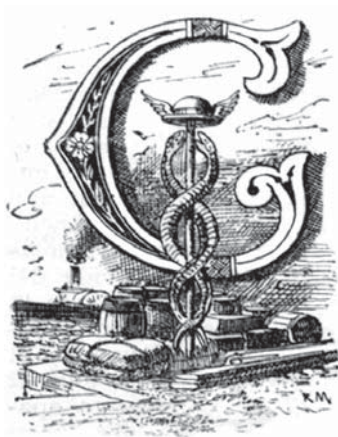


LOS MARINOS CUBANOS EN LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Gustavo PLACER CERVERA
Capitán de fragata de la MGR de Cuba
Doctor en Ciencias Históricas



ONOCIDA, aunque muy poco divulgada, es la historia de las acciones combativas que tuvieron lugar en aguas cubanas durante la Segunda Guerra Mundial (II GM).

La República de Cuba, al igual que otros países latinoamericanos, declaró la guerra a las denominadas potencias del Eje a comienzos de diciembre de 1941, después del sorpresivo ataque japonés a la base norteamericana de Pearl Harbor, en Hawaii, el día 7 de ese mes, y la consiguiente entrada de los Estados Unidos en la contienda (1).

Poco tiempo después, y a lo largo de los años que duró el conflicto, las aguas adyacentes al archipiélago cubano, al igual que toda la región del Caribe, se convertirían en escenario de acciones navales, y la Marina de Guerra de Cuba tendría una participación modesta pero significativa en la contienda bélica mundial.

La guerra llega al Caribe

Transcurridos los dos primeros meses posteriores a la entrada de los Estados Unidos y la mayor parte de los países de la región en la guerra, el Caribe

(1) En la proclama, el 8 de diciembre de 1941, dirigida al pueblo de Cuba por el entonces presidente Fulgencio Batista anunciando la entrada del país en la guerra, se consigna, como argumento principal, el ataque a los Estados Unidos, «nación líder de nuestro Hemisferio, representación alta y genuina de los principios democráticos del mundo, que está vinculada a

REPUBLICA DE CUBA
PRESIDENCIA

PODER EJECUTIVO
PRESIDENCIA

00001

El Imperio del Japón, rompiendo con los principios de los fundamentos del derecho internacional y produciéndose por sorpresa, con esperanzas de alcanzar las ventajas de un ataque inesperado, contra la seguridad, en el Pacífico, a la gran nación de los Estados Unidos de América, en los momentos precisos en que los Estados Unidos de América discuten la posibilidad de un entendimiento que termine la guerra.

Los Estados Unidos, nación líder de nuestro hemisferio, según sus principios y valores de los principios democráticos del mundo, se enfrentaba a nuestra historia por lazo de ideal y de sangre, de intereses y de aspiraciones. Cuba, ante el grave peligro que la amenaza, y que se cierne sobre todos los pueblos que han luchado por la soberanía y la libertad individual y en la América Latina, no puede permanecer indiferente, y aprestándose con todos los recursos a su alcance, está en el deber de dar frente al país que ataca la libertad, el deseo y la convicción de los propios principios, reconocidos al lado del noble país amigo, surge existiendo como Nación independiente y como régimen democrático, interesa extraordinariamente a los pueblos americanos, al extremo de constituir su defensa, nuestra defensa misma.

El Gobierno, producto de este pueblo cubano

Proclama del Gobierno.

00010

GACETA OFICIAL

REPUBLICA DE CUBA LA HABANA JUEVES 11 DE DICIEMBRE DE 1941

EDICION EXTRAORDINARIA

NUMERO 108

PODER EJECUTIVO

MINISTERIO DE ESTADO

LEY Nº 33

WILFRIDO BATISTA Y ZALDIVAR, Presidente de la Republica de Cuba.

HAGO SABER: Que el Congreso ha votado, y yo he sancionado la siguiente

RESOLUCION CONJUNTA:

ARTICULO PRIMERO. A partir del día de hoy queda declarado un estado de guerra entre la Republica de Cuba y el Reich Aleman, y entre la Republica de Cuba y el Reino de Italia, y se autoriza y ordena al Presidente de la Republica para emplear las fuerzas armadas de la nacion y los recursos del Gobierno para hacer la guerra con objeto de proveer a nuestra conservación, cumplir los compromisos internacionales en relacion con la solidaridad interamericana, cooperar a la defensa del Hemisferio Occidental y mantener la democracia y la libertad del Mundo.

ARTICULO SEGUNDO. Esta Ley comenzara a regir desde su publicacion en la Gaceta Oficial de la Republica.

POR TANTO. Mando que se cumpla y ejecute la presente Ley en todas sus partes.

DADA en el Palacio de la Presidencia en La Habana, a 11 de diciembre de 1941.

F. BATISTA

Carlos Solórzano,
Primer Ministro

José Manuel Cortina,
Ministro de Estado

S 2195

Declaración de guerra.

disfrutaba de paz. La contienda bélica parecía algo lejana. En enero de 1942 la refinería de Aruba, la mayor del mundo en esa época, trabajó a plena capacidad y produjo 7.100.000 barriles de gasoil, gasolina de aviación y normal, queroseno y lubricantes. Esta producción era vital, especialmente para los países beligerantes.

La guerra llegó al Caribe como un trueno en cielo claro. En la madrugada del 16 de febrero, casi simultáneamente, submarinos alemanes hicieron su aparición frente a Curazao, Aruba y a la entrada del lago de Maracaibo. Se iniciaba así la Operación NEULAND (TIERRA NUEVA).

Antes de que amaneciera, la refinería de Aruba había recibido el impacto de varios proyectiles disparados por un submarino, y de puro milagro no se produjo allí una catástrofe de incalculables consecuencias: siete buques

nuestra historia por lazos de ideal y de sangre, de intereses y aspiraciones». La declaración oficial de guerra contra Japón fue publicada en la *Gaceta Oficial* el 9 de diciembre, y contra el Reich alemán y el Reino de Italia, el 11 de ese mes.

petroleros habían sido torpedeados.

Los efectos psicológicos de los ataques de aquella noche fueron incluso mayores que los daños materiales. Aterrorizadas, las tripulaciones de los petroleros se negaron a hacerse a la mar sin la escolta de los buques de guerra. Durante siete días no entró ni salió ningún barco de Aruba ni de Curazao. La producción de petróleo en Venezuela se paralizó, al estar completamente abarrotados los tanques de almacenamiento situados en la región del lago de Maracaibo. Las refinерías estaban cerradas por falta de petróleo crudo.

Las autoridades holandesas de Aruba y Curazao, desesperadas, encarcelaron a las dotaciones, pero esto no hizo navegar a los buques. El 21 de febrero algunas de ellas fueron convencidas de que regresarán a sus puestos, pero ese mismo día fue torpedeado un petrolero noruego a pocas millas de Curazao, y de nuevo las tripulaciones se negaron a salir sin escolta.

Pero los alemanes no se lanzaron solamente contra las rutas petroleras. Casi toda la producción de bauxita del hemisferio occidental se concentraba en las Guayanas británica y holandesa. Dos días después del ataque a Aruba, en la madrugada del 18 de febrero, un submarino entró, navegando en superficie, en el golfo de Pari, y torpedeó dos buques mercantes frente a Puerto España. Tres semanas más tarde, el 9 de marzo, otro hundió dos frente a Santa Lucía. Entre febrero y marzo, los submarinos alemanes hundieron en el Caribe 23 petroleros.

En abril, los hundimientos disminuyeron a once, pues los submarinos regresaban a Europa a reabastecerse, y para esa época la flota de sumergibles



Gráfico de buques mercantes hundidos por submarinos alemanes en el océano Atlántico.

germana no contaba con suficientes unidades como para mantener continuamente las operaciones.

En mayo los alemanes regresaron, intensificándose los ataques: 38 buques fueron hundidos, y en junio se alcanzó la cifra más alta en la región del Caribe: 48 fueron al fondo de la mar. Durante ese mes dos submarinos alemanes fueron avistados en los accesos al canal de Panamá, y durante dos semanas consecutivas estuvieron hundiendo un buque por día.

En julio, el número de buques hundidos descendió a 17, pues los submarinos regresaban a sus bases europeas para reabastecerse. Fue en ese mes cuando los alemanes perdieron su primer submarino y cuando instalaron minas en la bahía de Castries en Santa Lucía.

Ante la amenaza submarina, la Marina norteamericana respondió organizando a partir del mes de julio el sistema de convoyes. Pero la escasez de buques de escolta hizo que el número de hundimientos fuera tan grande que la principal tarea era el rescate de náufragos. Hubo un momento en que había en Barbados tantos marinos sobrevivientes que se agotaron los recursos del lugar para prestarles auxilio.

Como resultado del gran número de buques hundidos en aguas cercanas a Trinidad, la Marina estadounidense decidió escoltar a los mercantes hasta 200 millas de esa isla, pero los submarinos respondieron concentrándose cerca del punto donde se dispersaban para navegar hacia sus destinos, y en cuanto la escolta se alejaba comenzaban a atacarlos. En agosto fueron hundidos 46 buques. A partir de ese mes, submarinos alemanes de un nuevo tipo, que desplazaban 700 toneladas y tenía mayor autonomía y carga de torpedos, se unieron a los de 500 toneladas que venían operando en el Caribe. El 27 de agosto fue hundido el segundo submarino alemán en la región.

Los cazasubmarinos de 110 pies de eslora (2) que empleaba en ese momento la Marina estadounidense eran buques con muchas limitaciones. No fue posible instalar en ellos los nuevos lanzadores múltiples de cargas de profundidad, denominados Hedgehog (erizo), pues su estructura no soportaba la descarga de los 24 proyectiles; era imposible cocinar con marejada y hasta el agua de beber tenía que ser racionada. No fue hasta septiembre en que entraron en servicio los denominados PC (3).

(2) Eran buques construidos de madera, de 110 pies de eslora, 17 de manga y 6,5 de calado, que desplazaban 95 toneladas. Estaban dotados de un cañón de 40 mm a/a y dos de 20 mm a/a, poseían medios hidroacústicos de detección (sónar) y una carrilera para el lanzamiento de cargas de profundidad. Sus dos motores diésel sumaban 800 HP y le permitían alcanzar hasta 15 nudos. Su tripulación era de 28 hombres.

(3) Siglas de su denominación en inglés, *patrol craft* (buque de patrulla). Eran buques construidos de acero, de 173 pies de eslora, 23 de manga y 7,5 de calado, con un desplazamiento de 280 t (450 a plena carga). Dotados de equipos hidroacústicos de detección (sónar), un

El sistema de convoyes fue reorganizado dentro de un entramado llamado *interlocking*. En el Caribe, la gran ruta de los convoyes era ahora Trinidad-Aruba-Guantánamo, en Cuba. A partir de este último puerto, moviéndose con precisión, cubrían la ruta Guantánamo-Nueva York.

En septiembre, el número de hundimientos descendió a 25, y en octubre a 15, pero en noviembre volvió a aumentar hasta los 25. Otros dos submarinos fueron hundidos. En noviembre la mayoría de ellos fueron llamados de regreso a Europa debido al desembarco aliado en el norte de África. En diciembre no se produjo ningún hundimiento en el Caribe.

El período de febrero a diciembre de 1942 fue el más intenso de la Batalla del Caribe. En nueve meses y medio, los submarinos alemanes hundieron 263 buques mercantes, con un total de 1.362.278 toneladas de registro bruto. Esta cifra es superior a la suma de los hundimientos ocurridos en el mismo período en las rutas del Atlántico Norte, la costa este de los Estados Unidos y zonas costeras de Canadá. Mientras tanto, los alemanes perdieron solamente cuatro submarinos. En el mencionado lapso fueron hundidos en aguas cubanas dos mercantes y un pesquero cubano y un mercante de bandera hondureña.



Gráfico del sistema de convoyes establecido desde finales de 1942.

cañón de 3,5" (76 mm) de doble propósito, una pieza de 40 mm a/a, de dos a cinco de 20 mm a/a y dos carrileras para lanzar cargas situadas a popa. Sus dos motores, que sumaban una potencia de 2.500-2.800 HP, le permitían alcanzar hasta 20 nudos. Su tripulación era de 80 hombres. Los Estados Unidos construyeron 102 unidades de este tipo.

Y es en ese contexto en el que la Marina de Guerra cubana tomó parte en la Batalla del Caribe.

La Marina de Guerra de Cuba

En el momento de entrar Cuba en la contienda, su Marina de Guerra contaba con unas pocas unidades de superficie, todas anticuadas e ineficaces para la guerra moderna. Esto les permitía a los submarinos alemanes operar en aguas cubanas con total impunidad, como lo demuestra el informe del 7 de agosto de 1942 del submarino *U-508*, en el cual se consignaba que:

«No se observa nada fuera del puerto de La Habana desde el 5 de agosto en que fueron avistados 4 barcos y 3 aviones y habiendo penetrado en la bahía fueron observadas a través del periscopio 20 embarcaciones...»

Además, una red de espionaje establecida en territorio cubano proporcionaba información sobre el tráfico marítimo en los puertos de Cuba y sus aguas adyacentes.

A fines de diciembre de 1941 y comienzos de 1942, el Gobierno norteamericano y los de varios países latinoamericanos y del Caribe, entre ellos el de Cuba, firmaron convenios para fortalecer el potencial bélico de estos últimos, los cuales debían seguir aportando las materias primas tan necesarias a la maquinaria militar de los Estados Unidos.



Crucero *Cuba*.

Debido a la estratégica posición de Cuba, históricamente reconocida como llave del golfo de México y centro de las rutas marítimas que cruzan el mar caribeño, fue de gran interés para los estadounidenses que la Marina de Guerra cubana estuviera en disposición de participar en la Batalla del Caribe cumpliendo misiones de escolta de convoyes de buques de transporte y patrullaje de las aguas adyacentes al archipiélago cubano.

A esos efectos el vetusto crucero *Cuba*, que era el mayor buque de guerra del país, y el buque escuela *Patria* se enviaron a los astilleros navales de Galveston, Texas, donde fueron totalmente transformados y modernizados para poder ser empleados con eficiencia. Estos trabajos duraron casi un año.

También los cañoneros *Baire*, *Yara*, *Juan Bruno Zayas*, *Pinar del Río*, *4 de Septiembre*, *Matanzas*, *Santa Clara*, *Camagüey*, *Oriente* y *Donativo*, así como los buques auxiliares *BA-1*, *BA-2*, *BA-3*, *BA-4*, *BA-5*, *BA-6* y *BA-7*, fueron modernizados en astilleros cubanos y norteamericanos.

Como parte de los convenios antes citados, los Estados Unidos establecieron durante la guerra una Base Aérea en San Antonio de los Baños, a unos 20 km al sur de La Habana, y otra en San Julián, cerca del extremo occidental de Cuba. Además, construyeron un campo de aterrizaje en Camagüey, un apostadero para hidroaviones en cayo Francés, en la costa norte, y otro para dirigibles en la isla de Pinos, cuyo objetivo principal era la lucha antisubmarina.

Otra de las medidas tomadas fue la de artillar a los buques mercantes de las naciones aliadas, entre ellas Cuba. En muchos casos las piezas de artillería instaladas en los mercantes eran operadas por personal norteamericano.

Al mismo tiempo, mediante la Ley de Préstamos y Arriendos promulgada por la Administración norteamericana, se transfirieron a la Marina de Guerra cubana, en calidad de arriendo, 12 cazasubmarinos (4), con los que se constituyó una flotilla estructurada en cuatro escuadrillas de tres unidades cada una. Las tripulaciones de estos buques fueron preparadas en cursos rápidos de tres meses de duración en varias bases y centros de entrenamiento de los Estados Unidos.

La Flotilla de Cazasubmarinos comenzó a operar en abril de 1943. Se le asignó la misión de escoltar a los buques mercantes que se movían entre los puertos cubanos, y una de las escuadrillas daba escolta, diariamente, al ferry *Seatrain*, que realizaba viajes entre La Habana y puertos de la Florida. Su

(4) Eran buques contruidos de madera, de 83 pies de eslora, 16 de manga y 4,5 de calado. Desplazaban 45 toneladas. Sus dos motores le permitían alcanzar una velocidad de 18 nudos. Su armamento consistía en una pieza de 20 mm y ocho cargas de profundidad, que podían graduarse para que hicieran explosión a profundidades entre 25 y 300 pies. Estaban dotados de medios hidroacústicos de detección (sónar). Su tripulación era de 12 hombres (comandante, segundo comandante, contramaestre, dos maquinistas, un timonel, un señalero, dos sonaristas, dos artilleros, un cocinero). Tenían una autonomía de tres días de navegación.

eficiencia se hizo notable con rapidez. Refiriéndose a la actuación de la flotilla en su primer trimestre de operaciones, el senador norteamericano Kenneth McKellar expresó ante el Congreso de ese país:

«La Flotilla de Cazasubmarinos de la Marina de Guerra de Cuba durante este período (abril, mayo y junio de 1943) ha tenido una pérdida de sólo el 0,027 % del tonelaje convoyado durante los ataques enemigos y uno de sus cazasubmarinos ha tenido un éxito notable. La operación de estas unidades de la Marina de Guerra de Cuba ha evitado que la Marina de Guerra de los Estados Unidos haya tenido que emplear para esos mismos fines una parte considerable de su personal naval.»

El éxito notable al que se refiere, y que fue el mayor alcanzado por la pequeña Marina cubana, fue el hundimiento de un submarino alemán en aguas del Canal Viejo de Bahamas, a corta distancia de la costa norte de Cuba.

El hundimiento del submarino U-176

El 15 de mayo de 1943, una escuadrilla de cazasubmarinos cubanos, integrada por el *CS-11*, *CS-12* y *CS-13* navegaba de Isabela de Sagua hacia La



Cazasubmarino *CS-13*.

Habana escoltando a los mercantes *Wanks*, hondureño, y *Camagüey*, cubano, ambos cargados de azúcar.

Las tripulaciones de todos los buques, tanto mercantes como de guerra, se encontraban en máxima alerta. Poco antes de su salida se había recibido una comunicación que informaba de que se había avistado un submarino en superficie, al norte de Matanzas.

Los buques mercantes navegaban en línea de frente, separados unas 500 yardas, ocupando el *Camagüey* el flanco más cercano a la costa. La escolta navegaba a una distancia de unas 750-1.000 yardas. Al frente iba el *CS-12* seguido por el *CS-11*, que llevaba a bordo al jefe de la escuadrilla, y finalmente, el *CS-13* ocupaba la retaguardia del convoy.

A las cinco y quince minutos de la tarde, cuando el convoy cruzaba, navegando a una velocidad de ocho nudos, frente a cayo Mégano, apareció en el cielo un hidroavión monomotor norteamericano, del tipo *Kingfisher* procedente del noroeste. El avión realizó una picada y volando a baja altura describió dos círculos, mientras coleteaba y apagaba y aceleraba el motor. Con estas maniobras, de acuerdo con un código establecido, estaba señalando la presencia de un submarino. Para fijar con precisión el lugar, el avión dejó caer una bomba de humo.

El jefe de la Escuadrilla de Cazasubmarinos ordenó entonces al comandante del *CS-13*, alférez de fragata Mario Ramírez Delgado, efectuar la exploración de la zona señalada por el avión.

Hace años, Mario Ramírez relató al autor de estas líneas sus acciones en aquellos momentos:

«Una vez recibida la orden, el *CS-13* puso proa al sitio indicado y aumentó su velocidad. Transcurridos unos minutos, los medios de detección hidroacús-



Reiner Dierksen, comandante del *U-176*.

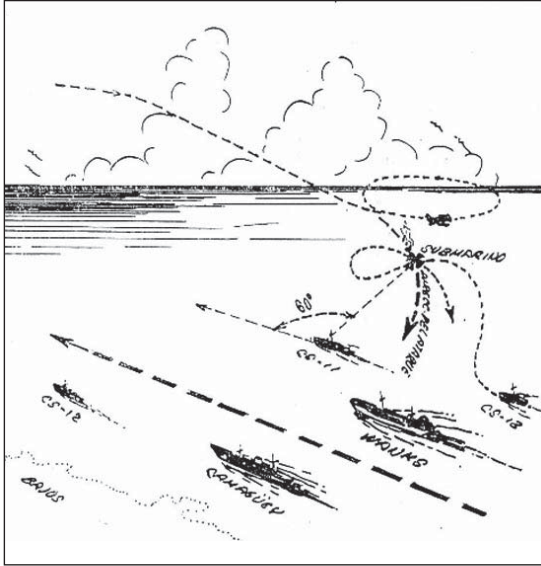


Gráfico del ataque contra el U-176.

ticos del cazasubmarinos tuvieron un contacto claro y preciso a unas 900 yardas. Era el submarino, que maniobraba tratando de escapar. El marinero sonarista, Norberto Collado Abreu, virtualmente fundido a su equipo, no perdía el contacto (5). Se dio comienzo al ataque.

A la distancia apropiada, fueron lanzadas, por la popa del buque cubano, tres cargas de profundidad, graduadas para que explotaran a 100, 150 y 250 pies, de acuerdo con la velocidad de inmersión calculada del submarino. Se detectaron nítidamente cuatro explosiones. La cuarta —de-

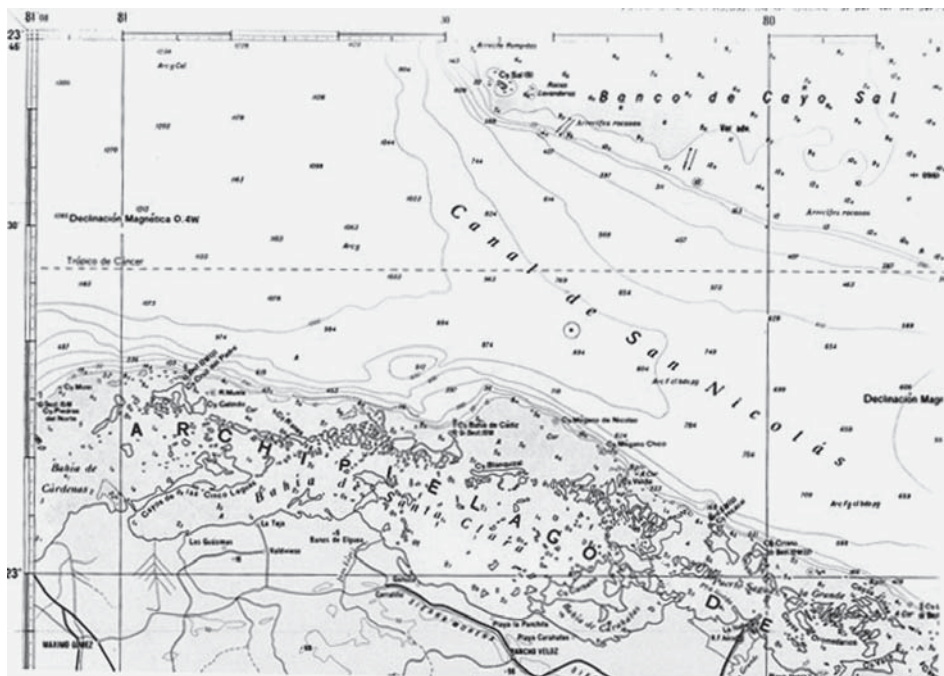
bida probablemente al estallido, por simpatía, de una o más cabezas de combate de los torpedos del submarino— fue tan fuerte que el cazasubmarinos cubano sumergió en el mar toda su popa y entró agua por la escotilla del cuarto de máquinas.

En ese momento, los hidrófonos reportaron un sonido semejante al borboteo que hace un líquido al penetrar en un recipiente sumergido en él que es abierto de pronto. Instantes después, se escuchó un silbido cuya intensidad fue disminuyendo lentamente.

Estos eran indicios de que el submarino había sido alcanzado. Para rematarlo, el cazasubmarinos arrojó otras dos cargas de profundidad, graduadas a 250 pies, en la zona atacada y continuó la exploración.

(5) Mario Ramírez Delgado, el que fuera comandante del CS-13, siguió prestando servicios en la Marina de Guerra de Cuba hasta 1952. En enero de 1959 se reintegró a la Marina de Guerra, donde permaneció en activo hasta diciembre de 1962, cuando pasó a la Mercante. Aún le recordamos enfundado en su uniforme azul de capitán mercante, erguido y vibrante, cuando se dirigió a los alumnos y profesores de la Academia Naval, formados para la revista que, en honor del 40 aniversario de su hazaña y en recuerdo a los marinos cubanos caídos durante el II GM, el autor de estas líneas, junto a otros compañeros, ayudó a organizar. Mario Ramírez Delgado falleció en La Habana a fines de los años 80.

Norberto Collado Abreu, el eficiente sonarista del CS-13, tuvo una cita trascendental con la historia de Cuba: trece años más tarde sería el timonel que conduciría al yate *Granma* en su histórica travesía. Hasta su fallecimiento, ocurrido en 2010, estuvo al cuidado del yate en el Museo de la Revolución, en La Habana.



Zona de hundimiento del U-176.

Transcurridos unos minutos, se observó una mancha oscura en la superficie del agua. Desde las profundidades ascendía un chorro de una sustancia negra y viscosa que olía a petróleo. Según Ramírez, ordenó que se recogiera una muestra de la sustancia como prueba del hundimiento del submarino. Se esperó un rato más y se continuó la exploración del área con los equipos hidroacústicos. Al no detectarse nada, el cazasubmarinos partió a unirse al convoy que, mientras tanto, había continuado su travesía. Al llegar a La Habana y después de informar personalmente de los hechos al jefe de la Marina de Guerra, el comandante del CS-13 habló por teléfono con el presidente, quien le ordenó guardar silencio sobre lo ocurrido. Por alguna razón, no esclarecida, el hundimiento del U-176 permaneció en secreto, para la opinión pública cubana, hasta después del fin de la guerra» (6).

(6) La incongruencia de esta orden se puso de manifiesto esa misma noche, cuando la radioemisora de la base norteamericana transmitió la noticia del encuentro y el posible hundimiento de un submarino alemán, lo que fue retransmitido por la BBC de Londres. Algunos autores han especulado con la posibilidad de que existiera un negocio de contrabando de combustible y abastecimientos con los submarinos alemanes, pero no se han aportado pruebas de ello.

Al terminar la II GM y ser ocupados los archivos de la Marina alemana, se pudo conocer que el submarino que estaba operando en esa región y cuyo contacto se había perdido por esos días era el *U-176* (7), mandado por *kapitänleutenant* Reiner Dierksen. Este submarino tenía en su haber el hundimiento de 11 buques para un total de 53.307 toneladas. Entre dichos hundimientos, se le atribuyen los del mercante cubano *Mambí*, que costó la vida a 19 de sus tripulantes, todos cubanos, y del *Nickeliner*, de bandera estadounidense, acaecidos ambos frente a Nuevitas, en la costa norte de Cuba, el 13 de mayo de 1943, es decir, dos días antes de los hechos anteriormente narrados.

En 1946, Mario Ramírez Delgado, ya ascendido a alférez de navío, fue condecorado con la medalla del Mérito Naval con distintivo rojo. Su éxito fue además reconocido por el contralmirante Samuel E. Morison, historiador oficial de la Marina de los Estados Unidos, en su obra *History of US Naval Operations in World War II*, en la que elogió también la destreza y eficiencia de los marinos cubanos:

«...El cazasubmarinos *CS-13* al mando del Alférez de Fragata Mario Ramírez Delgado viró hacia el humo, hizo un buen contacto por sonido y lanzó dos ataques perfectos con cargas de profundidad que aniquilaron al *U-176*. Al ser el único ataque exitoso contra un submarino realizado por una unidad de superficie menor que un PCE de 180 pies, este hundimiento es considerado, con propiedad, como un gran orgullo por la pequeña pero eficiente Marina de Cuba» (8).

La batalla continuó

El año 1943 fue el período culminante de la Batalla del Atlántico y, por ende, del Caribe. Durante ese año, el aumento y perfeccionamiento de las fuerzas y medios de lucha antisubmarina hicieron que disminuyeran los hundimientos de buques de transporte y aumentaran las pérdidas de submarinos.

En la primavera de ese año, la flota submarina alemana realizó un vigoroso esfuerzo, llegando a tener cerca de 400 unidades operando en el Atlántico. En

(7) La información disponible en Internet nos ha permitido determinar que esta nave pertenecía al *Tipo IX-C*. Estos submarinos tenían 76,8 m de eslora, 6,8 de manga, un calado de 4,7 y un puntal de 9,4 m. Su desplazamiento total era de 1.540 t, 1.120 en superficie y 1.232 sumergido. Alcanzaban una velocidad de 18,3 nudos en superficie y 7,3 sumergidos. Poseían seis tubos lanzatorpedos (cuatro a proa, dos a popa) y una reserva de 22 torpedos. Contaban, además, con un cañón de 105 mm y otro de 45 mm. Sus máquinas alcanzaban una potencia de 4.400 HP en superficie y 1.000 HP sumergido. Su radio de acción alcanzaba las 13.450 millas. El *U-176* había sido botado en los astilleros AG Wesser de Bremen el 6 de febrero de 1941.

(8) MORISON, Samuel E.: *History of United States Naval Operations in World War II*, Boston, Little, Brown and Co., 1945, Vol. X, p. 190.

las tres primeras semanas de marzo, las pérdidas de buques mercantes alcanzaron las 750.000 toneladas, pero después comenzaron a disminuir rápidamente. La ofensiva submarina empezó a perder fuerza, mientras que la antisubmarina crecía en proporciones gigantescas. Solamente en mayo de 1943 fueron hundidos 42 submarinos alemanes, y en todo el año las pérdidas en el Atlántico alcanzaron la cifra de 237 y, lo que fue aún peor para ellos, perdieron las mejores tripulaciones y mandos.

No obstante lo anterior, los submarinos seguían constituyendo un peligro en aguas cubanas. Durante 1943 fueron hundidos dos mercantes cubanos y uno estadounidense en aguas adyacentes al litoral de Cuba.

En febrero de 1944, cuando el curso de la Batalla del Caribe estaba definido y las fuerzas antisubmarinas eran abrumadoramente superiores en la región, los submarinos alemanes lograron aún anotarse algunos hundimientos, entre ellos, el de dos mercantes cubanos.

BUQUES HUNDIDOS EN AGUAS CUBANAS DURANTE LA II GUERRA MUNDIAL

Núm.	Fecha	Buque	Bandera	Número de bajas mortales cubanas
1	9-07-1942	Mercante <i>Nicolás Cúneo</i>	Hondureña	1
2	11-07-1942	Pesquero <i>Lalita</i>	Cubana	1
3	12-08-1942	Mercante <i>Manzanillo</i>	Cubana	20
4	12-08-1942	Mercante <i>Santiago de Cuba</i>	Cubana	11
5	13-05-1943	Mercante <i>Mambí</i>	Cubana	19*
6	13-05-1943	Mercante <i>Nickeliner</i>	Norteamericana	
7	04-10-1943	Mercante <i>Libertad</i>	Cubana	25
8	24-02-1944	Mercante <i>24 de Febrero</i>	Cubana	1
9	24-02-1944	Mercante <i>Mimina</i>	Cubana	1
			TOTAL	79

* Murieron también tres marinos norteamericanos, sirvientes de una pieza de artillería instalada a bordo del mercante cubano.

Un balance final

Durante toda la guerra las unidades navales de superficie cubanas prestaron servicios de escolta a buques mercantes en las aguas adyacentes al archipiélago cubano y en las rutas entre La Habana y puertos de la Florida. El total de buques escoltados fue de 414, que sumaron 2.268.680 toneladas, y las pérdidas fueron del 0,19 por 100 del tonelaje.

Los buques de la Marina de Guerra cubana navegaron en diferentes servicios 399.755 millas, de las cuales 134.206 fueron cumpliendo misiones de escolta a convoyes, 66.778 en patrullas y 12.032 en misiones de auxilio. Rescataron 221 náufragos.

El crucero *Cuba*, el mayor de los buques cubanos, navegó durante la guerra 27.974 millas y escoltó 89 mercantes aliados, que desplazaban, en su conjunto, 712.000 toneladas. El buque escuela *Patria* navegó 21.178 millas y escoltó 70 buques mercantes, que desplazaban 450.000 toneladas.

Por su parte, la Aviación Naval cubana escoltó durante la II GM a 114 buques, con un total de 500.000 toneladas, recorriendo 83.000 millas en servicios de convoy y patrulla, no habiendo perdido ni un solo buque por acción del enemigo.

El ya mencionado contralmirante Morison expresó al respecto:

«Cuba fue, con la excepción de Canadá, nuestro más útil aliado en Norteamérica; su flota de pequeños cañoneros tuvo a su cargo su tráfico costero y colaboró en la escolta de los ferries de la ruta Florida-La Habana...» (9).

Las condiciones favorables creadas por la acción de las fuerzas navales de Cuba hicieron posible que, solamente en el año 1944, se registraran en 39 puertos cubanos 5.655 entradas de buques, de los cuales 2.670 eran cubanos, y 5.602 salidas, 2.117 de ellas de buques cubanos.

Durante el curso de la guerra, la minúscula Marina Mercante de Cuba de aquel entonces perdió seis buques, que sumaban 10.296 toneladas, lo que representaba el 17, 44 por 100 de su tonelaje total, y 79 marinos cubanos perdieron su vida en los hundimientos causados por submarinos alemanes. Un monumento situado en la Avenida del Puerto, en La Habana, perpetúa su recuerdo.

Recordemos que el senador McKellar había dicho en su discurso: «Los marinos cubanos se han comportado como hombres de acero sobre barcos de madera».

(9) MORISON, Samuel E.: *The Two Ocean War*. Little Brown and Company, Boston, 1963, p. 119 (párrafo traducido por el autor de este artículo).

**SERVICIOS PRESTADOS POR UNIDADES DE SUPERFICIE Y AÉREAS
DE LA MARINA DE GUERRA DE CUBA DESDE EL 9 DE DICIEMBRE DE 1941
HASTA EL 28 DE FEBRERO DE 1945**

UNIDAD	SERVICIO CONVOY	SERVICIO PATRULLA	SERVICIO AUXILIO	INSTRUCCIÓN	INSPECCIÓN	TRANSPORTE	SERVICIO DE FAROS	OTROS SERVICIOS	MILLAS TOTALES	TONELAJE TOTAL DE BUQUES CONVOYADOS	BUQUES CONVOYADOS	NAUFRAGOS RESCATADOS	SERVICIOS DE AUXILIO
<i>Cuba</i>	9381	852	540	3573	2888	7272		3468	27974	712000	89	26	4
<i>Patria</i>	5443	5259		4144	1011	2187		3134	21178	450000	70		
<i>Columbia</i>			177	70	1796	4518			6782				1
<i>Baire</i>								21	21				
<i>Yara</i>					4434	1578	1411	1470	8893				
<i>J.B. Zayas</i>													
<i>P. del Río</i>			1098		4226	1544	1077	578	8523				
<i>Matanzas</i>			938		11172	787	2362	1472	16731				1
<i>S. Clara</i>			95		3790	45		623	4553				2
<i>Camagüey</i>					9524	28		289	9841				1
<i>Oriente</i>			920		27	10		164	1121				1
<i>Donativo</i>		269	229		10023	155	2448	1400	14524			74	
<i>4 de Set.</i>			100		3975	2530	406		7011				
<i>CS-11</i>	17202	10986	502	3016	35			1740	33481				
<i>CS-12</i>	14372	9919	583	1605		777		4087	31443				
<i>CS-13</i>	16142	9204	85	331				4154	29910				
<i>CS-14</i>	19910	5038	445	446	471	460		1249	28019				
<i>CS-21</i>	8452	2994	1052	354		621		2631	16104				
<i>CS-22</i>	8844	3001	1071	874		447		3384	17621				
<i>CS-23</i>	14406	6659	86	1562		202		3287	26202				
<i>CS-24</i>	12292	4236	136	736		895		5926	24221				
<i>CS-31</i>	2241	1589	1133	1602				1650	8219				
<i>CS-32</i>	1876	1638	818	1207				1240	6779				
<i>CS-33</i>	1194	2429	939	352		205		1464	6583				
<i>CS-34</i>	2447	2705	556	410				1654	7772	1106680*	255*	43*	12*
<i>BA-1</i>					1180	1593		172	2945				
<i>BA-2</i>													
<i>BA-3</i>					4547			967	5514				
<i>BA-4</i>			429		3260	295	2255	1541	7780				1
<i>BA-5</i>					6571	2045		638	9254				
<i>BA-6</i>													
<i>BA-7</i>					3608	3566		791	7965				2
<i>Lancha A.</i>					335	32	1846	578	2791				
Totales	134206	66778	12032	20282	72873	31792	11805	49987	399755				
AVIACIÓN NAVAL: 83 300 millas en convoy y patrullaje 853 h. y 20 min. de vuelo.....										500000	114		1
DISTRITO NAVAL DEL NORTE.....												26	1
DISTRITO NAVAL DEL SUR													
DISTRITO NAVAL DE ORIENTE												52	11
TOTALES.....										2768680	528	221	38

Pérdida de buques convoyados expresada en % del tonelaje total convoyados por las unidades de superficie cubanas: 0,19%; Aviación: 0% -----

* Subtotal de los CS

BIBLIOGRAFÍA

- Entrevista con el teniente de navío (RR) y capitán de la Marina Mercante Mario Ramírez Delgado, comandante del *CS-13* durante la II GM (1983).
- Entrevista con el teniente de navío (RR) Rafael Suárez Moré, oficial de derrota del crucero *Cuba*, durante la II GM (2005).
- Jane's Fighting Ships*, ediciones de 1944-1945 y de 1946-47.
- BUSCH, Harold: *U-Boats at War*. Ballantine Books, New York, 1956.
- CAMPOAMOR, Fernando G.: «La primera cuota cubana por el mar libre». Revista *Proa*, La Habana, núm. 1, marzo de 1943, pp. 70-73.
- FUENTES, Norberto: *Hemingway en Cuba*. Editorial Letras Cubanas, La Habana, 1984.
- GARCÍA DEL PINO, César: «La Marina cubana en la II Guerra Mundial y el *U-176*», en la revista *Universidad de La Habana*. La Habana, núm. 225, septiembre-diciembre de 1985, pp. 103-110.
- GONZÁLEZ PARDO, Cándido E., y MIYAR REINERS, Rafael: «El hundimiento del *U-176*», en *Revista de Información Técnico-Científica Naval (ITCN)*, La Habana, núm. 38, 1982, pp. 79-94.
- «Desarrollo del Arte Naval Militar en la República de Cuba», en *Revista de Información Técnico Científico Naval (ITCN)*, La Habana, núm. 34, 1981, pp. 18-29.
- MIYAR REINERS, Rafael: «El submarino desde 1918 hasta el final de la Segunda Guerra Mundial», en *Revista de Información Técnico-Científica Naval (ITCN)*, La Habana, núm. 19, 1973, pp. 60-128.
- MORISON, Samuel E.: *History of US Naval Operations in World War II*. Little Brown and Company, Boston, 1945.
- The Two-Ocean War*. Little Brown and Company, Boston, 1963.
- PÉREZ GUZMAN, Francisco: «Cómo fue hundido un submarino nazi en las costas cubanas», en *Verde Olivo*, La Habana, mayo 13 de 1979, p. 38 y ss.
- PORTEL VILÁ, Herminio: «Las bases militares norteamericanas en Cuba», en *Bohemia*, La Habana, Año 37, núm. 35, septiembre 2, 1945, p. 19 y ss.
- «El papel de Cuba en la Defensa Continental», en *Bohemia*, La Habana, Año 37, núm. 37, septiembre 16, 1945, p. 21 y ss.
- QUINTANA, Jorge: *Nuestra Marina en acción (I): Un submarino nazi fuera de combate en Bohemia*, La Habana, Año 37, núm. 50, diciembre 16 de 1945, p. 39 y ss.
- «Nuestra Marina en acción (II)», en *Bohemia*, La Habana, Año 37, núm. 51, diciembre 23 de 1945, p. 25 y ss.
- uboat.net*