficie y aviones de patrullaje marítimo, desistiendo de su intento, tomó rumbo a la zona sur de la isla de Curazao y norte de la península de Paraguaná, (entre el Bajo Aguide y San Juan de los Cayos), donde permaneció por dos semanas avistando a través de su periscopio, numerosos buques tanqueros, intentando durante horas de la noche atacarlos mientras permanecían fondeados en la zona pero siendo imposible concretar cualquier asalto, debido a la fuerte presencia de aeronaves y buques de patrullaje que se encontraban en la zona.¹²¹⁵ Después de mucha insistencia, el día 28 de julio ,el U-615 tuvo la

¹²¹⁴ Kenneth, Wynn, t. II *ob. cit.*, 83.

¹²¹⁵ *KTB del B.d.U.* del 14 de julio de 1943. Fuente N.A.R.A. PG 303317B., S/N. Ver también Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 381.

oportunidad de perpetrar un ataque. Siendo las 08:00 hrs (HLB y 02:00 hrs. HLV) del 28 de julio y encontrándose en posición Lat.12° 07'N, Lon. 69° 13'W—cuadrícula EC 9626, a 12 millas náuticas al sur de Curazao y a 38 millas náuticas al Norte de San Juan de Los Cayos estado Falcón, Venezuela, el U-615 lanzó dos torpedos contra el tanquero mediano holandés *Rosalia*¹²¹⁶ de 3.177 TBR. de desplazamiento, que impactaron en el costado de babor, produciendo que el tanquero se incendiase y luego se partiese en dos, hundiéndose a las 04:25 hrs. (HLV), pereciendo en el ataque 23 de sus 36 tripulantes. Los sobrevivientes, fueron rescatados del mar por los buques holandeses *HNMS H-8* y *MBR-50*.

El ataque contra el *Rosalia* fue lo suficientemente alarmante para el comando aliado del Caribe, el cual se puso en estado de alerta por la presencia del U-615 al que se dispuso darle cacería.¹²¹⁷ En el transcurso de la noche del 28 y la madrugada del día 29 de julio, encontrándose a 43 millas al Noroeste del archipiélago los Roques, el U-615 se vio sometido a la persecución y ataque por un bombardero mediano *Bolo B-18* adscrito al 10^{mo} escuadrón del *USAAC* basado en la isla de Aruba. El primero de agosto Kapintsky y su submarino fueron atacados nuevamente desde el aire por un

¹²¹⁶ *Rosalia* Tanquero mediano de poco calado. Desplazamiento: 3.177 TBR. Construido en 1938 por Furness Shipbuilding Co Ltd, Haverton Hill, Middlesbrough, Propietario Curaçaosche Scheepvaart Mij., Emmastad. Puerto base: Willemstad Nacionalidad: holandesa. Capitán: J. van der Linde. Tripulación: 8 oficiales y 28 marineros Fuente: Uboat.net, información disponible en línea en: <https://uboot.net/allies/merchants/ship/3025.html>. Consultado el 16 septiembre 2021.

¹²¹⁷ *KTB* del *B.d.U.* del 30 de julio de 1943. Fuente N.A.R.A. PG 303317B., S/N. Ver también Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 381. Kenneth, Wynn, t. II *ob. cit.*, 83. Jürgen Rohwer, *ob. cit.*, 170.

bombardero *Liberator B-24* basado en la isla de Curazao. Ese mismo día, fue recibida a bordo del U-615 la orden emanada por el *B.d.U.* de retirarse del Caribe y retornar a su base, por lo que Kapintsky puso rumbo Noreste rumbo al Atlántico. El día 02 de julio, encontrándose a 55 millas náuticas al Noreste del Archipiélago de los Roques, el U-615 avistó al convoy GAT-77 al cual se dispuso atacar sumergido, pero su periscopio fue detectado y repelido por uno de los buques escolta, el patrullero norteamericano el *USS PC-1195*, el cual realizó cuatro ataques con cargas de profundidad contra el U-615 de las cuales pudo escapar. Pero el intento del ataque al convoy GAT-77 y el hundimiento del tanquero *Rosalía*, habían alertado al comando del *US Caribbean Sea Frontier* el cual había ordenado la persecución y neutralización del submarino alemán. El día 5 de agosto el *USS Biddle (DD-151)* obtuvo contacto por sonar del U-615 al cual atacó con cargas de profundidad, pero nuevamente Kapintsky pudo escapar del ataque del destructor norteamericano. El mismo día 5 de agosto el U-615 navegando en superficie a pocas millas al Oeste de la isla de la Blanquilla, fue detectado por el radar del hidroavión *P-6 PBM Mariner* adscrito al escuadrón *VP-204* basado en la base aeronaval de Chaguaramas en Trinidad, comandado por el teniente de fragata USN J.M. Erskine quien realizó tres ataques sobre el submarino que se sumergió a la máxima profundidad escapando sin haber sufrido ninguna avería. El teniente Erskine manteniendo la estación, pudo transmitir a su base en Chaguaramas la posición del U-Boot y solicitar refuerzos, en respuesta, fue enviado, el *PBM Mariner P-4* al mando del teniente de fragata USN A.R. Mastuski, adscrito al escuadrón *VP-205*, el cual arribó al área de búsqueda a las 02:00 hrs (HLV) realizando un primer ataque con cargas de

profundidad del tipo-*MK44*. A las 13:30 hrs (HLV) del 6 de agosto, el *PBM Mariner P-4*, comandado por el teniente de fragata A.R. Mastuski realizó un segundo ataque contra el U-615 averiándolo severamente, pero siendo el *PBM Mariner* derribado pereciendo toda su tripulación.¹²¹⁸

A partir de este acaecimiento, durante el resto del día y gran parte de la noche del 6 de agosto, se desencadenó una serie de desesperados y casi constantes ataques contra el U-615, llevados a cabo por cinco hidroaviones *PBM Mariner* (VP-204 USN/P-6 y P-8, VP-205 USN/P-2, P-4 y P-11), un avión *Ventura Harpoon* (VB-130 USN/B-5), un bombardero mediano *Bolo B-18* (USAAC/10SQ) y un dirigible de reconocimiento tipo K, USN (ZP-51/K-68). Los ataques aéreos dirigidos contra el U-615 fueron coordinados por el teniente de navío USN L.D. Crockett a bordo del *PBM Mariner P-11* del escuadrón VP-204. Durante este combate, fueron lanzadas contra el U-615, 30 cargas de profundidad *MK44* y bombas de alto explosivo *MK-17*. Durante los ataques, y como consecuencia del fuego anti aéreo del U-615, fue derribado un *PBM Mariner*, y averiados severamente otros tres, sufriendo pérdida de vidas humanas y numerosos heridos en sus tripulaciones. El dirigible *USN K-68* tuvo que hacer un aparatoso aterrizaje en la isla de la Blanquilla por falta de combustible, sobreviviendo todos sus tripulantes. Por su parte el U-615 fue severamente averiado, perdiendo su capacidad de propulsar y con graves vías de agua fuera de control que generaron inundaciones que ocasionaron su hundimiento a las 4:40 hrs (HLV) del día 7 de agosto

¹²¹⁸ Gaylord T.M. Kelshall. *ob. cit.*, 382-383.

en posición; Lat.12°.38N, Lon. 64°.15W a 36 millas al Noroeste de la isla de la Blanquilla. El teniente Ralph Kapintsky, murió desangrado a causa del impacto de un proyectil de 20 mm en su muslo, manteniéndose hasta el final en la torreta de mando de submarino, dirigiendo los contrataques contra las aeronaves aliadas. De la tripulación del U-615 también fallecieron un sub oficial y dos marineros. Los 43 sobrevivientes del U-615 fueron rescatados del mar a las 06:20 hrs. (HLV) del mismo día 7 de agosto por el destructor norteamericano de la clase *Fletcher USS Walker* (DD-517) al mando del capitán de corbeta USN Townsend, siendo desembarcados posteriormente en la base naval de Chaguaramas en Trinidad, para luego ser trasladados a los Estados Unidos y ser internados en distintos campos de prisioneros.¹²¹⁹

Ralph Kapitzky combatió el más largo y épico encuentro aero naval mantenido por un U-Boot contra aviones aliados durante la Batalla del Atlántico y tal vez, en toda la Segunda Guerra Mundial. Aunque Kapintsky falleció y su submarino fue hundido, este combate distrajo la atención del comando aliado en el Caribe durante la primera semana de agosto de 1943, comprometiendo numerosas unidades aeronavales, permitiendo que los U-Boot que trataban de salir del Mar Caribe, pudiesen escapar.

Aunque el diario de navegación (*KTB*) del U615 se perdió con el submarino, los testimonios de los combatientes de ambos bandos fueron recogidos y compilados

¹²¹⁹ Gaylord T.M. Kelshall. *The U-Boat in the Caribbean, ob. cit.*, 398-399.

por la Oficina Naval de Inteligencia (ONI) de la armada norteamericana y actualmente se mantienen copias de ellos en el National Archives of Records Administration en College Park, (NARA). Maryland U.S.A. El historiador trinitario Gaylord T Kelshall, en su obra *The U-Boat in the Caribbean*, describe y narra en detalle la incursión y el desarrollo del combate del U-615 durante los días del 1 al 7 de agosto de 1943.¹²²⁰ Ver gráfico N° 43

Gráfico N° 43



La incursión del U-615 en costas venezolanas y la batalla de la Blanquilla.¹²²¹

El último submarino en operar en las costas cercanas a Venezuela durante el año de 1943, fue el U-516, del tipo IXC, adscrito a la 4^{TA} Unterseebootsflotille bajo el

¹²²⁰ Gaylord T.M. Kelshall. *The U-Boat in the Caribbean*, ob. cit., 379-399.

¹²²¹ Fuente: Infografía preparada por el autor en base a imagen satelital de Google Earth 2020® e información ubicada en: Kelshall, Gaylord T. M., “Ralph Kapintsky, The Battle in the Caribbean and the dead of U-615,” en: Theodore P. Savas *Silent Hunters, German U-boat commanders of World War II*, California USA, Savas Publishing Company, 1997, 51.

comando del teniente de navío Hans Rutger Tillessen, quien había zarpado desde el puerto de *Brest*, el día 04 de octubre con rumbo al Mar Caribe con la misión de operar entre las islas de Aruba y Curazao. El día 16 de diciembre, encontrándose a 27 millas náuticas al Noreste de Aruba y siendo las la 09.47 hrs (HLB y 03:47 hrs HLV del 16 diciembre 1943) en cuadrícula EC 9232, Tillessen avistó al tanquero oceánico norteamericano *McDowell*¹²²² de 10.195 TBR. de desplazamiento, al que se dispuso atacar calculando la cinemática y la programación los torpedos. Siendo las 10:21 hrs (HLB y 04:00 hrs HLV del 16 diciembre 1943) ubicado en la posición Lat.13° 08'N, Lon. 70° 02'W - cuadrícula EC 9232 a 30 millas náuticas al Noroeste de la Isla de Aruba,¹²²³ el U-516 lanzaba un torpedo *G7a* desde el tubo N° IV el cual impactó por el costado de estribor en la popa del tanquero. El impacto desmanteló el timón y destrozó la propela averiando el eje del motor principal del tanquero el cual comenzó a hundirse por la popa.

El comandante del U-516 Tillessen, ordenó lanzar los torpedos disponibles en los tubos N° V y VI, como tiros de gracia contra el tanquero, los cuales impactaron en el costado de babor ocasionando el hundimiento de popa de la nave a las 11:32 hrs. (HLB y 05:32 HLV) en cuadrícula EC 9234. Los 10 oficiales, oficiales, 35 marineros,

¹²²² *McDowell* Tanquero oceánico. Desplazamiento: 10,195 TBR. Construido en 1943 por Sun Shipbuilding & Dry Dock Co, Chester PA, Propietario Marine Transport Lines Inc, New York. Puerto base: Philadelphia-USA Nacionalidad: norteamericano. Capitán: Henry David Barrow. Tripulación: Fuente: Uboat.net, información disponible en línea en: <https://uboa.net/allies/merchants/ship/2097.html>. Consultado el 15 septiembre 2021.

¹²²³ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-516, día 16. de diciembre de 1943. Hora 02:21 hrs HLB. Cuadrícula EC9232. Fuente N.A.R.A. PG30554/4/, NID., 60. Ver también Kenneth, Wynn, t. II, *ob. cit.*, Jürgen Rohwer *ob. cit.*, 176.

y 28 artilleros del servicio auxiliar de la armada norteamericana (el buque estaba armado con un cañón de 50 mm y cuatro de 20 mm y uno de 30 mm), abandonaron el buque en los botes y balsas salvavidas disponibles, falleciendo dos marineros en la maniobra.

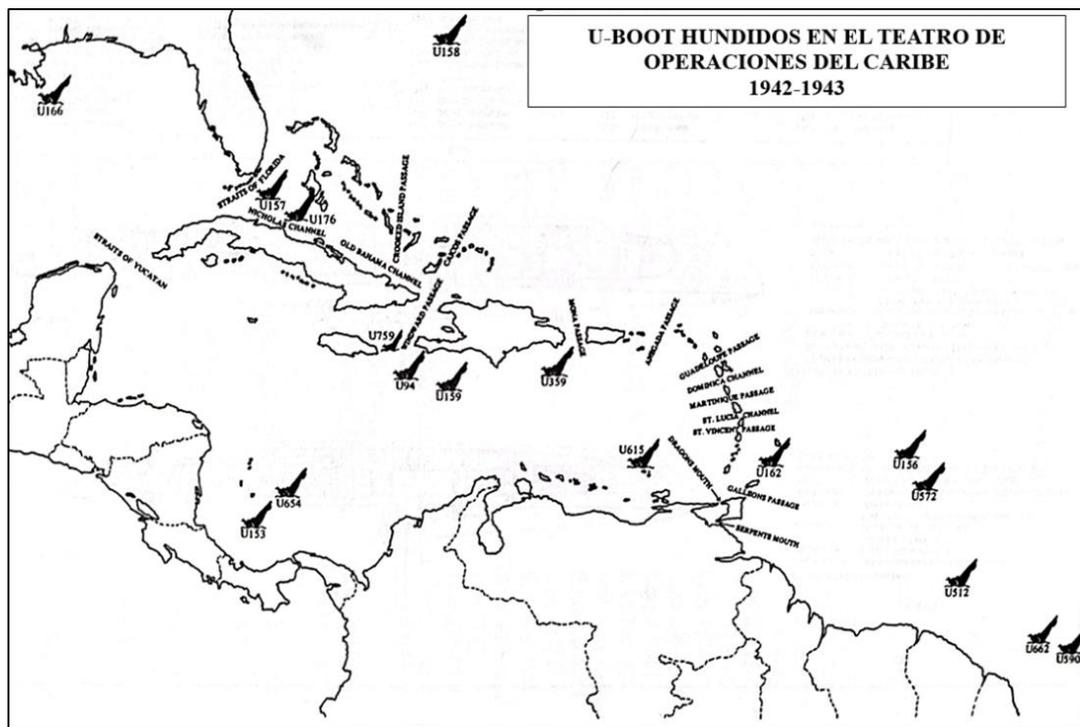
Los botes fueron avistados por un avión de patrullaje marítimo norteamericano siendo rescatados del mar una hora más tarde, 63 sobrevivientes fueron rescatados por el tanquero norteamericano *Fairfax*, desembarcándolos en Aruba. A las 16.00 hrs, (HLV) del mismo día, los 8 sobrevivientes restantes fueron rescatados por el buque norteamericano *USS YMS-56* desembarcándolos igualmente en Aruba.¹²²⁴

Como se ha podido apreciar, durante los meses de mayo, junio y julio de 1943 se produjo el punto de inflexión en la ofensiva submarina alemana en el Caribe y el comienzo del dramático final de la *Operación Neuland*. Durante estos meses, seis de los U-Boot destacados al Mar Caribe, fueron hundidos en su trayecto al área de operaciones (U-160, U-514, U-525, U-564, U-607 y el U-628), siete de ellos, fueron hundidos en la misma zona caribeña (U-159, U-359, U-572, U-590, U-615 y el U-6759) y cinco, (U-67, U-84, U-527, U-134, y el U-634) fueron hundidos en el regreso a sus bases en la costa atlántica francesa, representando esto en valores porcentuales, la pérdida del 56% de los U-Boot destacados al Caribe a mediados del año 1943. Dieciocho submarinos alemanes se perdieron en contraposición a solo cinco buques

¹²²⁴ Fuente: Uboat.net, información disponible en línea en: <https://uboa.net/allies/merchants/ship/2097.html>. Consultado el 15 septiembre 2021

mercantes y dos veleros aliados hundidos, un muy alto costo para el gran almirante Dönitz y la *Ubootewaffe*.¹²²⁵ Adicionalmente, durante el año de 1943, el gran almirante perdió en la mar, a sus cuatro “Aces o héroes” emblemáticos de la *Operación Neuland*; Otto Ites del U-94 en agosto y Jürgen Wattenberg del U-162 en septiembre de 1942; Werner Hartenstein del U-156 en marzo y Albrecht Achilles del U-161 en septiembre de 1943. Ver Gráfico N° 44.

Gráfico N° 44



U-Boot hundidos en el teatro de operaciones del Mar Caribe entre febrero de 1942 y julio de 1943¹²²⁶

Dönitz, ya no disponía de comandantes experimentados, como tampoco de suficientes submarinos clase IX para poder estructurar oleadas de ataque contra el

¹²²⁵ Gaylord T.M. Kelshall. *The U-Boat in the Caribbean*, ob. cit., 413.

¹²²⁶ Gaylord T.M. Kelshall, *The Uboat War in the Caribbean*, 461.

tráfico marítimo de petróleo y de bauxita proveniente de Sur América y del Caribe, como tampoco suficientes submarinos de reaprovisionamiento (*Vacas Lecheras*). Las dos terceras partes de la flota de submarinos de reaprovisionamiento clase XIV (U-487, U-459, U-461, U-462, y U-489) indispensables para apoyar las operaciones en las aguas distantes del Caribe, habían sido hundidos en menos de cuatro semanas, desde el 13 de julio al 4 de agosto de 1943.¹²²⁷

Otro factor importante que cambió el balance de la *Operación Neuland* a favor de los aliados, fue el desarrollo y disponibilidad de nuevas tecnologías instaladas a bordo de las unidades aéreas y de superficie, y empleadas para la guerra anti submarina como el detector de emisiones de radio “*Huff-Duff*,” las luces *Leigh Lights*, y el radar *ASV*, que dieron la superioridad a los aliados ante los submarinos alemanes en la Batalla del Atlántico. En el teatro de operaciones del Caribe, fue factor fundamental para la victoria aliada, la consolidación del dominio aéreo como consecuencia de reforzamiento y despliegue en 1943 de 19 escuadrones de aviación, tanto de la armada como del cuerpo aéreo de los Estados Unidos para patrullaje marítimo y guerra anti submarina (Ver Anexo N° 33).

Ante la situación planteada a mediados de 1943, no había mucho que el gran almirante pudiese hacer para mantener el frente caribeño. Para los meses de septiembre y octubre de 1943, Dónitz puso sus últimas esperanzas en los nuevos submarinos tipo

¹²²⁷*Idem.*

U-XXI como contraposición a las nuevas tecnologías y equipamientos anti submarinos aliados, pero fue demasiado poco y demasiado tarde lo que estos nuevos submarinos pudieron hacer. Los días del “*Golden West*,” se estaban convirtiendo en temas del pasado y la *Operación Neuland*, estaba llegando a su fin.¹²²⁸ Durante el año 1943, en las costas venezolanas operaron cinco U-Boot, logrando cinco hundimientos de buques aliados que representaron 13.729 TBR. (Ver Anexo N°26).

C. El repliegue de los U-Boot del Caribe venezolano

Durante los meses de junio y julio de 1944, las aguas del mar Caribe fueron incursionadas nuevamente por tres U-Boot del tipo IXC-40 (U-516, U-530 y U-539) los cuales habían zarpado en forma independiente, desde el puerto francés de *Lorient* en el mes de mayo con rumbo a las aguas del Mar Caribe para intentar un último y desesperado esfuerzo en la interdicción y ataque a los buques petroleros y de bauxita que zarpaban desde los puertos caribeños y desde las Guayanas. Estos submarinos habían sido equipados con el recién probado dispositivo *Snorkel* que les permitía navegar bajo superficie, con los motores diésel en funcionamiento y permitiéndoles mantenerse encubiertos contra la detección de los aviones de vigilancia marítima.¹²²⁹

¹²²⁸ David J. Bercuson y Holger Herwig, *ob. cit.*, 247.

¹²²⁹ Gaylord T.M. Kelshall, *ob. cit.*, 440.

El primer U-boot que zarpó al mar Caribe en el año 1944, fue el U-539, adscrito a la 2da *Unterseebootsflotille*, al mando del teniente de navío Hans Jurgen Lauterbach quien había partido desde el puerto de *Lorient* el día primero de mayo penetrando a la zona caribeña a través del *Paso de la Anegada*. El U-516, bajo el mando del teniente de navío Runtger Tillensen y adscrito a la 10^{ma} *Unterseebootsflotille*, había zarpado del puerto de *Lorient* el día 7 de mayo para realizar su tercer crucero de guerra al Mar Caribe, entrado al área caribeña por el paso de la Mona sin ser detectado.

El tercer U-Boot que se dirigió al mar Caribe en mayo de 1944 fue el U-530, adscrito a la 10^{ma} *Unterseebootsflotille*, bajo el comando del teniente de navío Kurt Lange que había dejado el puerto de *La pallice* el día 22 de mayo de 1944 con dirección al oeste de la isla de Cabo Verde para reunirse con el submarino japonés *I-52* el día 23 de junio el transbordándole en la mar, equipos de detección de Radar y técnicos alemanes, para luego seguir con rumbo al mar Caribe al cual ingresó por el *Paso de la Mona* para poner rumbo a la zona Sur-Este de Trinidad y al delta del Orinoco para interceptar el transporte de bauxita.

La patrulla de guerra de estos tres submarinos tuvo un frustrante denominador común: que, debido a disponer del equipo de *Snorkel*, los U-Boot lograban no ser detectados por la vigilancia aérea y de superficie aliada, permitiéndoles detectar gran cantidad de buques mercantes enemigos, pero, motivado a la fuerte presencia de patrullaje aérea, era imposible poder concretar algún ataque contra los buques aliados.

Pero el día 11 de junio, mientras se encontraba patrullando entre la costa sur oeste de de Cuarazao y al Nor-Eeste de la Península de Paraguaná, al comandante del

U-539, Hans Jurgen Lauterbach se le presentó la oportunidad de poder intentar un ataque. El día 11 de junio a las 08:05 hrs. (HLB y 02:05 hrs. HLV) encontrándose en cuadrícula EC 9536, el U-539 avistó en su periscopio al tanquero mediano *Casandra*¹²³⁰ de 2.701 TBR, que se encontraba navegando sin escolta, en ruta Maracaibo, Venezuela - Willemstad, Curazao, y al cual se dispuso atacar sumergido. A las 08:36 hrs (HLB y 02:36 hrs HLV) en cuadrícula EC 9617 desde el tubo N° III, lanzó un torpedo acústico *FAT* contra el tanquero el cual impactó por su costado de babor, pero sin causarle mayor daño, por lo que el U-539 emergió y lanzó otros dos torpedos *FAT*, los cuales fueron esquivados por el tanquero al iniciar navegación en *Zigzag*, por lo que el U-Boot comenzó a disparar al buque petrolero holandés con su armamento antiaéreo de 37 mm y lanzándole un cuarto torpedo, el cual impactó nuevamente por el costado de babor a las 09:36 hrs (HLB y 03:36 hrs HLV) en posición Lat.12° 07'N, 69° Lon. 16'W en cuadrícula EC 9617.¹²³¹ El *Casandra* alertó a la estación naval de Curazao del ataque, por lo que arribó al área del combate, un *PBM Mariner* del escuadrón VP-204 por lo que Jurgen Lauterbach tuvo que desistir del ataque y sumergirse para evadir la arremetida aérea, mientras que el *Casandra* asumiendo máxima velocidad y en patrón de zigzag, se escapaba del ataque alemán,

¹²³⁰ *Casandra*: Tanquero mediano. Desplazamiento: 2.710 TBR. Construido en 1924 por W. Beardmore & Co Ltd, Dalmuir Propietario; Curaçaosche Scheepvaart Mij., Emmastad base: Willemstad Nacionalidad: holandés. Capitán: Theodore Meimen. Tripulación: 8 oficiales y 28 marineros Fuente: Uboat.net, información disponible en línea en: <https://uboat.net/allies/merchants /ship/2099.html>. Consultado el 18 septiembre 2021.

¹²³¹ Anotación del diario de navegación *KTB* del U-539, día 11. de junio de 1944. Hora 08:36 hrs HLB. Cuadrícula EC 9617. Fuente N.A.R.A. PG30548/1 /, NID., 19. Ver también Kenneth, Wynn, t. II, *ob. cit.*, 21. Jürgen Rohwer, *ob. cit.*, 181 y Gaylord T.M. Kelshall, *ob. cit.*, 436.

arribando a Willemstad al día siguiente ligeramente averiado. El ataque al tanquero holandés *Casandra* fue el último acto de guerra efectuada en el Caribe por un submarino alemán durante la Segunda Guerra Mundial contra el tráfico marítimo en las cercanías de las costas venezolanas.

A mediados de julio, Kurt Lange condujo al área norte de Trinidad al U-530 el cual no fue detectado gracias al uso del *Snorkel*. Posteriormente se dirigió al área del delta del río Orinoco con el fin de detectar buques provenientes de los puertos de embarque de bauxita de las Guyanas, pero sin obtener ninguna posibilidad de realizar ataques, debido a la fuerte cobertura aérea que se encontraba patrullando el área.

Durante casi un mes, los tres U-Boot continuaron merodeando en solitario el Mar Caribe sin ser detectados, pero tampoco, sin poder realizar ningún ataque por la presencia de las patrullas aliadas. Poco se podía lograr en condiciones tan difíciles y desgastantes para las tripulaciones, por lo que Lauterbach-Emden, en el U-539 y Rutger Tillensen en el U-516 pusieron proa fuera del Caribe con rumbo a sus bases europeas. Kurt Lange con el U-530, fue el último comandante de U-Boot en operar en el Mar Caribe. El, permaneció durante un mes completo patrullando las áreas del delta del Orinoco y el Sur-Este de Trinidad sin ser detectado.¹²³²A finales del mes de agosto, el teniente de navío Lange, enfiló la proa de su submarino con rumbo al Atlántico,

¹²³² Gaylord T.M. Kelshall, *ob. cit.*, 441.

dejando al mar Caribe y las aguas venezolanas, poniendo punto final a la *Operación Neuland*.

Durante la travesía de regreso, cada comandante recibió la información sobre la situación de las bases de submarinos alemanes, ubicadas en la costa Atlántica francesa, las cuales habían sido abandonadas y tomadas por las fuerzas aliadas, después del desembarco en Normandía el 6 de junio de 1944, por lo que tuvieron que dirigirse a puertos ubicados en la costa noruega. El U-516 arribó al puerto de Flesburg el día 4 de octubre después de 151 días en la mar. El U-539 arribó al puerto noruego de Bergen el día 22 de octubre y Kurt Lange con el U-530 arribó al puerto de Kristiansen el primero de Octubre de 1944.¹²³³Nueve meses más tarde, el 9 de mayo de 1945 a la 1:40 hrs (HLB) los U-Boot recibían por parte del gran almirante Dönitz, el último mensaje emanado desde el *B.d.U.* en el cual se ordenaba suspender las operaciones de guerra contra las fuerzas aliadas y formalizar la rendición y entregarse al comando aliado, prohibiendo el auto hundimiento o sabotaje de sus unidades (Ejecución de la operación *Regenbogen*), siendo esta, la última operación en la mar de estos lobos del almirante¹²³⁴ dando por terminada la guerra submarina y la Batalla del Atlántico.

¹²³³ Kenneth, Wynn, t. II *ob. cit.*, 16 y 21.

¹²³⁴ F Martinelli. *Los tiburones del Tercer Reich. ob.cit.*, 429.

CONCLUSIONES

La Segunda Guerra Mundial fue el mayor conflicto bélico sufrido por la humanidad. Sus frentes de guerra cubrieron los cinco continentes, afectando las estructuras, sociales, geopolíticas y económicas de todo el mundo moderno y cobrando más de 60 millones de vidas humanas. De estos impactos no escapó la joven República de Venezuela.

Para los inicios de la Segunda Guerra Mundial, Venezuela era un país con estructuras incipientes y se encontraba en un profundo proceso de transición político social. El presidente de Venezuela para ese momento, Eleazar López Contreras, implementó las medidas de resguardo interno que estaban a su alcance y que le permitían las posibilidades y recursos existentes, como también adoptó una posición neutral ante el conflicto armado que se desarrollaba en Europa. López estableció los contactos diplomáticos y realizó las gestiones a nivel internacional para establecer las relaciones necesarias y participar en las conferencias interamericanas y de consulta, realizadas conjuntamente con los países del continente para fijar la posición de la región ante el conflicto.

Como hemos podido constatar en esta investigación, durante el conflicto, los acuerdos hemisféricos suscritos por Venezuela en distintas reuniones celebradas entre 1938 a 1940 , y en especial en la la primera reunión de Consulta entre los Ministros de Relaciones Exteriores de las Repúblicas Americanas celebrada en Panamá, entre los

meses de septiembre a octubre de 1939, donde se acordó la neutralidad de los países firmantes y el establecimiento de una zona de seguridad marítima que inicialmente era de 300 millas náuticas, fueron incumplidas y violadas flagrantemente por parte de las potencias en guerra, dado a los incidentes de los hundimientos de buques mercantes alemanes e italianos por parte de la *Royal Navy* ante la indiferencia de los Estados Unidos e impotencia de los estados caribeños y latinoamericanos, concretado esto, con el hundimiento del mercante alemán *SS Wakama* en febrero de 1940 en las costas de Río de Janeiro, el hundimiento en el mes de mayo de 1940 de los mercantes alemanes *SS Antilla* al Noroeste de Aruba y del *SS Hannover* en las costas de República Dominicana y posteriormente, en el mes de junio, el apresamiento del petrolero alemán *SS Lothringen*. En costas venezolanas también se incumplieron estos acuerdos, dado el ataque a los tanqueros italiano *Alabama* y *Dentice* por parte del buque aviso francés *Barfleur* en el golfo de Venezuela en junio de 1940 y al incidente con los buques internados en Puerto Cabello, en el caso específico del mercante alemán *Sesostris* y los italianos *Jole Fassio*, *Bacicin Padre*, *Teresa Odero* y *Trottiera*, en marzo de 1941, por lo que los acuerdos y tratados sobre la neutralidad suscritos por los estados americanos, en las distintas conferencias y reuniones, sufrieron un proceso de relativización, ambigüedad e inobservancia .

De lo indicado en el párrafo anterior, podemos afirmar que la institución de la neutralidad obedeció a la capacidad que pudo tener el neutral para sostener su posición política en relación a terceros estados envueltos en un conflicto. En nuestro caso

particular, las fuerzas armadas venezolanas, para el comienzo de la Segunda Guerra Mundial, no estaban en condiciones de alistamiento, equipamiento y apresto operacional para asumir el rol y misión del resguardo de las fronteras e integridad del país, ante amenazas exteriores producidas por el conflicto.

Durante los años previos a la guerra mundial, la armada nacional, solo disponía de buques obsoletos, con una oficialidad escasamente adiestrada, y que solo se limitaba a cumplir las tareas mínimas del servicio de resguardo de nuestras costas, por lo que el estado venezolano intentó tardíamente el implementar proyectos de desarrollo y actualización de la marina de guerra para consolidar una capacidad de defensa marítima cónsona con las necesidades del país.

La aplicación y desarrollo de estos proyectos, fue truncada por el inicio y expansión del conflicto bélico mundial, por lo que, para el momento de sufrir los primeros impactos de la guerra en nuestras costas, la armada nacional no estaba preparada, ni equipada adecuadamente, ni en cantidad ni en calidad, para enfrentar las exigencias de la guerra naval moderna.

Al inicio de la guerra, Venezuela solo contaba con dos buques de guerra relativamente modernos, pero que no disponían de armamento, ni sensores adecuados para la guerra anti-submarina, como tampoco, sus tripulaciones poseían el adiestramiento adecuado para enfrentar la amenaza submarina germana, no pudiendo garantizar la soberanía marítima de los espacios acuáticos como tampoco el resguardo

y seguridad del intenso tráfico marítimo petrolero entre Maracaibo y las Antillas neerlandesas.

De igual forma, el alto mando naval venezolano, no poseía la preparación necesaria, ni los conocimientos y la experiencia en la guerra naval que exigía la guerra moderna, por lo que no poseían una visión estratégica del conflicto en desarrollo.

El presidente Medina Angarita, a través de su canciller Caracciolo Párra Pérez, realizó a partir del año 1941, una agresiva campaña diplomática para establecer las relaciones internacionales adecuadas, tanto bilaterales como multilaterales, para fortalecer la posición de Venezuela en el contexto hemisférico. También Medina Angarita trató de consolidar las buenas relaciones con los países de la región sur americana con el fin de conformar un bloque hemisférico para encarar la Segunda Guerra Mundial. Igualmente, el presidente Medina Angarita, realizó la histórica visita oficial a los Estados Unidos de Norteamérica (la primera de un mandatario venezolano a ese país) para consolidar las relaciones cooperativas con esa nación.

Durante el período del presidente Isaías Medina Angarita, se llegaron a concretar varios acuerdos de cooperación militar con los Estados Unidos de Norteamérica para el adiestramiento de personal, la adquisición de equipamiento bélico, la instalación de sistemas de defensa de costa y la cooperación en lo concerniente al resguardo de las costas venezolanas, sus puertos estratégicos y las rutas de tráfico marítimo petrolero. (Autorización para el funcionamiento de la Misión Naval norteamericana en Venezuela, abril, 1941. Firma del Acuerdo de Cooperación Militar, Naval y Aéreo en la Defensa del Hemisferio Occidental, enero de 1942 y la firma del

Convenio de Cooperación Financiera para la adquisición de artículos de Defensa y comunicación de información militar, marzo 1942 entre otros).

También el Presidente Medina otorgó la autorización y consentimiento de la presencia de buques de la Armada norteamericana en las costas de Venezuela y el uso por parte de la aviación militar norteamericana, de los aeropuertos de Maracaibo y de Maiquetía para escalas de vuelo, reabastecimiento de combustible y mantenimiento menores de unidades. En San Tomé se autorizó el uso del aeródromo por aeronaves norteamericanas para ejecutar operaciones de vigilancia marítima, con un observador venezolano a bordo de la aeronave.

Debido al desarrollo industrial de las naciones y a la sustitución de combustibles convencionales por combustibles fósiles y a la necesidad de energizar las maquinarias bélicas de las potencias enfrentadas en la guerra, la procura y distribución del petróleo se convirtió en un eje central y prioritario para los bandos enfrentados durante la Segunda Guerra Mundial.

Dado el hecho que, Venezuela para la fecha se había ubicado como tercer productor y exportador de petróleo a nivel mundial, y dado a su privilegiada ubicación geográfica, y por considerar sus áreas marítimas e insulares paso y rutas del tráfico marítimo de fuentes de energía, se convirtió en área de importancia geo-estratégica para los bandos enfrentados en el conflicto.

La Batalla del Atlántico fue la campaña más larga, dura y compleja de toda la Segunda Guerra Mundial. De ella dependió el resultado de la guerra. En este escenario

hubo siete nodos de intensidad crítica o áreas de muerte y el Mar Caribe fue uno de ellos, afectando al área marítima, la región insular y las costas venezolanas.

Los saldos de la Batalla del Atlántico fueron considerables, los aliados perdieron en el Atlántico más de 2.779 buques mercantes, representando 14.485.780 de toneladas de registro bruto (TBR) con la pérdida de la vida de 32.090 marinos mercantes. Igualmente, los aliados perdieron 141 buques de guerra, y 119 aviones. Por su parte, los alemanes perdieron 764 submarinos, con la muerte en el mar de 28.730 oficiales, sub oficiales y marinos, sin contabilizar, los 5.213 submarinistas alemanes que cayeron prisioneros, representando el 87.3% de sus integrantes, siendo la rama de las fuerzas armadas alemanas con mayor pérdida en vidas humanas durante el conflicto.

La victoria aliada obtenida en la Batalla del Atlántico, y, por ende, en la neutralización de la *Operación Neuland*, se debió no solo a un simple esfuerzo de guerra, sino más bien, a la combinación de múltiples esfuerzos y a la efectiva coordinación de los mandos aliados. El desarrollo de la investigación científica para la generación de nuevas tecnologías aplicadas a la guerra anti submarina, tales como el *Huff-Duff*, los radares centimétricos (Tipo 271, 286), los radares aire-superficie (ASV) y los poderosos reflectores *Leigh Lights* instalados bajo las alas de los aviones de patrullaje marítimo, dieron ventaja cualitativa al bando de los aliados. De igual manera el desciframiento del código alemán *Ultra* de la máquina criptográfica alemana *Enigma* por parte de los científicos polacos y británicos de *Bletchley Park*, permitió a los aliados la triangulación y ubicación de los U-Boot alemanes.

El desarrollo de construcción masiva de aviones de patrullaje marítimo de largo alcance, como el *B-24 Liberator*, y el Douglas *B-18 "Bolos,"* los hidroaviones de patrullaje marítimo *PBM Martin Mariner* y *Consolidated PBY Catalina*, coadyuvaron al logro del dominio del control aéreo aliado, ampliando las áreas de cobertura de vigilancia en el Atlántico.

La capacidad de la industria de la construcción naval aliada, y el desarrollo por parte de los Estados Unidos del programa de construcción de los buques mercantes de la clase *EC-2 Liberty*, rompieron el esquema de la *Guerra de Tonelaje (Tonnagekrieg)* que mantenía a toda costa el gran almirante Dönitz. Igualmente, la construcción a gran escala de buques de escolta como los destructores norteamericanos clase *Fletcher*, *Rudderow*, *John C. Butler* y clase *Buckley*, como también de las emblemáticas corvetas británicas de escolta clase *Flower* y las fragatas clase *Loch* y *Towey*, garantizaron el suficiente número de buques de escolta para custodiar los convoyes que atravesaban el océano Atlántico y el mar de Venezuela.

El impacto de la Batalla del Atlántico en el devenir diario de Venezuela, se reflejó en el desabastecimiento y encarecimiento de productos de uso diario, como también el del encarecimiento del combustible automotor. También en Venezuela, se sufrió el impacto de la Batalla del Atlántico en la restricción de tránsito marítimo, desde y hacia el exterior.

De igual forma, inducido por la presión realizada por las embajadas de los Estados Unidos y de la Gran Bretaña, a través de la promulgación de las llamadas *Listas*

Negras, el Estado venezolano estableció medidas de control interno sobre todo para los ciudadanos extranjeros establecidos en el país, provenientes de los países del *Eje*, generándose persecución e intervención de sus actividades comerciales y sociales con el propósito de detectar y neutralizar el funcionamiento de posibles redes de inteligencia o acciones de sabotaje en las instalaciones petroleras o terminales marítimos por parte de agentes alemanes.

Igualmente, durante el proceso de la elaboración de esta investigación, se encontraron solidas evidencias sobre la existencia y actuación en el territorio nacional de redes y agentes de inteligencia alemanes, como también de los otros países del Eje que pudieron haber colaborado en la ejecución de los ataques submarinos en costas venezolanas, pero dado a las características y naturaleza de los hechos, como al volumen de la información recabada, este tema amerita un estudio específico posterior.

Venezuela mantuvo una posición de particular neutralidad ante el conflicto bélico, no declarando la guerra a los países del *Eje*, solo dos meses antes de que finalizara (febrero-1945) habiendo mantenido una posición diplomática ambigua, de ruptura de relaciones diplomáticas, pero de no beligerancia para con los países del Eje, como también la indefinición ante los Estados Unidos de Norteamérica en lo relacionado a una estrecha colaboración y apoyo en las actividades militares.

Esta ambigüedad se evidenció, en la tolerancia que tuvo que aceptar el país frente a las acciones militares emprendidas desde y hacia los puertos orientales venezolanos en los años 1942-1943. La dinámica de las operaciones generó una serie

de hechos cumplidos (*fait accompli*) que a final de cuentas no supusieron un daño a la soberanía ni a la posición de neutralidad. Podría entenderse que los ripostamientos de los submarinos alemanes en el territorio insular y costero venezolano fue la contraparte de esta ambigüedad que sólo cesó con la retirada del eje del área de operaciones del mar Caribe.

En el contexto de la *Operación Neuland*, la campaña de la guerra submarina alemana en el Caribe que comenzó en febrero de 1942 y continuó con la misma intensidad y fuerza hasta finales del mes de noviembre de ese año tomó desprevenido al comando aliado obligando a tomar medidas y reorientar medios, esfuerzos y atención en la guerra submarina dentro del contexto de la Batalla del Atlántico. En el año de 1943, la *Operación Torch*, alteró el balance estratégico operacional del desarrollo de la guerra, siendo el teatro de operaciones del Caribe relegado como frente secundario.

Es importante el destacar que, desde el principio y durante toda la ejecución de la *Operación Neuland*, dentro del comando superior y alto mando de la *Kriegsmarine*, se presentaron problemas de visión y de unidad de criterio en cuanto a los objetivos a ser alcanzados y en las formas de acción a seguir, debido a la amarga disputa que se había desatado entre telones, entre los almirantes Raeder y Dönitz. Mientras el gran almirante Dönitz estaba obsesionado con la ejecución de la simple "*Guerra de tonelaje*" contra los petroleros y los transportes de bauxita, el Gran Almirante Erich Raeder, Comandante supremo de la *Kriegsmarine*, había exigido que se diera prioridad al ataque de los blancos estratégicos que representaban las instalaciones en tierra como

las refinерías y las grandes áreas de tanques de almacenamiento de combustible en Aruba y Curazao.

Si bien, los mandos intermedios de la *Ubootewaffe* asumieron una posición intermedia, como se desprende de las acciones ejecutadas, la disputa en sí misma constituye una enseñanza en lo concerniente a la valoración estratégica a seguir para el estudio y ejecución de operaciones de esta naturaleza, debido a que la obra escrita de Dönitz fue de naturaleza táctica y estaba en consonancia con la visión de estrategias navales alemanes de entre guerras como Otto Gross.

A pesar de estas circunstancias, los aliados perdieron en el Mar Caribe, un total de 400 buques mercantes, resultando adicionalmente averiados 57 buques, perdiendo los alemanes en este frente de guerra, solo 18 submarinos durante toda la campaña, haciendo el área de operaciones más rentable de la guerra submarina para la *Kriegsmarine*.

En el desarrollo de la *Operación Neuland*, operaron en la zona del Caribe, 97 submarinos alemanes, llevando a cabo 145 cruceros de guerra, asistidos por seis submarinos italianos que realizaron siete patrullas de guerra en esta zona, totalizando en conjunto 152 incursiones.

De estos submarinos, 28 U-Boot operaron en las aéreas marítimas e insulares cercanas a las costas venezolanas, realizando 32 incursiones, con una mayor incidencia de sus ataques en el área comprendida entre la isla de la Blanquilla, archipiélago de

Los Testigos y al Noreste de la isla de Margarita, como también, en el área Nor- Noreste del delta del río Orinoco y Noreste de la Península de Paraguaná, habiendo realizado dos ataques en aguas interiores venezolanas (Golfo de Venezuela y golfo de Paria).

En el contexto de estos ataques, los U-Boot realizaron seis ataques a convoyes que navegaron en la ruta Trinidad-Aruba por el sur de la isla de La Orchila y del archipiélago de los Roques (TA-5, TAG-5, TAW(S), TAG-18, TAG-19 y TAG-20). En muchos casos, los U-Boot utilizaron islas y costas venezolanas como área de madriguera o alivio (archipiélago de Los Monjes, Tucacas, Adicora, Puerto Cumarebo, La Blanquilla, archipiélago de Los Hermanos.) de acuerdo a lo asentado en los *KTB*.

Estos submarinos, hundieron o averiaron 70 buques aliados, de los cuales; 30 fueron petroleros de distinto tipo, 14 buques para transporte de bauxita, 19 buques mercantes de carga general, un buque de guerra norteamericano, cinco veleros y un transporte de la clase *Liberty Ship* que representaron 377.414 toneladas de registro bruto (TBR.) limitando a las fuerzas aliadas de los combustibles materiales, equipos y demás recursos requeridos en los frentes de guerra.

Los momentos de mayor intensidad y número de ataques realizados por los U-Boot durante la ejecución de la *Operación Neuland* en mar venezolano, fue entre los meses de junio y noviembre del año 1942 afectando sensiblemente el tráfico marítimo.

Dada a la información recopilada y revisada durante este trabajo, se puede inferir que en estos resultados, contribuyó la información de inteligencia recabada en los cruceros y viajes realizados por los buques de la *Kriegsmarine* en sus visitas

oficiales a puertos venezolanos, en el contexto de la diplomacia naval alemana pocos años antes de la guerra, como también a los reconocimientos realizados por los buques mercantes de la *Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft* (HAPAG), también conocida como la *Hamburg America Linie*, que cubría las rutas marítimas entre los puertos del Caribe y Europa, también en el período de la pre guerra.

Por otra parte, se puede señalar que el principal impacto de la *Operación Neuland* en el desarrollo de los frentes de África del Norte y Europa Central, fue la dramática reducción del envío de petróleo crudo y combustible refinado, desde las refinerías de Aruba, Curazao y Trinidad y desde los puertos de despacho del lago de Maracaibo, el cual disminuyó de un 67 % del total de las importaciones británicas en 1942, a un 23% a comienzos de 1943, reduciendo drásticamente los inventarios de combustibles necesarios para mantener los frentes de guerra aliados.

Las fallas en la apreciación de inteligencia estratégica del Comando Superior de los submarinos alemanes *B.d.U.*, no permitieron evaluar correctamente y determinar los objetivos vitales y estratégicos en el área del Caribe para la ejecución de la primera ola de ataques, como lo eran los buques petroleros de poco calado de la llamada *Flota Mosquito*, (Ver Anexo N° 35) relativamente poco numerosa y de difícil reemplazo, que cumplían la vital tarea de transportar el petróleo desde los terminales de embarque del Lago de Maracaibo hasta los terminales en las refinerías de Aruba y Curazao. El Comando superior de la *Ubootewaffe* no estuvo consciente de la vulnerabilidad de este *Talón de Aquiles*, perdiendo la posibilidad de aprovechar la ventaja inicial de atacar y

destruir a este débil y crítico eslabón del suministro de combustible, el cual, hubiese tenido un mayor impacto en los teatros de operaciones europeos.

Si la ofensiva dentro del contexto de la *Operación Neuland*, hubiese sido dirigida y concentrada a atacar específicamente y hundir la gran mayoría de este tipo de buques, se hubiese cortado en gran medida, las líneas de transporte de petróleo y desarticulado el proceso de refinación de combustible, interrumpiendo en forma significativa el suministro de este desde el Caribe, a los distintos frentes de guerra aliados.

Dönitz inicialmente, dio un contundente golpe a los aliados, pero no aprovechó la oportunidad para infligir un ataque decisivo y sostenido en un punto de aplicación específico (centro de gravedad) en las áreas marítimas inicialmente seleccionadas frente a Aruba, Curazao y Maracaibo, como en el delta del Orinoco, ampliando el área de operaciones de los U-Boot a áreas menos sensibles, dispersando los medios y los esfuerzos, permitiendo a las unidades aliadas reorganizarse para reaccionar eficazmente

Igualmente, Dönitz no fue capaz de convencer a Adolfo Hitler ni al alto mando alemán para asignar al teatro del Caribe la prioridad que ameritaba y destacar un mayor número de submarinos para lograr interrumpir el flujo de combustible y bauxita al Reino Unido y a los Estados Unidos como a los distintos frentes de guerra aliados.

Cabe la reflexión y la pregunta sobre que hubiese sucedido, si el gran almirante Dönitz hubiera dirigido ataques posteriores contra estos pocos y específicos buques petroleros, tal y como se ha mencionado, muy probablemente el curso de la Segunda Guerra Mundial hubiese sido alterado. De hecho, e inexplicablemente, el *B.d.U.* más nunca, durante el curso la guerra, intentó interceptar las rutas marítimas del flujo de petróleo entre el Golfo de Venezuela a las islas de las Antillas holandesas, omisión esta que hasta hoy en día está en discusión.

En el transcurso de la *Operacion Newland*, el gran almirante Dönitz demostró sus mejores cualidades tácticas-operativas, como también las de gran liderazgo motivacional sobre los comandantes de submarinos y sus tripulaciones, pero también evidenció sus limitaciones en cuanto a la visión y empleo estratégico del arma submarina. En el desarrollo de la operación caribeña, Dönitz buscó asegurar "los mayores éxitos en el menor tiempo y al menor costo posible " limitándose a su línea de Guerra de tonelaje (*Tonnagekrieg*) pero no logró sostener ese esfuerzo en el mediano plazo.

Dado el hecho que, el desarrollo de la guerra submarina en el Mar Caribe, fue documentado y reseñado ampliamente por la prensa internacional y nacional, resulta paradójico el constatar el poco conocimiento que tiene actualmente el común de los venezolanos sobre estos hechos acaecidos hace tan solo 80 años, evidenciando la poca memoria histórica y hondos vacíos en nuestra historiografía contemporánea.

Igualmente, es importante el destacar, que la mayoría de las variables geo estratégicas y geoenergéticas que existían y se conjugaban en el área marítima venezolana durante la Segunda Guerra Mundial, hoy día se encuentran vigentes.

Dado la amplitud y complejidad de este tema, se espera que este estudio, sirva de motivación y plataforma para el desarrollo a mediano plazo, de nuevos trabajos que complementen y amplíen lo hasta aquí realizado, sobre todo, en lo concerniente a las micro historias originadas en cada uno de los ataques submarinos realizados en la *Operación Neuland* en mar venezolano.

FUENTES

I. FUENTES PRIMARIAS

1. Documentos de Archivo

- a. Archivo Central del Ministerio de Relaciones Exteriores/Casa Amarilla. (ACMRE). Caracas.

Libro Amarillo, 1941. Caracas, 1942.

Expediente N° 30. Dirección de Protocolo. País: Alemania, Materia: Proyectada visita del buque-escuela alemán *Emden*. Fecha Mes de julio Año 1929.

Expediente N° 23. Dirección de Protocolo. País: Alemania, Materia: Visita del buque alemán *Schleswig Holstein*. (Notas del Ministerio de Relaciones Exteriores N° 1808, 1816, 1843, 1889, 1890 y 1920 y Memorandos del Ministerio de Guerra y Marina N° 2269 y 3362). Año 1938.

Expediente N° 19. Dirección de Protocolo. País: Alemania, Materia: Visita del buque alemán *SMS Schlesien*. Año: 1938 (Oficio de la Legación alemana de Caracas de fecha 7 de noviembre de 1938 al ministro de Relaciones Exteriores venezolano).

Expediente N° 19. Dirección de Protocolo. Memorando fechado 20 de diciembre de 1938 del Ministerio de Relaciones Exteriores enviado al extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Alemania en Caracas.

ACMRE. Expediente No. 19. Dirección General. Estados Unidos. Nota de la cancillería que comunica al embajador Escalante la presencia de submarinos alemanes en el Caribe y el hundimiento del vapor Monagas de bandera venezolana. 1942.

ACMRE. Expediente No. 19. Dirección General. Estados Unidos. Nota de la cancillería mediante la cual se solicita la asistencia de las Fuerzas Navales Norteamericanas para el transporte de petróleo venezolano. 1942.

ACMRE. Expediente N°. 202. Dirección General. Colombia. Caracas, 9 de enero de 1942. Año 1942.

ACMRE, Expediente N° 036. Archivo de Caracciolo Parra Pérez., Año 1942, folios 8-9 y 16-17.

ACMRE: Expediente N° 037. Archivo de Caracciolo Parra Pérez., Año 1942, folios 3-4 y 16 -17.

- b. National Archives of Records Administration at College Park, (NARA). Maryland, U.S.A.

Modern Military Headquarters Branch Military Archives, Division. Records Relating to Uboat Warfare, 1939 1945 National Archives Collection of Foreign Records. Seized (Record Group 242) Captured German Navy Records of Microfilmed in London UK. Microfilms Publication, M1743-T-1022 y T-580, Records Relating to Uboat Warfare, 1939 1945, Catalog Vol. 2 (Ver Anexo N° 1)

- c. Bundesarchiv- Militärarchiv. (BU. – MA.) Freiburg Alemania.

Operationsbefehl, West Indien No 51 “SECRET”. 17 de Enero, 1942, Nur Commandants. Befehlshafer Der Unterseeboote (*B.d.U.*) RM 7/2336, Chefsache, VOL 3. U booteallemein; Dönitz. (BA-MA) RM 87/5, 14 APRIL 1942.

(Oficio-carta) De Reader para Donitz, 26 de marzo 1942 (BA-MA) RM 7/846, 1 SKL TEIL C IV KTB des bootskriegsführung 1942. (Oficio-carta). De Donitz para Reader, 28 de marzo 1942 (BA-MA) RM 7/846, 1 SKL TEIL C IV KTB des bootskriegsführung 1942.

Staff telegram 02 April 1942 (BA-MA) RM 7/846, 1 SKL TEIL C IV KTB des bootskriegsführung 1942. Raeder to Dönitz, Febrero 11 y 16, 1942. RM 7/2336 C Bd. 3: U-Boote. Allgemein, BA-MA.

2. Fuentes Impresas

a. Memorias de Guerra y Marina

Memoria que presenta el Ministro de Guerra y Marina al Congreso Nacional en sus sesiones ordinarias de 1939 (Contiene la Actuación del despacho en el año civil de 1938). Caracas. 1939.

Memorias que el Ministro de Guerra y Marina presenta al Congreso Nacional (Actuación del despacho año 1939) Caracas. 1940.

Memoria que presenta el Ministro de Guerra y Marina al Congreso Nacional en sus sesiones ordinarias de 1941 (Contiene la Actuación del despacho en el año civil de 1940). Caracas. 1941.

Memoria que presenta el Ministro de Guerra y Marina al Congreso Nacional en sus sesiones ordinarias de 1942 (Contiene la Actuación del despacho en el año civil de 1941). Caracas. 1942.

Memoria que presenta el Ministro de Guerra y Marina al Congreso Nacional en sus sesiones ordinarias de 1943 (Contiene la Actuación del despacho en el año civil de 1942). Caracas. 1943.

3 Fuentes Hemerográficas.

a. Prensa internacional. Periódicos.

“Señal desesperada de SOS del carguero Wakama”. *Jornal do Brasil*, 13 de febrero de 1940, AÑO, XLIX, N° 35, p. 6.

“El Wakama fue incendiado por su propia tripulación.” *Jornal do Brasil*, 14 de febrero de 1940. AÑO XLIX, N° 36, p. 6.

“Ubotte in Karibische meer. Die Grobten oelraffinerien der welt bessghoossen” *Deutsche Allgeim Zeitung*. Berlin, Mittwoch, 18 februar, 1942. 81 jahrgang. Nr 82/83.

“U-Boat Sunk in Caribbean after grim ten-hour Battle” *The Trinidad Guardian*, Port Spain Trinidad, November 23, 1943, pp. 11-12.

b. Prensa nacional. Periódicos

“Contradicción y sentimentalidad la catástrofe porteña” *La Esfera*. Miércoles 2 de abril. 1941. Primera página y p. 6.

“Ataque Naval contra Aruba. Submarinos alemanes torpedearon tres tanqueros frente a la isla”. *El Herald*, Caracas, martes 17 de febrero de 1942, Año XX, Mes VII, N° 6.281, edición especial. Primera Página.

“Guerra Naval en el Caribe”. *El Herald*, Caracas, miércoles 18 de febrero de 1942, Año XX, Mes VII, N° 6.282. Primera página y p. 5.

“Paralizada la actividad de cabotaje”. *El Herald*, Caracas, domingo 22 de febrero de 1942, Año XX, Mes VIII, Número 6.236, Primera página y p. 6.

“Más detalles sobre el desastre de la balandra Alicia”, *El Herald*, Caracas, sábado 4 de septiembre de 1943, Año XXI, Mes V, Número 6.956. p. 4.

“Episodios Bélicos en el Caribe”. *El Herald*, año XX, mes XII, No 6311, Caracas, 24 de junio de 1942. pp. 1 y 7.

“Submarinos alemanes operan en el Caribe. Creese que fueron 6 los petroleros destruidos.” *La Esfera*. Caracas, miércoles 18 de febrero de 1942. Año XV. N° 5.345. Primera página.

“Otros tres barcos torpedeados por submarinos alemanes en el mar de las Antillas.” *La Esfera*. Caracas, viernes 20 de febrero de 1942. Año XV. N° 5.347. Primera página.

“Atacados 2 buques venezolanos en el golfo de Maracaibo” entre ellos el Monagas, de la Mene Grande Oil”, *Últimas Noticias*, Caracas, miércoles 18 de febrero de 1942, Año I, mes VI, No. 143. Primera Página.

“Nuestro gobierno en estrecho contacto con las cancillerías democráticas” *Ultimas Noticias*, Caracas, martes 24 febrero de 1942, Año I, Mes, VI, Nro. 142.

“Venezuela protesta ante Alemania por el hundimiento del Monagas” *Ultimas Noticias*, Caracas, miércoles 25 febrero de 1942, Año I, Mes, VI, Nro. 143. Primera página.

“Medio millon de bolívares diarios pierde Venezuela con la paralización de los transportes petroleros.” *Ultimas Noticias*, Caracas, miércoles 25 febrero de 1942, Año I, Mes, VI, Nro. 143.

“Paralizada la producción petrolera en la Concordia.” *Ultimas Noticias*, Caracas, miércoles 4 marzo de 1942, Año I, Mes, VI, Nro. 150.

“El colegio alemán es un centro nazi. Si hay nazis en Venezuela.” *Ultimas Noticias*, Caracas, sábado 21 febrero de 1942, Año I, Mes, VI, Nro. 139.

“Clausura del Colegio Alemán Humboldt por decreto del Ministro de Educación Nacional”. *Ultimas Noticias*. Caracas, lunes 18 de mayo de 1942, Año I, Mes, VIII, Nro. N° 222, p. 8.

“La refinería de Aruba de la Standard ha sido cañoneada”. *El Universal*. Caracas, miércoles 18 de febrero de 1942. Año XXXIII N° 11740. Primera página y p. 4.

“Siete barcos petroleros torpedeados cerca de Venezuela.” *Panorama*, martes 17 de febrero de 1942, Número 6.262, p. 1-2-5.

4. Fuentes Orales.

a. Entrevistas. Ver cuadro del Anexo N° 3.

Entrevista realizada a Enrique Aristigueta Gramcko. Caracas, 7 de noviembre, 2019.

Entrevista realizada a Oscar Yáñez. Caracas, 18 de mayo, 2012.

5. Fuentes Audiovisuales.

a. Documentales

Caribia y el Königstein; Los Barcos de la Esperanza”, Documental de Jonathan Jakubowicz, 2007.

Isaías Medina Angarita, Soldado de la Libertad, Documental, Colección Cine Archivo de Bolívar Films, Serie Biográfica Presidentes de la República, Dirigida por Carlos Oteyza, Producida por Luli Delgado, guión Salvador Garmendia, Distribuida por Bolívar Films C.A., Blanco y Negro/Color, 52 Minutos, Caracas, 1999.

Uboote/ Cristmas in the Caribbean. Documental propagandístico. Ministerio de Propaganda Alemán del Tercer Reich, 1943. 12 Minutos. Versión disponible en YOU TUBE: <http://www.youtube.com/watch?v=1SM-gOZIB-I>.

U-Boat War. Documental histórico, The War Files Collections, Blanco y Negro/Color, Aprox. 55 minutos, Video Treasures, Inc Ohio USA. 1991.

Grey Wolves, U-boats 1939 -1941, Vol. 1, Documental, Cronos Film Studio J401, Blanco y Negro/Color, Aprox. 60 minutos London (U.K), 1997.

Grey Wolves, U-boats 1942 -1943, Vol. II, Documental, Cronos Film Studio J401, Blanco y Negro/Color, Aprox. 60 minutos London (U.K), 1997.

Grey Wolves, U-boats 1944 -1945, Vol. III, Documental, Cronos Film Studio J401, Blanco y Negro/Color, Aprox. 60 minutos London (U.K) 1997.

b. Filmografía

Enemy Below, Película de ficción con basamento histórico, dirigida y Producida por Dick Powell, guión Wendell Mayes, basada en la novela del Cmdr.US Navy Denys Rayner, Distribuida por 20th Century Fox, Color, 98 Minutos, USA. Diciembre 1957.

The Murphi's War, Película de ficción con basamento histórico. Dirigida por Peter Yates, Producida por Michael Deeley, guión Max Catto y Stirling Siliphant. Distribuida por Paramaunt Pictures, 108 minutos, Gran Bretaña, 1971. Filmada en el río Orinoco.

Das Boot, Película con basamento histórico, dirigida por Wolfagang Petersen y Producida por Gunter Rohrbach, guión Wolfagang Petersen, basada en la novela de Lothar-Gunther Buchheim. Distribuida por Columbia Pictures for Bavaria film y P.S.O. International, Color, 209 Minutos, West Germany, septiembre, 1981.

U-571, Película con basamento histórico, dirigida por Jonathan Mostow, Producida por Dino de Laurentis, guión Jonathan Mostow, Distribuida por Universal Pictures, Color, 116 Minutos, USA, abril 2000.

Venezzia, Película basada en hechos históricos. Dirección, Haik Gazarian, guión Tony Fadel, Valentina Rendón, Co-producción de Alter Producciones, Fundación Villa del Cine y el Centro Nacional Autónomo de Cine, CNAC de Venezuela. Color, Aprox. 92 min, Venezuela, septiembre, 2009.

II. FUENTES SECUNDARIAS

1. Bibliografía

ARISTIGUETA GRAMCKO, ENRIQUE. 1983. *Historia de Tres Navíos*, 145, Puerto Cabello, Edición del Autor.

ARON, RAYMOND. 1993. *Pensar la Guerra. Clausewitz II. La era planetaria*. 352. Madrid, Ministerio de la Defensa.

BAGNASCO, ERMINIO. 1977. *Submarines of World War Two*. 257. Annapolis (MD): US Naval Institute Press.

BEEVOR, ANTONY. 2012. *La Segunda Guerra Mundial*. Barcelona-España. 1295- Ediciones Pasado y Presente.

BERCUSON, DAVID J., HERWIG HOLGER H. 2014. *Long Night of The Tankers: Hitler's War Against Caribbean Oil*. 344. Calgary-Canada, University of Calgary Press.

BLANCO CARRERO, EDGARD. 2004. *Reflexiones sobre estrategia marítima en la era de la libertad de los mares*. 303. Caracas, editorial Panapo.

BLAIR, CLAY. 1996. *Hitler's U-Boat War The hunters, 1939-1942*. t.I. 1040. New York: Random House.

_____. 1998. *Hitler's U-Boat War. The hunted, 1942-1945*. t. II. 1022. New York: Random House.

BRENNECKE, JOCHEN. 2003. *The Hunters and the Hunted. German U-Boats, 1939-1945*. 294. Annapolis (MD): Naval Institute Press.

BRETT MARTÍNEZ, ALÍ. 1998. *Aquella Paraguaná*. Fondo Editorial Ali Brett Martínez, Fundación Amigos de la Cultura de Paraguaná, 2da Edición.

- BROWN, DAVID. 1995. *Warship losses of Second World War*. Annapolis: (MD) Naval Institute Press. (Revised Edition).
- BRUNET, JEAN PAUL y MICHEL LAUNAY. 1991. *De una guerra a la otra 1914-1945*. 296. Madrid. Ediciones Akal, S.A, 3era Edición.
- BUSCH, RAINER & GERMAN ROLL HANS-JOACHIN. 199. *U-boat Commanders of World War II. A Biographical Dictionary*. 301. Annapolis, Maryland. US Naval Institute Press.
- BUSTAMANTE, NORA, 1998, *Isaías Medina Angarita: Aspectos históricos de su gobierno*. 631. Caracas (Biblioteca de autores tachirenses, N° 145), Segunda edición.
- _____. 2008. *Medina: Militar Civilista. Gran Demócrata*. 174. Caracas, Fundación Isaías Medina Angarita.
- BOUTHOU, GASTON, 1984. *Tratado de Polemología. (Sociología de las Guerras)*. 777. Madrid, Ediciones Ejército.
- BUSH, RAINER, HANS-JOACHIN RÖLL, 1996. *German. U-boat Commanders of World War II*. 301. Annapolis- Maryland-USA. Naval Institute Press.
- CALDERA, RAFAEL. 1999. *Los Causahabientes, De Carabobo a Punto Fijo*. 201. Caracas, Editorial Panapo.
- CARTIER, RAYMOND. 1970. *La Segunda Guerra Mundial*, 383. Barcelona España, Larousee, París Match y Editorial Planeta. Era Edición
- CASTEX, RAOUL Almirante. 1937. *Teorías Estratégicas*, Buenos Aires, Ediciones de la Escuela de Guerra Naval Argentina, Traducción de la Edición de la Societé d´ Editions Géographiques, Maritimes et Coloniales de Paris, cuatro tomos.

- CHALMERS, W.S. 1954. Rear admiral. *Max Horton and the Western Approaches, The Biography*. 301. London G.B. Hodder and Stoughton.1954.
- CHANT, CHRISTOFER, SHELFORD BIDWELL (BRIG.), PRESTON, ANTHONY *et. al.*, 1982. *Segunda Guerra Mundial. Batallas por Tierra, Mar y Aire 1939-1945*. 253. Madrid. Dismail, S.A.
- CHARNAY, J.P. 1990. *Métastratégie. Systèmes, formes et principes de la guerra féodale à la dissuasion nucléaire*. 264. París, Económica.
- CHURCHILL, WINSTON. S., 1949. *The Second World War, Their Finest Hour*, 233. t. IV y t. V. Cambridge, Mass. The Riverside Press.
- CONN, STETSON, ROSE ENGELMANC, BYRON FAIRCHILD. 2000. *The United States and its Outposts the Western Hemisphere, The Framework of Hemisphere Defense*, 579. Washington, D. C., Center of Military History, United States Army.
- CONN, STETSON, FAIRCHILD, AND BAYRON. 1964. *U.S. Army in World War II. The Western Hemisphere: The Framework of Hemisphere*. 592. Washington, D.C.: Government Printing Office.
- CORREA, PEDRO D. *La recuperación de Isla de Patos*. 105-122. En Boletín de la Academia Nacional de la Historia. N° 385. Caracas Academia Nacional de la Historia. Versión digital.
- DE LA SIERRA, LUIS, capitán de fragata. 1974. *La guerra Naval en el Atlántico (1939-1945)*. 478. Barcelona-España. Editorial Juventud, S.A.
-
- _____ . 1976. *La Guerra Naval en el Mediterráneo, (1940-1943)*, 471. Barcelona España, Editorial Juventud S.A.
-
- _____ . 1976. Corsarios alemanes en la Segunda Guerra Mundial. 269. Barcelona España, Editorial Juventud.

- DE WINDT LAVANDIER, CÉSAR. 1997. *La Segunda Guerra Mundial y los submarinos alemanes en el Caribe*. 415. Santo Domingo, República Dominicana, Edición del Autor, Segunda Edición.
- Diccionario de Historia De Venezuela. 1997. Fundación Polar, Caracas, 2da. Edición, Vol. II (D-L).
- Diccionario de Historia De Venezuela. 1997. Fundación Polar, Caracas, 2da. Edición, t. III (M-S).
- DÖNÍTZ, KARL. 1959. *Diez años y veinte días*. 528. Barcelona-España, Luis de Caralt Editores.
- ESPOSITO, ROBERTO. 2006. *Bíos. Bío política y Filosofía*. 320. Buenos Aires. (T. C. Molinari). Amorrortu editores.
- FARAGE DANGEL, LUIS (Compilador). 2010. *Venezuela y La segunda Guerra Mundial. 1939-1945*. 367. Caracas. Armada de la República Bolivariana de Venezuela, Coordinación editorial Edgard Blanco C.
- FERGUNSON, DAVID Y HOLGER H. J. HERWING. 2014. *Long Nighth of the Tankers. Hitlers War against the Caribbean Oil*. 344. Calgary-Canada, University of Calgary Press.
- FITZROY, ANDRÉ BAPTISTE. 1988. *War, Cooperation, and Conflict: The European Possessions in the Caribbean 1939-1949*. 352. New York. Greenwood Press.
- FITZSIMONS, BERNARD. 1974. *Kriegsschiffe, des zweiten weltkrieges*. 64. Munchen. Heyne –Bildpaperbak.
- FRANK, H. 1957. *Los Lobos y el almirante*. 670-671. Santiago de Chile. Editorial Zigzag. Colección Historia y Documentos.
- FRISCHKNECHT, FEDERICO, MARIO LANZARINI *et al.* 1995. *Estrategia, Lógica, Teoría y Práctica*, 271. Buenos Aires, Escuela de Guerra Naval.

- GADAMER, HANS-GEORG. 1988. *Verdad y método*. Traducción de Ana Agud Aparicio y Rafael de Agapito. 2 vols. Salamanca- España, Sígueme editores.
- GARCIA HERRERO, MARIA ISMENIA. 1994. “Documentos de la II Segunda Guerra Mundial”, en: *Boletín del Archivo de la Casa Amarilla*. 43-133. Año I, N°1, Caracas, Ministerio de Relaciones Exteriores.
- GANNON, MICHAEL. 1990. *Operation Drumbeat*. The Dramatic True Story of Germany’s First U-boat Attack along the American Coast in World War II. 490. New York Harper & Row Publisher.
- GARDINER, ROBERT. 1980. *All the World’s Fighting Ships 1922-1946*. 456. New York, Mayflower Books Inc.
- GIBBONS, TONNY, 2003. *La Enciclopedia de los Barcos*. Madrid, 544. EDIMAT LIBROS, S.A.
- GONZALEZ BATISTA, CARLOS, ROBERTO PALACIOS, SIMÓN ALBERTO CONSALVI y MARCO DI CASTRO. 2008. *Curazao y Venezuela unidas por el Caribe*. 213. Caracas, Edición del Bancaribe Curazao Bank, N.V.
- GONZÁLEZ URRUTIA, EDMUNDO. 2008. *Caracciolo Parra Pérez*. 152. Caracas. Biblioteca Biográfica venezolana, Ediciones del El Nacional y Banco del Caribe.
- GROOS, OTTO. 1930. *La Doctrina de la Guerra marítima según las enseñanzas de la Guerra Mundial*. 220. Madrid-España, Editorial Naval Madrid.
- GUZMÁN QUEVEDO, PEDRO J. 1987. *Derrotero de los puertos, costas, e islas de Venezuela*. 220. Caracas, Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Dirección de Navegación Acuática.

- GUZMÁN PÉREZ, EDUARDO. 1985. *Isaias Medina. Democracia y Negación, Historia Contemporánea de Venezuela*. 510. Caracas. Espansan de S.R.L, Editores.
- HERNÁNDEZ GONZALEZ, CARLOS. 2008. *La Armada de Venezuela en la Segunda Guerra Mundial*. 30. Ponencia presentada ante el I Encuentro Internacional de Estudios Marítimos. Universidad Metropolitana. Caracas, junio de 2008.
- . 2010. “Las Fuerzas Armadas venezolanas en la Segunda Guerra Mundial”, en Luis Farage Dangel (compilador), *Venezuela y La Segunda Guerra Mundial*. 214-247. Caracas, Armada Bolivariana de Venezuela, Coordinación editorial Edgard Blanco Carrero.
- HOBSBAWM, ERIC. 1999. *Historia del siglo XX*, 614. Buenos Aires. Editorial Crítica.
- HOYT, EDWIN P. 1978. *U-boats Offshore. The never before–told story of Hitler´s strike America*. 451. N, Y. U.S.A. First Stein and Day Publisherrrs, Paperback edition.
- HUMBLE, RICHARD. 1971. *La flota de alta mar de Hitler*. 160. Madrid, Editorial San Martín. Historia de la Segunda Guerra Mundial. Armas. Libro N° 7.
- IZZO, M. 1973. *Piratas y Corsarios del Siglo XX*. 334. Barcelona-España, Editorial: De Vecchi S.A.
- JACKSON, ROBERT. 2001. *Kriegsmarine, The Illustrated history of the German Navy in WWII*. 179. Oseola –USA, Amber Books LTD.
- JANES FIGHTING SHIPS OR WORLD WAR I*. 1990. 320. New York. Military Press, New York & Crown Publishers Inc.
- JANES FIGHTING SHIPS OR WORLD WAR II*. 1989. 320. New York. Military Press, New York & Crown Publishers Inc.

- JENKINS, ROY. 2001. *Churchill. A Biography*. 198. New York, Ferrar, Straus and Giroux.
- JIMÉNEZ LÓPEZ, HADELIS. 2001. *La Armada de Venezuela 1830-1975*. Tomo II. 240. Caracas. Editor Marvin Klein.
- KEEGAN, JOHN. 2014. *Historia de la guerra* (Traducción del inglés de Francisco Martín Arribas). 803. Madrid, Turner Publicaciones S.L.
- KEMP, PAUL. 1997. *Uboats Destroyed. German submarines Losses in the World Wars*. 288. Annapolis, Maryland, US. Naval Institute Press.
- KENNEDY, PAUL. 1983. *The Rise and Fall of the British Naval Mastery*. 492. London-GB, Fontana Press.
- _____. 2015. *Ingenieros de la victoria. Los hombres que cambiaron el destino de la Segunda Guerra Mundial*. 518. Barcelona España, Editorial: Debolsillo.
- KELSHALL, GAYLORD T. M. 1994. *The U-Boat in the Caribbean*. 517. Annapolis, Maryland. USA, Naval Institute Press.
- KERSHAW, IAN, 2007. *Fateful Choices. Ten Decisions that Changed the World, 1940-1941*, 656. London, Published by Penguin Group. (Edición en inglés).
- KOCH, LUTZ. 1954. *El Mariscal Rommel*, Barcelona 271. España, Editorial Juventud, (Cuarta Edición 1974).
- KORGANOFF, ALEXANDRÉ. 1975. *La verdad sobre Scapaflow*. 253. Barcelona- España, Editorial Bruguera S.A.
- MACHADO DE ACEDO, Clemy. 2005. *Eleazar López Contreras*. 123. Caracas, Biblioteca Biográfica de Venezuela (Colección El Nacional), Volumen 18.

- MAHAN, ALFRED T. 1987. US Navy Captain. *The influence of Sea Power Under History 1660-1783*. 555. Mineola –USA. Dover Publicación, INC.
- MALLMANN-SHOWELL JACK.P. 2002. *Das Buch der Deutschen Kriegsmarine 1935-1945*. 246. Stuttgart. Motor Buch Verlag.
- _____. 1987. *U-boats Under the Swastika*, 144. Annapolis Maryland-USA. Naval Institute Press.
- MANN, CHRIS. 2008. *Grandes Batallas de La Segunda Guerra Mundial*. 240. Bath-Reino Unido. Paragón Books Ltd.
- MASON, DAVID. 1968. *Submarinos, la Amenaza Secreta*. 160. Madrid-España, Editorial San Martín, Libro de Armas N° 28.
- MATLOIF, MAURICE, SNELL, EDWIN M. 1999. *Strategic Planning for Coalition Warfare 1941-1942*. 454. Washington, D.C, Center of Military History United States Army, VOL.I.
- MEDINA ANGARITA, ISAÍAS. 1992. *Cuatro Años de Democracia*. 181. Caracas, Fundación Isaías Medina Angarita.
- MESSENGER, CHARLES. 1990. *World War II in the Atlantic*. New York. 80. Gallery Books.
- MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES. 1989. *Carraciolo Parra Pérez Canciller de Venezuela 1941-1945*. 663. Caracas, Biblioteca de Política Exterior.
- MILLER, DAVID. 2000. *U-boat, History, development and equipment*. London-GB. 208. Conway Maritime Press Ltd.
- MOLEIRO, RODOLFO. 1992. *Eleazar López Contreras. Lindero y Puente entre dos Épocas*. 503. Caracas, Edición del autor.

- MORALES PAÚL, ISIDRO. 1993. *La delimitación de aéreas marinas y submarinas entre Venezuela y Trinidad & Tobago*. 190. Caracas, Biblioteca de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales,
- MORISON, SAMUEL ELIOT. 2001. *The Battle of the Atlantic, September 1939-May 1943*. 434. Boston, Castle Books, Vol. I.
- NOLI, JEAN. 1972. *Los Lobos del Almirante*. Título original, *Les Loups de L'almiral*. 376. Barcelona-España. Plaza & Yanes, S.A. Editores.
- OJEDA LOVERA, DENIS. 2002. *Contralmirante, La Planta insolente*. 147. Caracas, Edición del auto.
- OMAÑA, PEDRO ARTURO. 1979. *Historia de la Artillería*. 389. Caracas, Edición del Congreso de la República.
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. 2013. *Manual para actividades dirigidas al Patrimonio Cultural Subacuático*. Paris-Francia, Convención de la UNESCO-2001.
- PATERSON, LAWRENCE. 2002. *First U-Boat Flotilla*. 300. Annapolis Maryland, US. Naval Institute Press.
- PITT, BARRIE *et al.* *La Batalla del Atlántico II*. 207. Barcelona -España. Time Life Books Inc & Ediciones Folio S.A.
- _____. 2003. *Second U-Boat Flotilla*. 270. Barnsley-UK, Leo Cooper.
- PEÑA SANCHEZ, LUIS EFREN. 2008. *Construyendo Historias. Orientaciones sobre técnicas y métodos de la investigación histórica*. 174. Caracas, Universidad Central de Venezuela, Ediciones de la Biblioteca.
- PÉREZ LECUNA, ROBERTO. 2000. *Apuntes para la historia militar de Venezuela. 1º de enero de 1936 a 18 de octubre de 1945*. 1243. Caracas, Edición del autor.

- PERFETTI, JUAN ANTONIO. 2009. *Donde los ríos se devuelven, aproximación al Caripito de siempre*. 265. Caripito, Estado Monagas, Edición de la Alcaldía Bolivariana del Municipio Bolívar.
- PICÓN. DELIA. 1999. *Historia de la diplomacia venezolana. (1811-1985)*. 357. Caracas, Universidad Católica Andrés Bello.
- PLAZA, ELENA Y COMBELLAS, RICARDO. *Procesos constituyentes y reformas constitucionales en la historia de Venezuela 1811-1999*. 541. Caracas, Universidad Central de Venezuela, Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas, t. II.
- POLANCO ALCANTARA, TOMÁS; SIMÓN CONSALVI y EDGARDO MONDOLFI GUDAT. 2000. *Venezuela y Estados Unidos a través de 2 siglos*. 509. Caracas, Cámara Venezolano-Americana de Comercio e Industria.
- POPE, DUDLEY. 1961. *La Batalla del Rio de la Plata*. 257. México, D.F., Editorial Constanza S.A., Tercera Edición.
- RENOUVIN, PIERRE. 1964. *Historia de las Relaciones Internacionales. Las crisis del Siglo XX de 1929 a 1945, Madrid, Aguilar. S.A. de Ediciones*. 1262-1263 y 1271. t. II, vol. II.
- RIVAS RIVAS, JOSÉ. 1989. *Historia gráfica de Venezuela, Una historia contada por la prensa. El gobierno de López Contreras*. 209. Caracas, Ediciones Torán C.A., t. I.
- _____. 1989. *Historia gráfica de Venezuela, Una historia contada por la prensa. El gobierno de Medina Angarita*. 273. Caracas, Ediciones Torán C.A. t. II.
- RODRÍGUEZ BERUFF, JORGE. 1988. *Puerto Rico y la crisis de Martinica (1940-1943)*, 32. San Juan-Puerto Rico. Universidad de Puerto Rico, Dirección de Ciencias Sociales.

- RÖSSLER EBERHARD & LEHMANN'S VERLAG, J.F. 1975. *Geschichte de deutschen Ubootbaus*. 466. Munchen Deutschland., Kunststat, Osiris.
- TARRANT, V E. 1989. *The U-Boat offensive 1914-1945*. 190. Annapolis, Maryland, USA. Us Naval Institute Press.
- TILL, GEOFFREY (Compilador). 1994. *Sea Power theory and practice*. 206. Portland Oregon, Frank Cass & Co.
- RIVERO-BLANCO, RAMON. 2013. *Historia de la marina de guerra de Venezuela de inicios del siglo XX: Vida y legado del CC Ramón Díaz*. 276. Caracas, Ediciones del Autor.
- ROSKILL, STEPHEN WENTWORTH, DSC. Captain RN, 2004. *The war at Sea 1939-45: Volume I. The defensive*. 864. Official history of The Second World War: GB. Naval & Military Press; Revised Edition.
-
- _____. 2004. *The war at sea 1939-45: Volume II, The period of balance*. 700. Official history of the Second World War: GB. Naval & Military Press; Revised Edition.
-
- _____. 2009. *The war at Sea 1939-45: Volume III, The offensive. 1st June-31 May, 1944*. 584. Official history of the Second World War: GB. Naval & Military Press; Revised Edition.
- ROWER JURGEN. 1983. *Axis submarine successes 1939-1945*. 386. Annapolis Maryland, US. Naval Institute Press.
- SCHMALENBACH, PAUL, GERMAN RAIDERS. 1977. *A History of auxiliary cruisers of the German Navy 1895-1945*. Annapolis- Maryland- USA. Naval Institute Press.
- SHAW, ANTONY. 2003. *II Guerra Mundial día a día*. 192. Madrid, Equipo Editorial Libsa.

- STÁNDAR OIL COMPANY (New Jersey). 1946. *The ships of the esso fleet in World War II*. 414. New York. The Conway Printing Company, Inc.
- TARRE MURZI, ALFREDO. 1982. *López Contreras; de la tiranía a la libertad*. 429. Caracas, Editorial Ateneo de Caracas.
- VELÁZQUEZ, BONIFACIO. 1973. *Isla de Patos otro agravio de la Gran Bretaña a Venezuela*. 97. Caracas, Imprenta Universitaria.
- VALLENILLA, LUIS. 1973. *Auge, declinación y porvenir del petróleo venezolano*, 163. Caracas, Editorial Tiempo Nuevo, S.A.
- VIVAS GALLARDO, FREDDY. 1993. *Venezuela-EEUU, 1939-1945: La coyuntura decisiva* (Las relaciones político-militares entre Venezuela y los Estados Unidos durante la Segunda Guerra Mundial). Caracas, Universidad Central de Venezuela.
- VON MÜLLENHEIM-RECHBERG, BURKARD, Barón. 1982. *El Acorazado Bismarck, relato de un superviviente*. 283. Barcelona España, Editorial Juventud, S.A. Traducción de Luis de La Sierra.
- WESTWOOD, DAVID. 2005. *The Uboat War. The german submarine service and the Battle of Atlantic.1935-1945*. 310. Philadelphia-USA. Casemate Publishers.
- WILLIAMS, ANDREW. 2004. *La batalla del atlántico*. 291. Barcelona-España, Editorial Memoria Crítica, Segunda Edición.
- WILLIAMSON, GORDON & IAN PALMER. 2003. *U-boat bases and bunkers 1941-1945*. 62. Oxford UK. Osprey Publishing.
- _____. 2007. *U-boat Vs. Escortd Destroyers, the Battle of the Atlantic*. 78. Oxford-UK. Osprey Publishing Ltd.
- _____. 2010. *U-boat tactics in World War II*. 64. Oxford-UK. Osprey Publishing Ltd.

_____. 2002. *Kriegsmarine U-boat 1939-1945 (1)*.
48. Oxford-UK. Osprey Publishing Ltd& New Vanguard.

_____. 2002. *Kriegsmarine U-boat 1939-1945 (2)*.
48. Oxford-UK. Osprey Publishing Ltd& New Vanguard.

WYNN, KENNETH. 2003. *Uboat operations of the Second World War. Volumen I, carrer histories U-1-U-510*. 316. Dubai. Caxton Editions-Publishing Group.

_____. 2003. *Uboat operations of the Second World War. Volumen II, Carrer histories U-511- UIT25*. 322. Dubai. Caxton Editions-Publishing Group.

2. Publicación de Colaboración en Obras

BLANCO CARRERO, EDGARD, 2013. “Los orígenes del concepto del Poder Naval Venezolano, Estudio de la vida y su obra” en; *Historia de la Marina de Guerra de Venezuela de inicios del Siglo XX*. Edgard Blanco, Julio Chacón, Ramón Rivero *et, al.* 69-122 y 70. Caracas, Ediciones del Autor.

KELSHALL, GAYLORD T. M., “Ralph Kapintsky, The Battle in the Caribbean and the dead of U-615,” en: Theodore P. Savas *Silent Hunters, German U-boat commanders of World War II*, Savas Publishing Company, 1997, 47-49. California USA.

KEMP, PETER. 1972. “La guerra en el mar, Las operaciones navales en 1940”, en: *Así fue la Segunda Guerra Mundial. Vol.I*, Editorial Anesa-Noger-Rizzoli. 337-349 y 384. Barcelona-España.

LAMBERT, ANDREW. 1994. “Sea Power 1939-1940: Churchill and the strategic origins of the Battle of the Atlantic.” En: Geoffrey, Till, *Sea Power Theory and Practice*. 206 y 86-108. Portland Oregon, Frank kass &Co.

PALACIOS, ROBERTO EMBAJADOR. 2010. “La Segunda Guerra Mundial, Venezuela y los Países Bajos. Análisis geopolítico”, en: Luis Farage Dangel (compilador), *Venezuela y La Segunda Guerra Mundial*. 98-135. Caracas,

Armada Bolivariana de Venezuela, Coordinación editorial Edgard Blanco Carrero.

_____, 2008. “Venezuela y Curazao Bosquejo Histórico. (Curazao, puente entre el mundo neerlandés-europeo y el mundo venezolano-latinoamericano),” en: *Curazao y Venezuela unidas por el Caribe*. 135-172. Caracas, Edición del Bancaribe Curazao Bank, N.V.

SCHOFIELD, B.B., Vicealmirante. 1972.. “Los primeros convoyes,” en *Así fue la Segunda Guerra Mundial*. Vol. 3, Editorial Anesa-Noger-Rizzoli. 92. Barcelona -España, 6 Volúmenes.

WILLIAM S., MALTBY. 1994. "The Origins of a global strategy: England from 1558 to 1713". en Williamson Murray, et. al. *The making of strategy: rulers, states, and war*. 80-95 y 704. Cambridge-England, Cambridge University Press.

3. Artículos de Revistas Especializadas.

BLANCO CARRERO, EDGARD. 2012. “La Regia Marina Militare italiana y su participación en la concepción de una estrategia de defensa marítima del territorio venezolano, 1935-1940”, *Correo de la Armada*. C.G.A., Caracas, N° 296, 6-11.

BEATE, M.W. SANDNER GERHARD. 1997. “La Guerra Submarina en el Caribe”. *Conflictos territoriales en el espacio marítimo del Caribe. (Titulo Original Territoialkonflikte im Karibischen Meeresraum)*. Bogota, Colombia. Fondo FEN Colombia, 117-131.

DAHL, ERICK J. 2005. “Net-Centric before its time. The jeune ecole and its lessons for today”, *Naval War College Review*, Volume 58, Number 6, Newport.

GUERRERO MILLS, MARTHA BEATRIZ. 2013. “La hermenéutica histórica y la teoría de recepción en historiográfica”. *Revista Fuentes Humanísticas* Año 25, Número 46, Semestre 2013. Universidad Autónoma Nacional de México, 21-35.

- GUÍA CARIPE GERMÁN. 2010. “La Segunda Guerra Mundial en Venezuela y el apoyo militar de los Estados Unidos de América a las Fuerzas Armadas Nacionales, 1942 – 1945”. *Revista Mañongo*, Valencia, Universidad de Carabobo, N° 35, (VOL. XVIII), Julio-diciembre,183-201.
- HERWIG, HOLGER H. 2010. “Slaughter in the Paradise”. *Naval History Magazine*, US. Navy Institute, Volume 24, Number 1, february, 56-64.
- MARCANO SALAZAR, LUIS MANUEL. 2020. “La dinámica de las relaciones diplomáticas entre Venezuela y los Estados Unidos durante el gobierno del general Isaías Medina Angarita (1941–1945).” *Anuario Latinoamericano Ciencias Políticas y Relaciones Internacionales* vol. 9, 37-51.
- MARIÑO BLANCO, TOMÁS A. 1993. “La Armada de Venezuela al comienzo de la Segunda Guerra Mundial 1939.” *Revista de La Armada, órgano de la Armada de la República de Venezuela*. Caracas, CGA, No 32, 17 de diciembre, 43-70.
- _____. 1994. “La Armada de Venezuela durante la Segunda Guerra Mundial. 1940.” *Revista de La Armada, órgano de la Armada de la República de Venezuela*. Caracas, CGA, No 32, 19 de abril, 52-77.
- _____. 1994. “La Armada de Venezuela durante la Segunda Guerra Mundial, 1941.” *Revista de La Armada, órgano de la Armada de la República de Venezuela* No 34. 17 de diciembre, 57-79.
- MILNER, MARC. 2008. “The battle that had to be won.” *Naval History Magazine*, Issue Volume 22, Number 3, June, 63-69.
- MORALES TRUEBA, ADOLFO. 2017. “El escenario naval tras la Primera Guerra Mundial.” *Revista de Estudios en Seguridad Internacional*, Vol. 3, No. 2, 147-168.

NIEVES-CROES, FRANCISCO JAVIER. 2013. "La defensa de costas en Venezuela" en *Revista Mañongo*, N° 41, Vol. XXI, julio-diciembre, Ediciones UCAB- Caracas, 279-299.

SARDINHA MONTEIRO, NUNO. 2013. "Mahan, 7 Virtudes y 7 Pecados." *En Cuadernos Navales, Grupo de Reflexión Estratégica N° 45*, Ediciones Cultural de la Marina, Lisboa, 1-49.

4. Fuentes en Línea

AKERBERG Y DANI J., MEDANILLA. "Provisiones en los U-Boot" en *U-Boot Historia*. Publicación disponible en línea en: <http://www.uhistoria.com/uhistoria/tecnico/articulos/provisiones/provisiones.htm>. (Consultado el 03 de junio 2021).

ALEXANDER, F.C. "A Story about Lago Oil tankers" *Aukevisser*. Publicación disponible en línea en: <http://www.aukevisser.nl/others/id306.htm>. (Consultado el 02 agosto 2020).

ANTONUCCI, MICHAEL. "Blood for Oil: The Quest for fuel in World War II", en *Command*, January-February 1993, publicación disponible en línea en: <http://www.eiaonline.com/history/bloodforoil.htm>. También disponible en <http://www.mikeantonucci.com/bloodforoil.htm>. (Consultados el 26 de abril 2021).

BELL, CHRISTOPHER. "Decoding History: *The Battle of the Atlantic and Ultra*," *Naval War College Review*: Vol. 54: No. 3, Article 26. 2001. Publicación disponible en línea en: <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol54/iss3/26>. (Consultado el 25 de abril 2021).

BLANCO CARRERO, EDGAR. "La diplomacia Naval: El caso de los Linienschiff SMS Schleswig-Holstein y del SMS Schlesien y su relación con Venezuela: 1936-1939", en *Revista de La Mar. Academia Americana de Historia Naval Marítima y Oceánica de Chile*. Año II, N°3, pp. 230-270. Publicación disponible en línea, en:

<http://boletinhistoricoshgchile.com/Boletin/Boletin20/Bol20BlancoRM.pdf>. (Consultado el 02 febrero 2020).

_____ . “La diplomacia naval estadounidense en Venezuela. 1933-1942.” *Festina Lente*. 20 de febrero de 2012. Publicación disponible en línea en: <http://edgareblancocarrero.blogspot.com/2012/02/>. (Consultado el 03 de enero 2021).

BURSON, RAY. “When Lago Was Luckey” *Lago and Aruba in World War II*. Publicación disponible en Línea en: [Lago-colony.com. https://www.lago.colony.com/burson_lucky_lago/introduction.htm](http://www.lago.colony.com/burson_lucky_lago/introduction.htm). (Consultado el 17 julio 2021).

CONFERENCE ON THE LIMITATION OF ARMAMENT. Treaty between the United States of America, the British Empire, France, Italy, and Japan, Signed at Washington, February 6, 1922. Papers Relating to the Foreign Relations of the United States: 1922, Vol. 1, pp. 247-266. Treaty Series NO. 671. Documento disponible en línea en: <https://www.loc.gov/law/help/us-treaties/bevans/m-ust000002-0351.pdf>, (Consultado 3el 23 de Marzo 2021).

CORBETT, JULIAN. *Some principles of maritime strategy*. London. RN War College, (1911/2005). 351. Publicación Disponible en línea en: <http://gutenberg.readingroo.ms/1/5/0/7/15076/15076-h/15076-h.htm>, (Consultado el 7 de mayo 2021).

DEW, LEE A. "The day Hitler lost the war." *American Legion Magazine*, Feb. 1978. y pp.54 -57 pp 6-7. Publicación disponible en línea en Dan Jensen Lago Colony. En: https://www.lago-colony.com/hitler_lost_the_war/the_day_hilter_lost_the_war.htm. (Consultado la última vez el 23 mayo 2021).

DUNCAN, KENNETH. “La Política de Acuerdos Comerciales Recíprocos de Estados Unidos,” en *Trimestre Económico*, pp.619-632. Publicación disponible en línea en: http://aleph.academica.mx/jspui/bitstream/56789/7994/1/DOCT2064751_ARTICULO_3.PDF. (Consultado el 4 de mayo 2020).

GAINES, WILLIAM C. *The Lago colony history, The United States Coast Artillery Command on Aruba and Curaçao in World War II*. Publicación disponible en línea en: https://www.lagocolony.com/AMERICANS_IN_ARUBA_COAST%20ARTILLERY%20COMMAND.htm. (Consultado el 16 de noviembre 2018).

GRAY, DON D. “U-156/U-502 Roundtable, Newsletter # 2 #4 #6 y #8” en *Lago Colony*. Publicación disponible en línea en: https://www.lagocolony.com/GRAYS_ROUNDTABLE/NEWSLETTER.htm.8Consultado el 12 de julio 2021).

JENSEN, DAN. “The Lake Tanker. The Lago Refinery Supply Line” *A Short History of Lago Oil & Transport Company, LTD, Aruba, N.W.* Publicación disponible en línea en: https://www.lagocolony.com/THE_LAKE_TANKER/TANKER.htm. (Consultado el 22 de agosto 2019).

KEYNES, JOHN MAYNARD. *The Economic Consequences of the Peace. 1919*, version Amazon Kindle.

NAVAL HISTORY AND HERITAGE COMMAND. *Building the Navy's Bases in World War II, The Advance Bases Volume II, (Part III)* pp6-14. Publicación disponible en línea en <https://www.history.navy.mil/research/library/online-reading-room/title-list-alphabetically/b/building-the-navys-bases/building-the-navys-bases-vol-2.html>. (Consultado el 2 de octubre 2020).

NAVAL SOURCE ON LINE. USNS. *Henry Gibbins T-AP-183*. Publicación disponible en línea en: <http://www.navsourc.org/archives/09/22/22183.htm>. (Consultado el 02 de octubre 2020).

RIVERO BLANCO, RAMÓN. “Las lanchas torpederas M.A.S en Venezuela. Cronología de un experimento.” *FAV-CLUB*. Publicación disponible en línea en: <https://www.fav-club.com/2020/05/23/las-lanchas-torpederas-m->

a-s-en-venezuela-cronologia-de-un-experimento-2/. (Consultado el 29 de agosto 2020).

ROSKIL, S.W. *The War at Sea, 1939-1945*. Publicación disponible en línea en <https://www.ibiblio.org/hyperwar/UN/UK/UK-RN-II/UK-RN-II-4.html>. (Consultado el 4 de abril 2021).

ROOSEVELT, ELEANOR. "My Day, March 24, 1944," *The Eleanor Roosevelt Papers Digital Edition* (2017), Publicación disponible en línea en:
https://www2.gwu.edu/~erpapers/myday/displaydoc.cfm?_y=1944&_f=m056753. (Consultado el 8 de mayo 2020).

TILL, GEOFFREY. "Naval Diplomacy in Seapower: A Guide for the Twenty-First Century," *Naval War College Review*: Abingdon, UK: Routledge Vol. 67: No. 4, Article 10. 2014. Publicación disponible en línea en: <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol67/iss4/10> for the TwentyFirst Century. pp. 221–251. (Consultado el 19 de septiembre 2020).

UNITED STATES DEPARTMENT OF STATE. *United States Statutes at Large 1944. Proclamations, treaties and international agreements other than treaties*. Washington. United States Government Printing Office. 1944. pp., 1572-1574. Publicación disponible en línea en: <https://books.google.co.ve/books?id=31wZsHnUBdwC&pg=PA1572&dq>. (Consultado el 8 de mayo 2020).

UNITED STATES NAVAL ADMINISTRATION IN WORLD WAR II. *History of Convoy and Routing Headquarters of the Commander in Chief, United States Fleet and Commander, Tenth Fleet*. Documento disponible en línea <https://www.history.navy.mil/research/library/online-reading-room/title-list-alphabetically/h/history-convoy-routing-1945.html>.

5. Sitios de Internet

<http://www.uboatarchive.net/>. Contenido general de submarinos alemanes durante la Segunda Guerra Mundial.

<http://www.u-historia.com/>. Página con información general sobre submarinos alemanes de la Segunda guerra Mundial, Página desarrollada en España.

<http://www.u-boot-archiv.de>. Página con información general sobre submarinos alemanes de la Segunda guerra Mundial. Página desarrollada en Alemania.

<http://www.uboat.net/> Página web de submarinos alemanes con más de 12000 páginas y sitios de consulta, Página desarrollada en Islandia.

<http://www.ubootwaffe.net/>. Contenido general sobre submarinos alemanes de la Segunda guerra Mundial. Editada en idioma alemán e inglés.

<http://www.unterseeboote.co.uk/> Contenido general sobre submarinos alemanes de la Segunda Guerra Mundial, Página desarrollada en la Gran Bretaña. Editada en idioma inglés.

<http://www.lago-colony.com/>. Página dedicada a la historia de la refinería Lago en la Isla de Aruba, y de la Lago Oil & Transport Co. Ltd. Editada en idioma inglés y dialecto criollo.

[http://www.Deutsche U-Boote im 1. Weltkrieg /](http://www.Deutsche U-Boote im 1. Weltkrieg/). Página dedicada a las bases de submarinos alemanes ubicada en la costa atlántica de Francia, página elaborada en Alemania.

http://www.dreadnoughtproject.org/plans/KM_Uboot/ Página que ofrece planos e información técnica de los distintos tipos de submarinos alemanes de la Segunda Guerra Mundial.