

LA ODISEA DE LA ESCUADRA DEL ALMIRANTE VON SPEE (1914). CRUZANDO EL OCÉANO PACÍFICO (I)

Cristóbal COLÓN DE CARVAJAL
Almirante de las Indias



A declaración de guerra tras el magnicidio de Sarajevo que el 28 de junio de 1914 acabó con las vidas de Francisco Fernando de Habsburgo-Lorena y su esposa, la condesa Sofía Chotek, archiduques de Austria-Hungría, sorprendió a una agrupación de buques de la Kaiserliche Marine, la marina de guerra alemana de aquel tiempo, mandada por el vicealmirante Maximilian von Spee, conde Spee, desplegada en el Extremo Oriente. Correspondía a la posición del Imperio alemán del káiser Guillermo II como potencia colonial emergente. Había sido la última de las naciones europeas en llegar al reparto, pese a lo cual había conseguido hacerse con cuatro importantes territorios en África. También en Asia había logrado una valiosa base en China. Se tra-

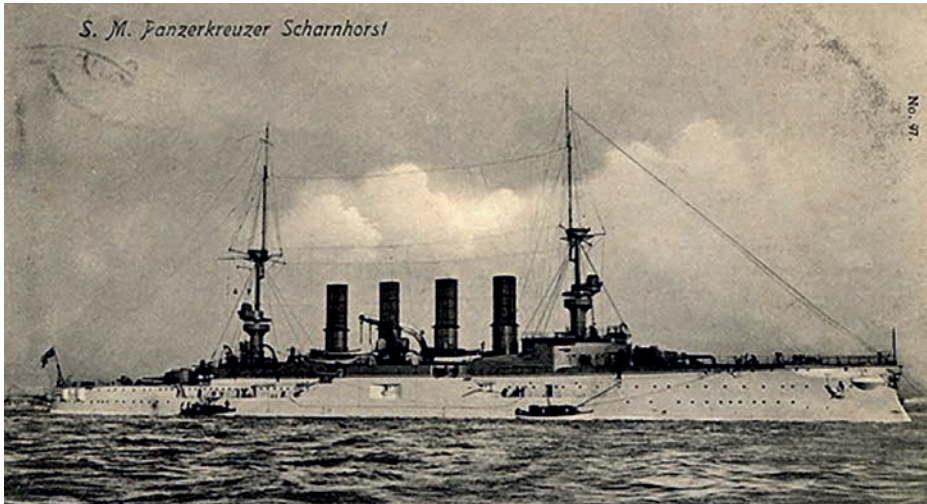
taba de un pequeño enclave en torno al magnífico puerto de Tsingtao. Además, Alemania había ampliado sus posesiones comprando a España las últimas islas que ésta poseía en el Pacífico tras el descalabro sufrido en la guerra hispano-norteamericana de 1898.

La escuadra del conde Spee estaba compuesta por dos modernos cruceros acorazados y sus unidades auxiliares de aprovisionamiento. Sus dos buques principales eran los gemelos SMS *Scharnhorst* y SMS *Gneisenau*, de 11.600 toneladas, que contaban con un armamento compuesto por ocho cañones de 210 mm, 10 de 150 y cuatro tubos lanzatorpedos. Su sobresaliente protección consistía en una coraza central de 150 mm, que en las cercanías de proa y popa se reducía a 80 mm de magnífico acero. Estaban propulsados por dos

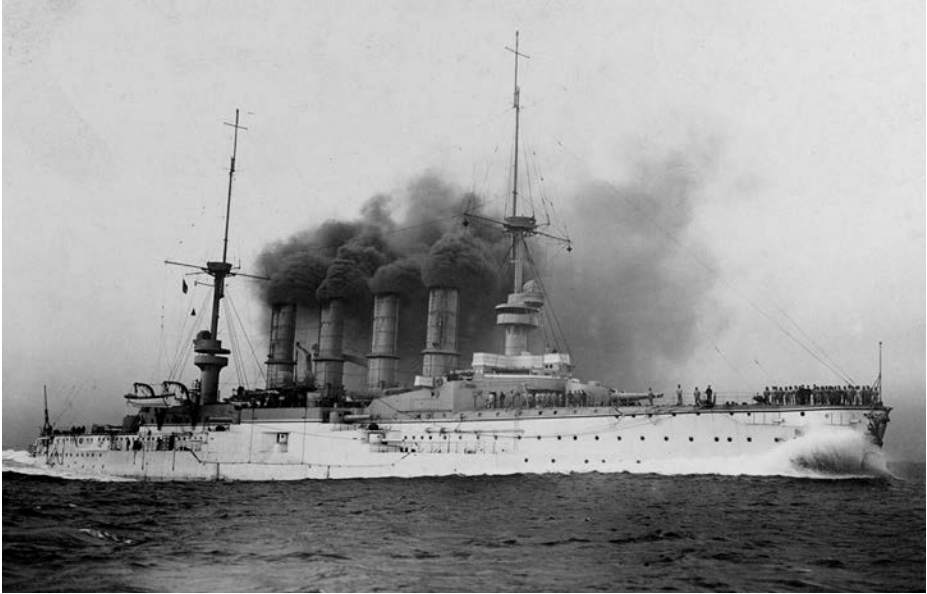


Vicealmirante Maximilian von Spee, conde Spee.
(Fuente: www.wikipedia.org)

ejes de hélices movidos por máquinas alternativas de triple expansión, que le proporcionaban un andar máximo de 22,5 nudos. Meses antes del estallido del conflicto, ambos buques se encontraban en el puerto chino de Tsingtao, donde Alemania había establecido una importante base comercial provista de magníficos astilleros, talleres y diques de reparaciones. Ante la tensión política creciente en los Balcanes, el conde Spee decidió, con un oportuno sentido de la prudencia, efectuar la varada de ambos buques, aprovechando el gran dique flotante desplegado en la zona, capaz de albergar barcos de hasta 16.000 toneladas. Allí limpiaron sus fondos y quedaron listos para efectuar las operaciones



Crucero acorazado SMS Scharnhorst (1907). (Fuente: www.wikipedia.org)



Crucero acorazado SMS *Gneisenau* (1908). (Fuente: www.wikipedia.org)

navales que se ordenaron desde el Alto Estado Mayor en Berlín. Además de estos cruceros acorazados, había otros buques de guerra alemanes desplegados en el Pacífico, aunque dispersos y a distancia muy lejana unos de otros. Todos ellos recibieron la orden de incorporarse bajo el mando del almirante Spee cuando llegó la noticia de la declaración de guerra. El más cercano era el crucero SMS *Emden*, que navegaba por el mar de la China. Al otro lado del Pacífico, en puertos de la costa oeste americana, se hallaban tres cruceros ligeros. Éstos eran los SMS *Leipzig* y SMS *Dresden*, surtos en los puertos mexicanos de Mazatlán y Veracruz, mientras que el SMS *Nürnberg* estaba atracado en San Francisco (California).

El SMS *Dresden* y el SMS *Emden* eran buques muy modernos —los más recientes de la Kaiserliche Marine— y pertenecían a la misma clase. Desplazaban 3.364 toneladas estándar y su armamento consistía en 10 cañones de 105 mm y dos tubos lanzatorpedos. Pese a ser gemelos, diferían en cuanto a su planta propulsora. El primero, que había entrado en servicio en noviembre de 1908, era sumamente veloz debido a la potencia de 15.100 CV proporcionados por 12 calderas que movían cuatro ejes a una velocidad de 27 nudos. El SMS *Emden*, en servicio desde julio de 1909, contaba con máquinas alternativas de triple expansión que movían dos ejes de hélices en lugar de las turbinas de su gemelo. Aunque el tipo de sus máquinas limitaba su velocidad a una máxima de 24 nudos, se había conseguido aumentar su autonomía hasta las



Crucero SMS *Dresden* (1908). (Fuente: www.wikipedia.org)

3.760 millas a 12 nudos. Era la configuración ideal para operar como solitario corsario contra el tráfico mercante enemigo.

El 28 de julio de 1914, Austria-Hungría declaró la guerra a Serbia. Fue el primer movimiento de las proclamaciones bélicas que se produjeron en cascada, como la caída de fichas de dominó previamente alineadas sobre un tablero de juego. Las principales naciones del mundo se alinearon en dos bandos: la Triple Entente quedó formada por el Reino Unido, Francia y Rusia, a la que más tarde se añadirían Italia, Japón y los Estados Unidos. La otra coalición, la llamada Triple Alianza, estaba integrada por el Imperio austro-húngaro, Alemania e Italia (que luego cambiaría de bando), a la que posteriormente se uniría el Imperio otomano.

Para finales de julio de 1914, el previsor almirante Von Spee se había hecho a la mar y, tras una breve estancia en el puerto japonés de Nagasaki, había puesto rumbo a las Carolinas. No podía actuar de otra manera si no quería ser eliminado por cualquiera de las agrupaciones navales de las naciones enemigas que estaban desplegadas en el área del Extremo Oriente. La suya era una posición de soledad y de debilidad al estar rodeado de enemigos. El 1 de agosto recibió órdenes del Estado Mayor de la Marina en Berlín de regresar a Alemania, y para lograrlo pensaba hacer su viaje saltando de isla en isla, evitando los contactos con fuerzas enemigas. Las escalas serían en las Carolinas, Marianas, Palaos, Bismark, Marshall, Samoa y Nueva Guinea y en algún otro archipiélago menor que constituían las colonias alemanas en el Pacífico, pero

también en islas pertenecientes a los Estados Unidos, que por entonces eran neutrales.

Sería un viaje semejante al narrado en *La Odisea* de Ulises. Al igual que le aconteciera al héroe griego, el conde Spee debería afrontar los muchos obstáculos que se interpondrían en su regreso a la lejana patria. La distancia a recorrer era enorme y debía atravesar el océano Pacífico desde Asia hasta la costa occidental de América y, tras bordear el cabo de Hornos, cruzar el Atlántico siguiendo una derrota en diagonal hasta Alemania. Demasiado recorrido y numerosos enemigos al acecho.

Entretanto, Japón, que aspiraba a la hegemonía en exclusiva de la zona del mar de la China y que siempre había visto con malos ojos la presencia de Alemania en Tsingtao, decidió aprovechar el conflicto en beneficio propio. Amparándose en la Alianza que había suscrito con Gran Bretaña, el embajador japonés en Berlín presentó el 15 de agosto un ultimátum en el que exigía la entrega de la colonia de Tsingtao antes del 23 de agosto, un plazo de tan sólo ocho días. En caso contrario, entraría en guerra con Alemania. El 27 de agosto una escuadra japonesa se presentó ante la colonia y estableció un bloqueo. Sus elementos principales consistían en una barrera de minas y una línea de acorazados, integrada por los japoneses *Suwo* (exruso *Pobieda*) y *Tango* (exruso *Poltava*) (1) y el inglés HMS *Triumph*. Estos buques



Crucero ligero SMS *Nürnberg* (1908). (Fuente: www.wikipedia.org)

(1) Ambos acorazados habían sido tomados como botín de guerra tras la derrota rusa en la guerra contra Japón en 1905.

permanecieron en un círculo exterior de bloqueo y, días más tarde, participaron en el bombardeo de las instalaciones del puerto. Sería una operación muy semejante a la toma de Puerto Arturo en la guerra ruso-japonesa de 1905.

El ataque a Tsingtao no se hizo esperar. El 28 de agosto, día siguiente a su llegada, sin haber acabado el plazo del ultimátum, los tres acorazados japoneses comenzaron el bombardeo de las instalaciones del puerto. Tras desembarcar tropas en la costa cercana, a mediados de septiembre los japoneses lo habían cercado por tierra y tomado las alturas desde las cuales su artillería batía cualquier lugar de la colonia alemana. Las operaciones navales en torno a Tsingtao se caracterizaron por el dominio absoluto de los aliados, pese a lo cual hay que destacar la actuación brillante del torpedero *S-90*, que había pertenecido a China y que era el único barco de guerra alemán que se hallaba en el puerto, junto a un viejo crucero austriaco y algún otro buque sin valor militar. Tras combatir contra el torpedero inglés *HMS Kennet* y obligarle a retirarse con su comandante y tres de sus marinos muertos, además de ocho heridos, acción que resultó sin daño alguno propio, el pequeño buque alemán regresó victorioso a puerto. Pero aún estaba llamado a una acción de mayor relieve.

Una noche, y amparado en las sombras, el *S-90* se deslizó sin ser visto por los sitiadores hasta divisar, con no poca dificultad en medio de la oscuridad, la silueta de un buque enemigo. Navegando en oscurecimiento total y tras reducir la velocidad para evitar las chispas de su chimenea, se aproximó hasta situarse a tan sólo 500 metros de distancia del blanco. Desde allí lanzó tres torpedos. Tres explosiones rompieron el silencio de la noche y altas llamaradas amarillas iluminaron el escenario, acabando con la nebrura protectora. El buque alcanzado resultó ser el crucero japonés *Takachiho* que, herido de muerte, se hundió en breves minutos. Iluminado por las llamas del incendio y los barridos de los pinceles luminosos de los buques aliados que buscaban al agresor, el pequeño *S-90* huyó a toda velocidad tratando de ponerse a salvo. Como resultaba imposible regresar a puerto por la ruta empleada en la salida ante un enemigo alertado, su comandante decidió embarrancar el buque cerca del puerto, dinamitarlo y poner a salvo a sus hombres.

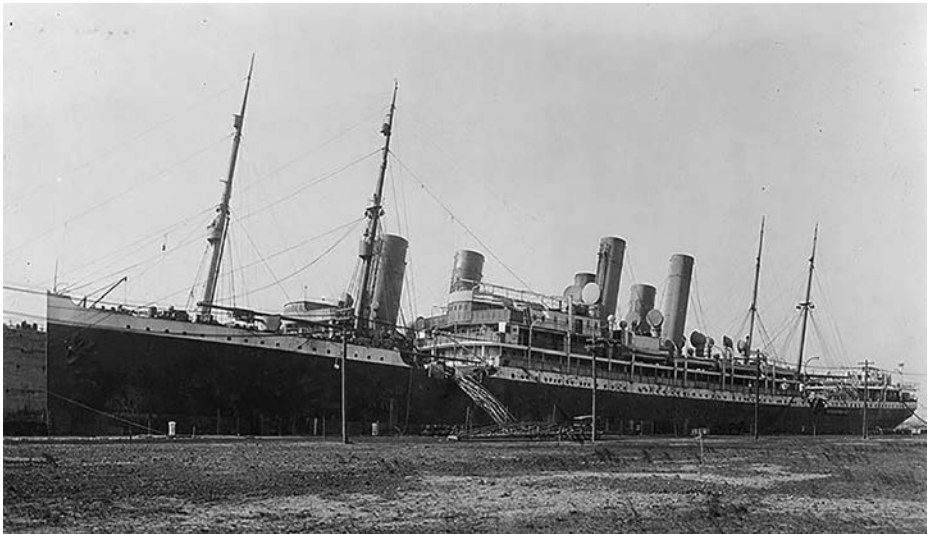
La acción vino a demostrar, una vez más, el peligro que suponía para cualquier buque de guerra de gran tamaño un ataque de un torpedero —o de su hermano mayor, el destructor— a corta distancia, especialmente si se llevaba a cabo en la oscuridad de la noche. Aún tuvieron suerte los aliados de que la víctima no fuera uno de los acorazados principales que se mantenían en la mar cruzando ante la colonia. Finalmente, después de una serie de ataques terrestres, con empleo de la artillería instalada sobre las alturas, el 9 de noviembre de 1914 se produjo la capitulación de la colonia de Tsingtao.

Para entonces la agrupación naval alemana se encontraba bien lejos. Desde el día 1 de agosto, el conde Spee —Graf Spee para los alemanes—, al mando de los cruceros acorazados *SMS Scharnhorst* y *SMS Gneisenau*, acompañados por el transporte *Titania*, con víveres y repuestos, se hallaba

con sus barcos fondeados en la bahía de Ponapé, la isla principal de las cuatro que componen el archipiélago de las Carolinas, que Alemania había comprado a España. En aquellas aguas le llegó al conde Spee la noticia de que el 4 de agosto de 1914 el Reino Unido había declarado la guerra al Imperio alemán. También se enteró de las sucesivas declaraciones de guerra que se habían cruzado entre las distintas naciones europeas. Para él significaba un largo camino de regreso a la patria y para lograrlo tendría que cruzar por parajes peligrosos bajo el acecho constante de sus enemigos.

La Marina francesa no suponía un mayor problema, ya que sólo tenía en Asia dos cruceros acorazados de características bélicas inferiores a los alemanes, un viejo crucero en Nueva Caledonia y otros buques menores repartidos por los archipiélagos propios del Pacífico. La Rusia zarista disponía de unos cruceros acorazados, ya algo anticuados, desplegados en Vladivostok. Los mayores riesgos provenían de los acorazados más modernos, y especialmente de los cruceros de batalla que ingleses, japoneses y australianos mantenían en el Pacífico. Debido a su alta velocidad, semejante a la de los rápidos cruceros, y portando una artillería de calibre equivalente a la de los acorazados, éstos resultaban una amenaza letal para los cruceros acorazados del conde Spee. La escuadra australiana, por ejemplo, contaba con el crucero de batalla *Australia*, construido en Inglaterra, de 17.800 toneladas y armado con ocho cañones de 305 milímetros.

En la mañana del 6 de agosto, en previsión de un probable combate en un futuro próximo, dictó la orden de desembarcar los materiales inflamables de



Mercante artillado SMS *Prinz Eitel Friedrich*. (Fuente: www.wikipedia.org)

los barcos alemanes y depositarlos en tierra. Ese mismo día, se incorporó el crucero SMS *Nürnberg*. Tras el relleno de carbón, los tres buques, acompañados del *Titania*, se hicieron a la mar. El 11 de agosto la agrupación del conde Spee fondeaba ante la isla de Pagán (Marianas). Allí se incorporaron el SMS *Emden* y el crucero auxiliar —un mercante artillado— SMS *Prinz Eitel Friedrich*, procedentes de Tsingtao y que venían arropados por un conjunto de barcos de aprovisionamiento y carboneros, con capacidad para avituallar durante tres meses a la escuadra de Von Spee de carbón, agua y víveres.

El 13 de agosto la agrupación naval alemana se hizo a la mar desde el archipiélago de las Marianas. En ese momento se separó el crucero SMS *Emden*, cuyo comandante había solicitado autorización para atacar al tráfico mercante aliado. Para facilitar su misión, el crucero partió acompañado del buque de aprovisionamiento *Markomania*, lo que evitaría el riesgo de delatar su posición por tener que entrar en puerto para relleno de agua, víveres o carbón. Era el comienzo de la exitosa carrera del SMS *Emden* como buque corsario de superficie, cuyas correrías por el mar de la Sonda, las costas de Java, Sumatra y el océano Índico se harían legendarias, convirtiéndose en uno de los más famosos corsarios de la Gran Guerra, pues llegó a apresar veintitrés buques, con más de 100.000 TRB.

El 19 de agosto, la heterogénea agrupación alemana, compuesta por las unidades de combate, los cruceros auxiliares y los buques de aprovisionamiento, arribó a Eniwetok, un atolón perdido en medio del Pacífico, donde permaneció hasta el día 22. Siguiendo su camino, el 26 de agosto llegó al archipiélago de las Marshall. Al socaire de la isla de Majuro, con los cruceros abarloados a los mercantes, se llevó a cabo el carboneo desde los buques de transporte para rellenar sus carboneras. Era una operación lenta, de varias horas de duración, en la que participaba toda la marinería, que debía transportar sobre sus hombros las espuestas llenas de carbón. Tiznadas de negro sus caras, manos y ropas, cargaban con el mineral desde las bodegas del barco suministrador hasta las carboneras del buque de guerra a través de planchas en las cubiertas.

Un nuevo crucero auxiliar, el SMS *Cormoran*, un mercante ruso capturado por el SMS *Emden*, se unió a la agrupación. Venía acompañado de un buen número de cargueros con víveres y carbón. Todos ellos habían conseguido escapar del puerto de Tsingtao antes del bloqueo marítimo de la plaza por japoneses y británicos. Desde las Marshall, los cruceros auxiliares SMS *Cormoran* y SMS *Prinz Eitel Friedrich* iniciaron su campaña contra el tráfico mercante enemigo, mientras la agrupación del conde Spee se hacía a la mar.

Los alemanes establecieron un estricto silencio radio para evitar ser detectados, mientras a su vez mantenían una escucha permanente de las frecuencias enemigas. El 21 de agosto les llegó una primera alarma que parecía proceder de algún buque cercano, pero resultó falsa. Como habían perdido el contacto radio con las Carolinas y ante la sospecha de que las islas hubieran



Crucero de batalla japonés *Kongo* (1913). (Fuente: www.wikipedia.org)

podido caer en manos enemigas, el crucero SMS *Nürnberg* fue enviado a Honolulu, la capital de las Hawái (Estados Unidos), que aún mantenían su neutralidad. El día 1 de septiembre el crucero estaba ante Honolulu, donde su comandante solicitó la adquisición de víveres y el relleno de carbón. Tras un regateo con el almirante norteamericano de Pearl Harbor acerca de la cantidad de combustible, el capitán de navío Von Schönberg, comandante del crucero, bajo la excusa de querer navegar hasta Tsingtao, consiguió cincuenta toneladas de carbón. El embarque se hizo a hombros de los alemanes residentes en la isla, cincuenta y siete de los cuales se ofrecieron para embarcar en el crucero y servir al káiser en el conflicto bélico.

Pero el carbón no fue la principal preocupación de Von Schönberg. Un par de días antes se habían interceptado unos mensajes procedentes del *Kongo*, un moderno crucero de batalla japonés, construido en Inglaterra y en servicio desde 1913, con una velocidad de 30 nudos y ocho cañones de 356 mm como artillería principal. Su presencia en la zona suponía una amenaza mortal para la supervivencia del pequeño crucero ligero alemán. Por ello, se aceleró el aprovisionamiento, algo que resultó providencial pues, cuando al caer la tarde el SMS *Nürnberg* salía de puerto relleno de agua, víveres y carbón, el cónsul japonés en la isla recibía un mensaje del comandante del *Kongo* comunicando —a quien le había mantenido informado en todo momento de la presencia del buque alemán en Honolulu— que se dirigía hacia la isla para dar caza al crucero alemán. La suerte estuvo de parte de Von Schönberg, ya que

cuando el crucero de batalla japonés llegó, el SMS *Nürnberg* hacía ya bastantes horas que había partido. Su búsqueda resultaba misión imposible en medio de la vastedad del océano Pacífico, en una época en la que el radar no había sido inventado y la aviación naval aún no se había desarrollado en la Marina Imperial Japonesa tal y como lo haría años después.

El 6 de septiembre, Von Schönberg se unió a la agrupación del conde Spee en la situación geográfica previamente acordada. Tras repartir víveres frescos entre los buques, volvió a salir en compañía de su inseparable buque de apoyo para una nueva misión que el almirante le asignó. En esta ocasión debía destruir las instalaciones de la isla de Fanning. Este enclave, perteneciente al Reino Unido, es un minúsculo punto en el mapa, situado al sur de Honolulu, al noreste de Australia. No hubiera tenido mayor importancia para el mando alemán si no fuera porque en él se encontraba el paso del cable submarino de comunicaciones que, atravesando el Pacífico, unía Australia con Canadá. El SMS *Nürnberg* se acercó a la isla bajo la luz de la luna y, tras dar una vuelta alrededor de ella para evitar ser sorprendido por algún enemigo, fondeó cerca de la caseta de las comunicaciones en espera del amanecer. Con las primeras luces del alba, el comandante envió sus botes a tierra. Tuvieron la suerte de que los operadores confundieran al buque con un crucero francés, ante lo que nada habían de temer. Los componentes del trozo de desembarco llegaron a tierra sin problemas. Allí rindieron y apresaron a los operadores de la estación radio, que no pudieron emitir ningún aviso de alerta, y se incautaron de los códigos para el cifrado de mensajes. Después de conectar los explosivos para destruir las instalaciones radio, tomaron uno de los extremos del cable de comunicaciones y lo llevaron a bordo. Tras alejarse unas millas, lo dejaron caer al fondo y quedó interrumpida la comunicación.

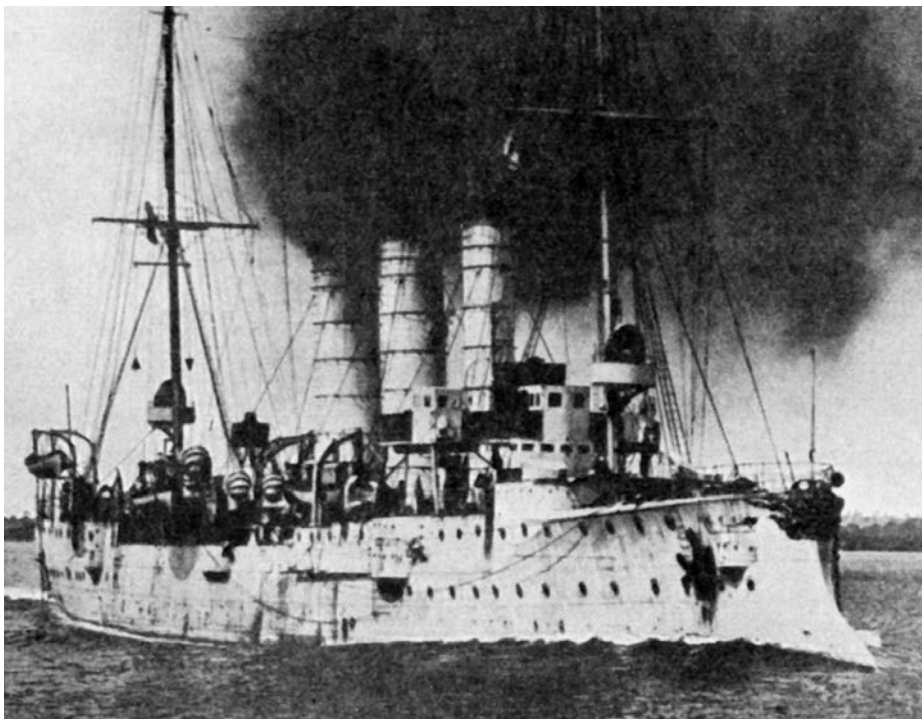
La navegación de la agrupación de Von Schönberg hacia el este continuó, saltando de un archipiélago a otro en busca de un lugar de aguas tranquilas donde poder llevar a cabo el carboneo de los cruceros alemanes. Después de pasar por Samoa, arribaron el 21 de septiembre a Bora Bora. Buscaron entre los arrecifes un lugar en calma para carbonear y allí prepararon los buques antes de dirigirse a Papeete, la capital del archipiélago. El borrado de los nombres de los barcos y el cambio de sus banderas engañó a los funcionarios franceses de Tahití, quienes permitieron suministrar a los buques fondeados cocos, bananas y todo tipo de frutas y verduras. Allí el almirante Spee se enteró de que en Papeete había un depósito de carbón que contenía la respetable cantidad de seis mil toneladas. Era una magnífica ocasión para carbonear sus buques que, en la situación de aislamiento en la que se encontraban, constituía un auténtico tesoro.

Pero no habían contado con la actitud decidida de un oficial francés. Papeete era la base del cañonero francés *Zelée*, que se hallaba bajo el mando del teniente de navío Destremau quien, conociendo el valor estratégico de dicho depósito —único en toda la región del Pacífico Sur—, había organizado su

defensa desembarcando los cañones de su propio barco. Las dos piezas de 100 mm, cuatro de 65 y seis de 37 habían sido situadas en emplazamientos elegidos para defender el canal de acceso al puerto. Dichos cañones estaban servidos por la dotación del *Zeleé* con el apoyo de 60 indígenas locales.

Al día siguiente, la agrupación alemana se presentó ante Papeete. Cuando se hallaban a unas dos millas, Destremau disparó las piezas de 65 milímetros como advertencia de su decisión de defender el lugar, mientras mantenía en silencio sus cañones principales de 100 milímetros para no delatar su emplazamiento. Ante la respuesta alemana de izar sus banderas en los topes de los palos —señal de combate—, el oficial de la Marina francesa hundió un vapor alemán que había apresado y su propio cañonero en medio de la canal de acceso al puerto, obstruyendo así el paso. El conde Spee, visiblemente contrariado por este suceso que malograba sus planes de apoderarse del carbón que tanto necesitaba, determinó efectuar un bombardeo para destruir el depósito de carbón y los principales edificios, y no se atrevió a efectuar un desembarco de castigo para no exponerse a perder un número indeterminado de hombres ante la defensa valerosa y tan bien organizada que se le oponía. También le conuvo la amenaza de Destremau —comunicada por mensaje de banderas— de actuar contra los veintiocho prisioneros alemanes de la tripulación del mercante apresado que tenía en su poder. Así, entre luces y sombras, acabó la estancia de los alemanes en el archipiélago de Tahití. Los barcos se alejaron, y pronto los humos de la agrupación naval alemana se perdieron en el horizonte, dejando que la habitual tranquilidad volviera a la vida de sus moradores tahitianos.

La siguiente etapa del periplo oceánico de los buques del almirante Maximilian von Spee sería el archipiélago de las Marianas, descubierto cuatrocientos años antes por las naves españolas de Magallanes. Previo a su llegada, había sido encargada al SMS *Nürnberg* la misión de explorar la zona para evitar un encuentro imprevisto con buques enemigos. Allí entró el crucero el día 24 de septiembre y, tras la exploración encomendada, fondeó en la bahía de Ana María, de la isla Nuku Hiva, lugar acordado para el encuentro con la agrupación naval alemana que llegaría al día siguiente. Con la lección aprendida de camuflarse aparentando ser buques de una nación aliada, consiguieron de nuevo engañar a los funcionarios franceses de la isla y así lograr poner los pies en tierra sin oposición. Tras el carboneo, que era la primera obligación de todo comandante para dejar su buque listo para la misión, hubo tiempo para la diversión. Confiados en la seguridad de que su presencia no había sido delatada, el almirante permitió a sus hombres que desembarcaran para estirar las piernas. Era la primera vez después de tantos días de encierro, pues ya habían transcurrido casi dos meses desde la partida del puerto de Tsingtao. Incluso autorizó una batida de caza como entretenimiento para sus oficiales. Era también una buena ocasión para ingerir las frutas y verduras que siempre han sido tan preciadas a bordo de cualquier buque, especialmente cuando se enfrenta a una larga navegación.

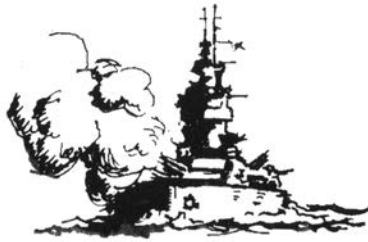


Crucero SMS *Leipzig*. (Fuente: www.wikipedia.org)

Desde el archipiélago de las Marianas, el conde Maximilian von Spee envió sendos mensajes cifrados a los cruceros SMS *Leipzig* y SMS *Dresden* concertando con ellos una reunión de las fuerzas alemanas en la isla de Pascua para el 12 de octubre. Tras una semana en Nuku Hiva, que todos los hombres a sus órdenes valoraron como auténticas vacaciones, impensables en medio de la guerra en que se hallaban, la agrupación naval se hizo a la mar en la mañana del 2 de octubre de 1914. Siguiendo el plan previsto, diez días más tarde, el 12, los buques recalaban en la isla de Pascua, donde se reunieron con los citados cruceros. Allí, los buques de la agrupación asistieron por turnos a la operación de carboneo hasta rellenar sus cargos, manteniendo siempre a alguna unidad de vigilancia en posición adelantada hacia la costa chilena, de donde podía proceder la posible amenaza. También se dedicaron a realizar prácticas para entrenamiento de los artilleros y los directores de tiro, en los que no faltó algún ejercicio de tiro real a lo largo de los seis días que permanecieron en el lugar.

Aunque habían conseguido cruzar el océano Pacífico eludiendo a las fuerzas de superficie enemigas, el conde Spee sabía que a partir de ese punto entrarían

en la parte más peligrosa de su particular Odisea. No le sería fácil burlar la vigilancia enemiga, ya que le buscarían con tesón por la amenaza que la agrupación naval alemana suponía para el tráfico mercante enemigo. Finalmente, el día 18 de octubre volvían a hacerse a la mar en demanda de la costa chilena. Tras un nuevo carboneo en la isla de Más Afuera, donde realizaron nuevos ejercicios de artillería, la agrupación naval alemana del conde Spee quedaba lista para enfrentarse a cualquier fuerza naval británica que le atacara.



BIBLIOGRAFÍA

- MILLE, Mateo: *Historia naval de la Gran Guerra, 1914-1918*. Editorial Naval. Colección «Hombres, hechos e ideas», 1932.
- VV. AA.: *Historia Naval*. Publicación n.º 78 de la Escuela Naval Militar, 1969.
- KOENIG, William: *Grandes batallas navales*. Octopus Books Ltd. Londres, 1975.
- WARNER, Oliver: *Grandes batallas navales*. Plaza y Janés. Barcelona, 1964.
- AGUIRRE, José Fernando: *La Gran Guerra y la Revolución Rusa*. Editorial Argos. Barcelona, 1966.
- POCHHAMMER, Hans: *De Tsing-Tao a las Falkland. El último crucero del almirante Von Spee*. Editorial Joaquín Gil. Barcelona, 1931.
- MARTÍNEZ-HIDALGO, José María, et al.: *Enciclopedia General del Mar*. Editorial Garriga. Barcelona, 1957.



Primera toma del *Gato* 309 en la isla de Perejil durante la Operación Romeo Sierra.
17 de julio de 2002. (Foto: dotación de la 3.ª Escuadrilla)