

POLITICA NAVAL EUROPEA A COMIENZOS DEL SIGLO XX

Agustín Ramón RODRIGUEZ GONZALEZ
Doctor en Historia Contemporánea

En la historia de la política naval española, la primera década del nuevo siglo, enmarcada "grosso modo" entre los dos decisivos hitos del desastre naval de 1898 y la ley Maura-Ferrándiz de reconstrucción de la escuadra de 1908, tras largos años de obscuridad sobre el futuro de la Armada, tiene características propias bien marcadas.

No sucede lo mismo en Europa, en la que los acelerados y a veces revolucionarios cambios tanto en lo técnico como en lo político, proceden, en ocasiones, de una época anterior, o se prolongan más allá del primer decenio hasta los prolegómenos inmediatos de la que se llamará "Gran Guerra".

Sin embargo, como no podía por menos de suceder, los paralelismos de las situaciones, la casi simultaneidad de hechos decisivos o la influencia de los avances tecnológicos y su influencia en la estrategia y táctica naval, son igualmente destacables.

Todas estas cuestiones, decisivas a la hora de analizar la situación española, merecen por tanto una rápida síntesis, que aun siendo necesariamente incompleta, por lo complejo y extenso de la realidad examinada, recuerde alguna de las líneas maestras en que se desarrolló el proceso.

LAS ALIANZAS

Al comenzar el siglo, las grandes potencias se encuentran agrupadas en un sistema de alianzas que sufrirá en estos primeros años alteraciones esenciales (1).

En primer lugar, la más antigua como obra del canciller Bismarck, tenemos la "Triple Alianza", que engloba al poderoso Imperio Alemán, al decadente de Austria-Hungría y al reino de Italia.

El Reich alemán se está revelando no ya sólo como la mavor potencia militar terrestre europea, hecho ya reconocido desde su victoria sobre Francia en 1870, sino como una potente nación industrial ya en clara competencia con Gran Bretaña por los mercados exteriores.

La postura del Kaiser Guillermo II, pidiendo "un lugar al Sol", es decir, colonias en Africa, Asia y Oceanía, y dispuesto a realizar "una política mundial como

(1) RENOUVIN, Pierre. *Historia de las Relaciones Internacionales, siglos XIX y XX*, Akal, Madrid 1982, en lo referente a España, PEREIRA CASTAÑARES, Juan Carlos *Introducción al estudio de la Política Exterior de España, siglos XIX y XX*, Akal, Madrid 1983.

misión, potencia mundial como meta y poder naval como instrumento” tenía que chocar inevitablemente, y aparte de otros factores económicos e ideológicos, con los intereses británicos.

Estas no eran declaraciones retóricas, las leyes navales de 1898 y 1901 propuestas por el almirante Tirpitz, y las subsiguientes de 1906 y 1910, convirtieron a la hasta entonces más bien modesta flota imperial en la segunda del mundo, inmediatamente por detrás de la británica en número y probablemente superior en técnica.

Otro hecho relevante, es que esa escuadra no era ya concebida para la defensa costera, sino como una fuerza capaz de luchar por el dominio del Mar del Norte, dotada con cruceros que podían operar por todos los mares del globo, sirviendo de enlace y sostén a un ya no despreciable imperio colonial, y constituyendo una clara amenaza para el tráfico marítimo enemigo.

La “Carrera Naval” entre ingleses y alemanes no había hecho más que empezar, y la percepción de la política germana por parte de los dirigentes británicos tuvo que variar ostensiblemente: ya no eran los tiempos de un racional aunque ambicioso “canciller de hierro”, partidario sobre todo del equilibrio europeo, sino de una emergente potencia con ansias hegemónicas. El fracaso del acercamiento germano-británico intentado entre 1898 y 1901, pareció sancionar la cuestión.

En cuanto a Austria-Hungría, pese a lo limitado de sus costas e intereses marítimos, así como su inferior desarrollo industrial, inició también un rearme naval basado igualmente en unidades, si no concebidas para actuar en dimensiones oceánicas, si más claramente orientadas a operaciones de altura, de índole obviamente ofensivas.

El principal foco de interés de la política del imperio de los Habsburgo eran los Balcanes, lo que de antiguo había traído problemas con la Rusia de los zares, igualmente deseosa de extender allí su hegemonía. La “solidaridad entre nibelungos” de alemanes y austríacos había alejado a Rusia de los imperios germánicos.

En Italia, el rearme austriaco no podía por menos que preocupar: la cuestión de los territorios irredentos sólo se había aplazado. De hecho era el socio menos convencido de la Alianza, y había entrado en ella fundamentalmente como medio de obtener un apoyo frente al expansionismo colonial francés en África, opuesto a sus intereses y que le había privado de una de sus más caras apetencias: Túnez. Esta separación de sus teóricos aliados se agrandó, cuando tras la “Entente” franco-británica, se dejó a Italia terreno libre en Libia.

Ya en 1809 Italia comenzaría su rearme naval, servido no tanto por una potencia económica industrial, como por la ya proverbial capacidad y originalidad de sus ingenieros navales. Su posición en el tablero internacional paralelamente, tomó unos claros visos de ambigüedad.

Por último, el “hombre enfermo de Europa”, el Imperio Turco mostraba síntomas de decrepitud evidente, de lo que se aprovecharon cumplidamente, tanto los pequeños estados balcánicos como la propia Italia. Sólo el movimiento de los “jóvenes Turcos” parecía traer alguna esperanza sobre su futuro, mientras no dejaban de aumentar la influencia y las inversiones alemanas, concretadas por ejemplo en 1903 con el proyecto de ferrocarril que uniría Berlín con Bagdad.

Inglaterra, por su parte, había comenzado a percatarse desde la década final del XIX que su "splendid isolation" pudiera no serlo tanto, ante los grandes poderes emergentes. Desde entonces se había comenzado a granjear la amistad de dos grandes y crecientes potencias navales, tan nuevas como significativamente extraeuropeas: el Japón Meiji y los Estados Unidos.

Desde 1892, la política británica hacia Japón había sido marcadamente favorable a sus intereses expansionistas. La Marina Imperial tomó pronto como modelo a la inglesa, mientras sus unidades principales eran encargadas a astilleros británicos. Esta actitud favorable no varió con el conflicto de 1894 entre China y Japón, y fue tanto más destacable por cuanto las otras tres grandes potencias europeas con intereses en el área, Alemania, Francia y Rusia, se apresuraron a imponer a los victoriosos nipones una severa limitación de sus conquistas en el Tratado de Shimonoseki.

Esto no hizo más que contribuir a estrechar las relaciones anglo-japonesas que alcanzaron su cénit con el Tratado de Alianza de 1902. Incluso la ya hegemónica y creciente "Royal Navy" necesitaba que se le descargara de alguna responsabilidad.

Los "pequeños y valientes" japoneses no defraudaron a sus aliada apenas tres años después daban una seria lección a los rusos. Posteriormente, el poder naval japonés siguió creciendo con la anuencia británica, proporcionándole buques incluso superiores en ocasiones a los de sus aliados.

En cuanto a los Estados Unidos, Gran Bretaña comprendió ya en 1890 con el asunto de límites con Venezuela, que lo mejor era respetar la "doctrina Monroe". El acercamiento se hizo más visible e incluso se extendió a otras zonas durante la guerra hispano-norteamericana, especialmente con el "placet" británico a que la nación americana se convirtiera en una potencia asiática con el dominio de Filipinas, y en el Pacífico con la anexión de Hawai y otros archipiélagos. Posteriormente, el poder naval americano estuvo más en consonancia que hasta entonces con las enormes potencialidades económicas del joven país.

La difícil situación diplomática y militar por que atravesó Gran Bretaña durante el conflicto de los Boers (1899-1900) hizo resaltar aún más las desventajas de su aislamiento en Europa: los lazos con los Estados Unidos y Japón no bastaban. La doctrina del "Two Powers standart", es decir, que la Royal Navy" igualara o superara cualquier posible combinación de dos potencias navales europeas, entró en crisis, y ello aunque no se aceptasen alguna de las consecuencias de la "Teoría del Riesgo" formulada por Von Tirpitz, sobre el peligro de que una victoriosa pero desgastada Inglaterra, pudiera ser presa fácil para un oportunista tercero en discordia.

Francia se había encontrado durante el último tercio del XIX en una poco airosa situación. Por un lado, se hallaba ante el peligro alemán y la necesidad de una "revanche" que lavara la humillación y recuperar Alsacia y Lorena.

Por otro, y mientras esa "revanche" se hacía posible y como medio de conseguirla, la política francesa se había lanzado a una febril expansión colonial, que si había reportado inmensos territorios, también le había granjeado numerosos enemigos empezando por Inglaterra, la enojada Italia o la misma España, que

veía con aprensión las aspiraciones francesas sobre Marruecos, el Sáhara y Guinea.

Pareció, por un momento, que podría sobrevellear esa enorme carga, pero la Crisis de Faschoda en 1898, cuando Inglaterra le forzó a renunciar a Sudán, mostró las limitaciones de esa política, que evidentemente no podía atender tantos frentes y correr el riesgo de buscarse otros enemigos en ultramar, mientras su vecino y principal peligro, no sólo crecía desmesuradamente en poder, sino que mostraba sus propias aspiraciones coloniales.

El único aliado francés era el Imperio Ruso, que pese a sus debilidades internas, tanto en lo político y social como en el grado de desarrollo económico, se había lanzado a una enorme expansión territorial. Rusia y Francia compartían el recelo ante el Imperio Alemán, pero también las dificultades con Inglaterra. En Extremo Oriente, en Persia y Afganistán, en el Caucaso y los Estrechos y en el Báltico, los intereses británicos y rusos chocaban frontalmente.

La guerra ruso-japonesa de 1904-1905, significó otra dura lección: no sólo la de que un pueblo asiático venciera a una de las grandes potencias navales y militares europeas, sino la de que era imposible enfrentarse globalmente al sistema británico.

La conclusión era que los tradicionales enemigos estaban condenados a entenderse, y por ello, la "Entente Cordiale" franco-británica de 1904 no hizo sino asegurarse, mientras se extendía el clima de acuerdo a Rusia. Estos significativos vuelcos no hicieron más que consolidarse al ritmo de las sucesivas crisis marroquíes y balcánicas, configurando, junto a otros factores de todo tipo que aquí no podemos analizar, los bandos que entrarían en conflicto en 1914.

Todos estos cambios tuvieron como resultado secundario en el escenario general, pero primordial para nuestro país, una notable mejoría de su situación internacional, pues significaron el fin de una época de relativo aislamiento que se remontaba al menos a los orígenes de la Restauración.

La tesis tradicional de la diplomacia española había sido la de "si Francia e Inglaterra marchan unidas, ir con ellas, si no lo están, abstenerse". Era una política realista en cuanto ponía de manifiesto la dependencia de las decisiones de aquellas grandes potencias, tanto en lo político y económico, como en el terreno de la tecnología naval. Pero el problema se planteaba, y con toda crudeza, si como sucedió hasta comienzos del XX, ambas naciones estaban en profundo desacuerdo (2).

España tenía todavía grandes intereses en Ultramar en los restos de su antiguo Imperio, pero además se proponía ampliarlo en Africa, y una situación semejante comprometía seriamente toda su acción exterior y su política de defensa.

El pacto de 1887 con Italia, que permitió una tenue conexión con la Triple Alianza, y la integración en el sistema mantenedor del "statu quo" en el Mediterráneo deseado por Inglaterra, creó el clima favorable para la Ley de Escuadra de ese mismo año, en la que, no olvidemos, la generalidad de los buques eran de diseño británico y se construyeron con su asistencia técnica.

(2) BORDEJE Y MORENCOS, Fernando. *Vicisitudes de una Política Naval*. San Martín Madrid 1978

Recordemos que ésa fue la situación general en el periodo 1875-98 en el que aparte del acorazado "Pelayo" y el pequeño crucero "Río de la Plata" ambos de origen francés y el crucero "Cristóbal Colón" de procedencia italiana, y salvo algún torpedero adquirido en Francia o Alemania la práctica totalidad de nuestros buques estaba basada en diseños británicos y utilizaba componentes de dicha procedencia. (3)

Sin embargo, ese clima se alteró decisivamente en torno a 1895, pues por un lado no se renovó el tratado de alianza que si nos aseguraba frente a Francia, nos dejaba aislados frente a otras cuestiones, y justamente esas cuestiones, en el Caribe y el Pacífico, nos situaban enfrente de los intereses de Gran Bretaña y sus recientes amigos.

Es de señalar, a este respecto, el creciente temor español ante el expansionismo japonés en Extremo Oriente y el más evidente ante el de los Estados Unidos. (4)

Y aunque una cierta benevolencia británica parecía asegurada en tiempos normales, la crisis en ultramar terminó convenciendo a los líderes ingleses de que ante la casi segura pérdida de nuestras colonias, era preferible que pasaran a manos amigas que a las de otros competidores lo que explica su actitud en 1898.

Por otra parte, la diplomacia española había iniciado varios tímidos acercamientos a la alianza franco-rusa, a Alemania y a Austria-Hungría (patria de origen de la Regente) para intentar paliar ese peligroso aislamiento. Pero España tenía poco que ofrecer y demasiado que defender como para resultar apetecible como aliado. Además, la ambigüedad y falta de definición de nuestra política exterior tampoco ayudaron en una labor ya bastante difícil.

Así, la ingenua suposición de que un "concierto europeo" impidiera la agresión norteamericana, se convirtió en una pública almoneda de nuestras perdidas posesiones, en el que el gran premio se lo llevó los Estados Unidos, y el de consolación (Marianas excepto Guam, Carolinas y Palaos) el Imperio Alemán. Y esto mientras se llegaban a poner sobre el tapete de las cancillerías europeas, o entraba en los cálculos de nuestros enemigos, nada menos que Guinea, Sáhara, Las Baleares y Canarias, y hasta la propia bahía de Algeciras. (5)

Las amputaciones se limitaron, como es bien sabido, pero eran necesarias en lo sucesivo las dotes de realismo de que hizo gala León y Castillo, cuando al firmar el acuerdo de junio de 1900 con Francia, afirmó que éste concedía: "aquí (en Guinea) y en el Sáhara, más territorio del que se podía esperar, y más del que se había explorado". También, evidentemente, más del que entonces se podía defen-

(3) RODRIGUEZ GONZALEZ, Agustín Ramón. *Política Naval de la Restauración 1875-1898*. San Martín Madrid 1988

(4) Del mismo autor: "El peligro amarillo en el Pacífico español 1880-1898" en la obra colectiva *España y el Pacífico*, Agencia Española de Cooperación internacional-Madrid 1989 y "España y Japón ante la crisis de Extremo Oriente, 1895" comunicación presentada al Simposio *Las relaciones entre España y Japón en el Pacífico*. Asociación Española de Estudios del Pacífico. Madrid 1990

(5) JOVER ZAMORA, José María. *1898, Teoría y práctica de la redistribución colonial*. FUE Madrid 1979 y TORRE DEL RIO, Rosario de la. *Inglaterra y España en 1898*. EUEDEMA, Madrid 1988

der ante cualquier mediana potencia, y ello pese a los innegables derechos españoles sobre mayores áreas y todas las ilusiones africanistas.

El clima de entendimiento con Francia se extendió poco después a Marruecos, y tras la "Entente" de 1904, España se aseguró una limitada pero firme presencia en el área. El papel internacional de España vino a ser confirmado en la Conferencia de Algeciras de 1906 y en los acuerdos de Cartagena de 1907.

Así, dentro de la política global de la "Entente", duramente contestada por Alemania que provocó las sucesivas "crisis marroquíes" España pudo replantearse su acción exterior y su política de defensa, ahora que Francia e Inglaterra de nuevo marchaban unidas.

Es en este contexto donde, a nuestro juicio, debe enmarcarse el Plan Naval de Enero de 1908 presentado por el almirante Ferrándiz. Tanto las perspectiva internacional como la indispensable asistencia técnica posibilitaban entonces la demorada tarea de la reconstrucción de la escuadra. Y el hecho de que los dos principales tipos de buques previstos en el Plan, los acorazados y torpederos, fueran respectivamente de diseño británico y francés, no hacía más que poner palmariamente de manifiesto esta situación. También, incidentalmente, esos tipos y sus procedencias, mostraban claramente los muy diversos caminos escogidos por los dos clásicos poderes navales europeos.

LOS CAMBIOS TECNICOS

El tradicional cuadro técnico de las naves de guerra se vio completamente alterado ya en la primera mitad del XIX con los primeros frutos de la Revolución Industrial, desde la propulsión a vapor, la artillería rayada y con proyectiles cónicos y explosivos o las primeras corazas.

La Segunda Fase de la Revolución Industrial, iniciada en torno a 1870, incorporó nuevos y sofisticados mecanismos y soluciones. Pronto se pudo advertir que cualquier buque de guerra quedaba obsoleto al decenio de su proyecto y construcción, y que ello obligaba a continuos y profundos cambios tanto en los buques en sí, como en las escuadras, por no hablar de la táctica y la estrategia naval. De nuevo nos referiremos a ellos de forma esquemática, aunque estemos seguros de que en esta corta introducción, olvidaremos algunos aspectos fundamentales y otros, probablemente, no quedarán debidamente señalados.

EL LEGADO DE LA "JEUNE ECOLE"

Han sido comunes las críticas a la conocida escuela francesa que entre el último cuarto del siglo XIX y comienzos del XX declaró que el nuevo "capital ship" en las escuadras sería el pequeño torpedero y no el gran acorazado.

Realmente se depositaba una excesiva confianza en los pequeños buques, poco marineros y autónomos, escasamente habitables, incapaces de operar con alguna mar, frágiles y de escasa velocidad. La realidad técnica dejaba pues las ven-

tajas esperadas a la de la relativa invisibilidad, su también relativo bajo coste y a la posibilidad de disponer de un gran número de ellos.

La polémica se aderezó por parte de sus defensores con argumentos tan sorprendentes como que significaría la victoria del microbio sobre el enorme organismo, del progreso frente a la reacción, de los jóvenes oficiales frente al polvoriento tradicionalismo de sus jefes, de las naciones modestas frente a los grandes imperios, etc, etc, todo ello añadido a la ingenua suposición de que, dado el carácter terrible del nuevo arma, las guerras se harían imposibles, esperanza repetidamente frustrada a lo largo de la historia.

Sin embargo, como tantos otros innovadores, aportaban datos y juicios sumamente interesantes en sí mismos, e incluso en el peor de los casos servían para iniciar fructíferas polémicas que provocaban el detenido análisis y la reconsideración de muchas cuestiones que se creían resueltas.

En primer lugar, cabe recordar la perspectiva desde la que los marinos y periodista franceses adeptos a esas nuevas teorías, elaboraron su pensamiento:

Francia se veía obligada a mantener un fuerte ejército de tierra que contrapesase la potencia alemana, y tal vez, la italiana, al mismo tiempo que las colonias, de Tonkín al Caribe, pasando por el Sáhara, exigían un nuevo esfuerzo. Con esas enormes obligaciones defensivas, pretender una escuadra más barata y probablemente más eficaz, era casi un imperativo.

Pero también pesaba el análisis histórico: un detenido estudio de las campañas marítimas de la Historia de Francia, mostraba un resultado desolador: pese a todos los esfuerzos, su tradicional enemiga, la "Royal Navy", había destruido regularmente las flotas tan costosamente construidas, tanto por los Borbones como por Napoleón.

El reto era enorme; había que superar a los invencibles británicos por medio de algún cambio revolucionario que hiciese que el combate clásico entre grandes buques, donde su superioridad era evidente, no fuera la batalla decisiva, o al menos dotar a los buques franceses de adelantos que compesasen la superior pericia británica.

A esta tarea, por más de un siglo, se dedicaron muchas fuerzas. Cabe destacar el ofrecimiento de Fulton a Napoleón de su navío de vapor y su submarino, o la entusiasta adopción de las cañoneras inventadas por Barceló como otro medio heterodoxo de combate, que se debía suplementar con el recurso al corso, por no hablar de tantas otras iniciativas.

Entre ellas destaca la del artillero Henry Joseph Paixans, quien pensó que con su cañón "bombero" armando embarcaciones blindadas propulsadas a vapor y de pequeño tamaño, el éxito estaba asegurado frente a un enemigo que todavía se basaba en los viejos navíos de madera y lona con artillería lisa y proyectiles esféricos y macizos. El genial inventor se adelantó, como Fulton, a su época, e incluso en una marina abierta a las innovaciones, se desechó su idea.

Más adelante, aunque de forma algo más realista, las propuestas revolucionarias siguieron adelante con los proyectos de Dupuy de Lôme del primer navío a hélice, el "Napoleón" o la primera fragata blindada, la "Gloire", terminando la vida del proyectista mientras diseñaba un submarino.

Sin embargo parecía que todo lo que inventasen los franceses en terreno de los grandes buques podía ser copiado, mejorado y producido en mayor cantidad por la mayor potencia industrial británica, y el caso de las fragatas blindadas fue un buen ejemplo. Indudablemente la solución no podía estar allí, por más que los ingenieros franceses intentaran proseguir esa carrera técnica, auxiliados tanto por su creatividad como por el a veces excesivo conservadurismo del Almirantazgo de Whitehall, poco partidario de innovaciones que pusieran en peligro su ya lograda hegemonía. (6)

Hacía falta algo nuevo y revolucionario, que dejase obsoletos a los enormes y costosísimos buques, y ello pareció encontrarse en el torpedero. Lo cierto es que se consiguió plantear un serio desafío, pues pese a las serias limitaciones de los pequeños buques, y al muy escaso alcance y precisión del torpedo, que hasta finales del XIX no sobrepasó los mil metros de carrera, lo cierto es que esa amenaza alteró sensiblemente todas las perspectivas.

Los acorazados, que entre 1870 y 1880, sólo disponían de un escaso número de enormes cañones de tiro muy lento, debieron dotarse de artillería ligera de tiro rápido (desde ametralladoras al calibre de 7 m/m) de numerosas piezas de calibre medio (entre 10 y 15 cm) en sus bandas, lográndose la carga simultánea hacia 1890, de grandes focos eléctricos para prevenir los ataques nocturnos, mientras se les dotaba de grandes redes metálicas antitorpedo y se procuraba proteger mejor sus muy vulnerables obras vivas, y ello por no hablar de la creciente inseguridad de sus propias bases y fondeaderos.

Incluso desde el punto de vista económico, recompensaba construir torpederos, pues con ello se obligaba al adversario a realizar enormes gastos, modificando, reconstruyendo o incluso desechando y por tanto substituyendo sus impotentes acorazados. De hecho, su construcción se ralentizó durante varios años ante el impacto de la nueva arma.

Los gastos aumentaron también al desarrollarse un nuevo tipo de buque que sirviera de antídoto contra el torpedero, igualmente rápido pero mayor y por tanto más autónomo, habitable y marinero, mejor armado de artillería e igualmente de torpedos, que le daría caza. De esa idea nacieron los "cañoneros-torpederos" en los años ochenta, y los "destroyers" en la década siguiente. Ninguna escuadra arrastraría el peligro de los torpederos sin estar dotada de esa cortina protectora. El destructor, por otra parte, se reveló como el buque torpedero ideal para entrar a formar parte de una escuadra y acompañarla en sus navegaciones substituyendo así en algunas de sus misiones al buque que debía combatir

Pero, además, los partidarios de la "Jeune Ecole" propugnaron ideas por entonces revolucionarias y que la experiencia de las dos guerras mundiales sancionó como sustancialmente ciertas:

1º La estrategia tradicional británica de bloquear estrechamente al adversario en sus propios puertos y de operaciones anfibias contra islas y puntos determina-

(6) ROPP, Theodore, *The Development of a Modern Navy. French Naval Policy 1871-1914*. Naval Institute Press, Annapolis 1987

dos de la costa se convertiría en algo muy difícil y costoso por los siguientes motivos:

a) Necesidad de repostar combustible, dificultad de carboneo en mar abierto, vulnerabilidad mientras se efectúa.

b) Escasa fiabilidad de las máquinas, lo que provocaría constantes averías en un buque bloqueador, por lo general no subsanables a bordo.

c) El tiempo necesario para elevar la presión de vapor de las calderas era tan dilatado que se revelaba como un serio inconveniente, si esa presión se mantenía alta, el consumo de carbón haría muy difícil prolongadas permanencias.

d) El peligro que arrostraban por ataques nocturnos de los torpederos al franquear minados defensivos.

e) Las comunicaciones por tierra de los bloqueados, gracias al telégrafo, serían más rápidas que entre escuadras, que aún si TSH, debían depender de buques rápidos para esas comunicaciones.

f) El ferrocarril permitiría reforzar rápidamente cualquier punto de la costa donde amenazara con efectuarse un ataque o desembarco.

2º La perspectiva de que la próxima guerra sería total y la rapidez en la ofensiva fundamental:

a) Torpederos y cruceros debían realizar bombardeos de terror sobre las poblaciones costeras, provocando el pánico de la sociedad, que exigiría un armisticio.

b) Ambas clases de buques cortarían el tráfico marítimo, vital para Inglaterra, quien recibía del exterior la mayor parte de las materias primas para su industria y de los alimentos para su población, mientras que Francia era mucho menos dependiente de ese comercio marítimo.

c) Ese tráfico sería yugulado tajantemente; un corsario aislado, y más si se trataba de un torpedero, no podía apresar a un gran trasatlántico, debía hundirlo pesara a quien pesara, sin respeto a vidas y bienes, intereses de los neutrales o convenciones internacionales.

d) Un adversario paralizado por tales rápidos y terroríficos golpes se vería en bancarota ante la subida espectacular de los fletes y seguros, así como por la carestía de productos básicos, lo que de nuevo produciría descontento y agitación social.

3º La próxima guerra marítima no vería grandes enfrentamientos decisivos como Trafalgar, sino que sería una agotadora campaña de desgaste para la flota bloqueadora, repartida entre multitud de puntos, que debería atender simultáneamente con la tarea de proteger su tráfico y sus ciudades costeras, y que, por último, podía ser batida en detalle por medios más convencionales, una vez que el desgaste y la dispersión entre tantas misiones la hubiera debilitado sustancialmente.

Aunque alguna de estas presunciones eran exageradas, y a otros problemas dio respuesta la técnica por un lado y el replanteamiento de estrategia por otro, lo cierto es que en general mostraban un cuadro muy razonable. Los franceses se hubieran visto muy alentados de conocer la escasa preparación del Almirantazgo para elaborar una estrategia que augurara su vital tráfico marítimo, como lo de-

muestra el hecho de que en la Primera Guerra Mundial no adoptasen el sistema de convoyes hasta el año 1917.

Estas tesis de la "Jeune Ecole" parecían una buena solución para las marinas secundarias, y su éxito en otros países fue evidente y se mantuvo por largos años. Aceptar, por contra, las de Mahan, parecía o condenarse a una lucha sin posible victoria, o aceptar mansamente la supremacía anglosajona.

A veces, parece como si el principal error de la innovadora escuela fuera la excesiva confianza en los torpederos como vectores del nuevo arma. Intuiciones como la de los buques de apoyo a las flotillas o la de embarcar pequeños torpederos en las embarcaciones mayores, recuerdan poderosamente a las soluciones que se dieron posteriormente, cuando el vector no era un buque, sino una aeronave.

Por último, cabe recordar que el muy discutido almirante Teophile Aube, fue el principal impulsor del arma submarina: a su gestión se debió, entre otros, el proyecto de "Gymnote", coetáneo de nuestro "Peral" que dio lugar ya en 1893 al primer submarino de propulsión mixta y de doble casco: el "Narval".

Aunque una de las principales ventajas que pretendía la "Jeune Ecole", la velocidad, no se podía conseguir con ese tipo de buque, lo cierto es que la invisibilidad o discreción estaba más que asegurada, cosa que también preocupaba a la misma escuela.

Los "torpederos sumergibles" serían pues una formidable arma defensiva, en lo que no se estaba muy en lo cierto, y en un portentoso corsario, en lo que se acertó plenamente. Y lo cierto fue que los submarinos introdujeron un elemento decisivo en la guerra naval.

Volviendo a los torpederos de superficie, lo curioso es que resultaran suplantados en buena medida en sus misiones por los destructores, y que éstos, siguiendo la ley de crecimiento de los buques de guerra, aumentaron su tamaño desde las poco más de trescientas toneladas iniciales a más de mil en poco más de un decenio.

En acción diurna, y ante el desarrollo de la artillería en alcance y precisión, su acción se reveló pronto como suicida si pretendían llevar a cabo el ataque con alguna seguridad de torpedear a sus poderosos y ahora bien defendidos adversarios. Sin embargo, su papel disuasivo resultó de gran valor ante la amenaza de una carga de destructores y/o torpederos, el almirante victorioso o superior en un combate naval debía abrir distancias y poner rumbo paralelo a la posible trayectoria de los torpedos para evitar lo peor, con lo que debía renunciar a muchas de las ventajas iniciales o conseguidas en el combate.

De noche, la potencialidad del torpedo se mantuvo plenamente, y se incrementó con sucesivas mejoras en el alcance, y sobre todo en la precisión, con la introducción del giróscopo, así como en el poder explosivo de su cabeza y en su velocidad.

Aunque algo de todo esto fuera evidente, muchas de estas enseñanzas tardaron en ser percibidas. La humillación de Faschoda pareció invalidar lo que tuviera esta procedencia, aunque la debilidad naval francesa en esa coyuntura no estuviera causada estrictamente por las nuevas ideas, también pesó el que a ser unas tácticas y estrategias pensadas frente a enemigos concretos, principalmente Gran

Bretaña y de forma secundaria Italia, el cambio de alianzas las dejó sin aplicación, aunque alemanes y japoneses harían en lo sucesivo buen uso de alguna de aquellas ideas.

En lo sucesivo, la flota francesa debería atender al Mediterráneo en previsión de ataques de la austriaca y posiblemente la italiana, mientras que la británica se concentraría fundamentalmente en el escenario decisivo de la contienda: el Mar del Norte y Canal de la Mancha, para hacer frente a la poderosa "Flota de Alta Mar" alemana.

En España la suerte de las teorías francesas fue varia. En 1886 el entonces Ministro de Marina almirante Beránger, propuso un plan inspirado en las ideas de Aube, basado exclusivamente en pequeños cruceros y torpederos, aprobado al año siguiente por su sucesor Rodríguez Arias. Pero hay que recordar que dicho plan nunca se llevó a efecto, pues los cruceros ligeros se transformaron en los tipos "Vizcaya" y "Cisneros" y los torpederos previstos se anularon, haciéndose en su lugar el buque de guerra más grande hasta entonces construido en España, el crucero "Carlos V" de más de nueve mil toneladas.

Esta última decisión la tomó el propio Beránger en 1891, y la ratificación fue tan severa, que desde 1887 al plan Ferrándiz de 1908, la Armada Española no llegó a encargar ningún torpedero, con lo que el presunto éxito de las ideas francesas quedó virtualmente en nada.

Otra cuestión que preocupaba seriamente, y en su resolución la Armada española fue una adelantada, fue la de conseguir un buen "caza-torpedero" que fuese capaz de acompañar a las escuadras y de substituirle en alguna de sus misiones. Así surgió el "Destructor" de Villaamil, seguido de las varias series de cañoneros-torpederos, y, por último, la compra poco antes del 98 de los seis "destroyers".

Tal vez uno de los más conspicuos defensores de las ideas francesas en nuestro país fue Peral, no sólo por el proyecto de su submarino, sino por el uso que pretendía darle, la defensa costera, y la necesidad de crear una gran red de estaciones desde la que operaran. Como España parece, al menos en ocasiones, tierra ingrata, no sólo no se continuó con esa experimentación, sino que nuestra Armada fue de las últimas, entre las europeas, en disponer del nuevo buque, por detrás incluso de Portugal y Grecia (7).

Tras el 98, las aquí postergadas teorías fueron objeto de nueva atención, como indica que en el Plan Ferrándiz se encargara un gran lote de torpederos, mayor en número del que hasta entonces se había nunca puesto (casi el doble de los adquiridos en toda la época anterior). El submarino tuvo que esperar algo más, pese a que ya era bastante más prometedor que los torpederos, pero la disposición hacia ellos mejoró paulatina pero ostensiblemente (8).

(7) RAMIREZ GABARRUS, Manuel. *El arma submarina española*. Empresa Nacional Bazán, Ed. no comercial, 1983

(8) OLESA MUÑOZ, Francisco Felipe. "El torpedero nº 1 remonta el Ebro hasta Tortosa" (I y II) *Revista de Historia Naval* nº 9 y 10 de 1985

EL ACORAZADO MONOCALIBRE

Algo que justificaba las teorías de la "Jeune Ecole" era que los grandes avances en la potencia de la artillería naval no habían sido acompañados por un progreso semejante en la precisión del tiro.

Cada pieza disparaba con puntería local, y en esas condiciones era realmente difícil dar en el blanco. El ritmo de tiro de las más gruesas de 20 cm en adelante, era tan lento, cosa de un disparo cada diez minutos o menos, que hacía virtualmente imposible corregir el tiro.

Por ello, la opinión más difundida entre todas las Marinas, era que la batalla naval sería una gran "melée" de buques que entablarían combate artillero a corta distancia (dos o tres mil metros), que en formación de cuña, por su velocidad y maniobrabilidad, cada escuadra sería controlable, y que, por tanto, éstas tenderían a entrecruzarse y mezclarse entre sí. Todo terminaría en un estruendo de artillería y hasta fusilería a boca de jarro, con los buques utilizando el espolón para embestir y torpedeándose mutuamente.

Incluso seguía considerándose seriamente la posibilidad de abordajes. La "Royal Navy" no desechó las hachas, sables y picas, así como el "Cutlass" hasta 1905 (9). Experiencia comprobada en la Guerra del Pacífico entre Chile de un lado y Perú y Bolivia del otro, pese a que ambos disponían de buques acorazados, pero desmentida posteriormente en campañas posteriores.

Se pensó que el combate entre dos buques se decidiría con unos pocos grandes proyectiles de alto explosivo impactando en zonas vitales del barco. Los franceses se inclinaban por considerar como objetivo la línea de flotación enemiga, que en sus buques estaba protegida por una faja completa de proa a popa, mientras los británicos preferían destruir los cañones y obras muertas del contrario, llevando los suyos muy protegidos, y dejando en sus navíos parte de la flotación sin blindaje en los extremos. La polémica se extendió a si era mejor la protección vertical u horizontal, o si serían más efectivos los proyectiles perforantes o explosivos.

Los torpederos eran considerados como algo de gran importancia en este tipo de combate, tanto en sus prolegómenos, como en su desarrollo y epílogo. Al principio, como descubierta y vanguardia iniciarían el fuego, luego, generalizado éste, circularían entre los acorazados propios y contrarios, protegiendo a los amigos de los torpederos adversos y procurando alcanzar a los enemigos. Por último, serían necesarios para rematar a los buques contrarios averiados, impidiendo así su huida, reparación y posterior vuelta a la lucha.

De este modo, la batalla naval, más que un combate de conjunto, quedaría disgregada en una serie de escaramuzas, en las que prevalecería el número y la decisión de cada comandante, factores ambos muy gratos a las doctrinas francesas.

La realidad posterior desmintió aquellas previsiones, los almirantes no quisieron exponer así sus escuadras y las mantuvieron en largas líneas de fila, firme-

(9) MARDER, A. *British Naval Policy 1880-1905*. Putnam, Londres 1941

mente bajo su mando, no en grupos de cuña. El fuego se iniciaría a distancia máxima eficaz de su artillería media de tiro rápido, y aunque el gasto de municiones fuera tremendo, se pensaba que un gran número de proyectiles explosivos impactando en zonas no protegidas de los buques, podía causar enormes bajas, destrucciones, incendios y explosiones secundarias que los pusieran fuera de combate, aunque sus partes vitales siguieran incólumes.

Cuando el enemigo estuviera en aprietos, sería el momento de acercarse y acabar con él con los grandes cañones y/o el ataque de destructores y torpederos.

Estos, por su parte, conservaron el ya citado papel disuasivo, tanto en la batalla del Yalú (1894) como en la del Mar Amarillo (1904) el vencedor dejó de explotar su éxito por la amenaza o el desesperado contraataque de los buques torpederos del bando vencido.

El sistema antes expuesto fue el que, de hecho, proporcionó a Japón la decisiva victoria de Tsushima frente a la flota rusa. Su superioridad estaba asegurada tanto por que los japoneses habían introducido sustanciales mejoras en la dirección, control y corrección del tiro, como por que sus granadas tenían el demoledor "shimose".

Ante aquella prueba, una primera reacción fue la de aumentar el área protegida en los buques, cosa que fue posible gracias a los nuevos aceros endurecidos de que se disponía desde mediados de la década anterior, cuando ya se avanzaba el demoledor efecto de las piezas medianas de tiro rápido, y otra fue la de aumentar todo lo posible dicha batería, e incluso colocar otra de calibre intermedio entre las pesadas y las citadas, de velocidad de tiro mayor que las pesadas, y de efectos mucho más contundentes que las medianas.

Así se llegó a acorazados como los británicos de la clase "Nelson" de 1905, con casi 18.000 toneladas a pleno desplazamiento, 18 nudos de velocidad, armados con cuatro cañones de 305 m/m en torres a popa y proa, diez de 234 m/m en torres simples y pareadas en las bandas, y 24 de 76 m/m, aparte de 5 tubos lanzatorpedos. También los cruceros acorazados crecieron espectacularmente, entre ellos tal vez el mejor fuera el ruso "Rurik", un buque de más de 15.000 toneladas, capaz de dar 21 nudos, armado de 4 piezas de 254 m/m, 8 de 203 m/m y 20 de 120 m/m, aparte de dos tubos.

Aquellos buques representaban el máximo de la potencia que se podía esperar, y baste su comparación con nuestro "Pelayo" o los cruceros "Cisneros", por entonces en servicio, y cuyo diseño apenas se remontaba a una quincena de años antes pero incluso esos leviatanes quedaron obsoletos casi antes de nacer por la sorprendente decisión de John Fisher, primer lord del Almirantazgo.

El 2-X-1905, cinco meses después de Tsushima, se ponía la quilla en Portsmouth del "Dreadnought", el primer acorazado monocalibre del mundo. Se trataba de un enorme navío de casi 22.000 toneladas a plena carga, y empleando tanto carbón como nafta como combustible, llegaba a los 21 nudos, con una autonomía de más de seis mil millas.

Pero lo realmente nuevo era su armamento, dispuesto en torres que podían hacer fuego en todas direcciones, y diseñado primordialmente para el combate a larga distancia: diez piezas de 305 m/m, complementadas con una batería antitorpedera de 27 de 76 m/m, su protección, sin émbolo dejaba algo que desear.

Tal opción, que obligaba a la "Royal Navy" a renovar por entero su escuadra, partiendo casi de cero y renunciando a la previa ventaja acumulada, venía facilitada por el rápido desarrollo de los sistemas de puntería, gracias al trabajo del capitán Scott, y a las mejoras en rapidez de carga, alcance, estabilidad y homogeneidad de cargas y proyectiles en las piezas gruesas.

Con dicho armamento, los nuevos acorazados podían destruir a placer a los anteriores, pues disparando por salvas, su fuego alcanzaría el doble, al menos, de distancia, y tendría mucha mayor conturendencia. El enemigo no recibiría así un cierto número de medianos proyectiles que tardarían en producir sus efectos, para evitar la mayor parte de los cuales bastaría con un relativamente limitado blindaje, sino unas pocas salvas de proyectiles pesados que le echarían a pique antes incluso de poder llegar a distancia para responder.

Se observó además, que al combatirse a esas distancias, el último tramo de la trayectoria del proyectil describiría una parábola, incidiendo, no como hasta entonces, en la obra muerta atravesándola horizontalmente, sino verticalmente, lo que le permitiría alcanzar partes vitales, como máquinas, calderas y pañoles, con efectos demoledores.

Esto no hizo más que proporcionar otro acicate para reanudar con más determinación la carrera de armamentos navales, pues todos querían disponer de los nuevos buques, y, por otra parte, al haberse hecho tabla rasa de los anteriores, permitió a Alemania abrigar la esperanza de llegar a igualar o poco menos sus fuerzas con las británicas, Francia pareció demostrar poco interés por los nuevos acorazados, mientras curiosamente Mahan se oponía a aquellos enormes y carísimos buques.

Las ideas de Fisher no acabaron allí, deseoso de obtener un buque de crucero que pudiese acompañar y flanquear a las escuadras, decidió dar paso al "crucero de batalla", un "dreadnought" dotado de mucha mayor velocidad, con el mismo o poco inferior armamento, todo ello en detrimento de la protección.

John Fisher pensaba que de la experiencia de Tsushima se podía extraer que los factores fundamentales en un crucero eran la velocidad y el armamento, y que el blindaje era algo secundario, pues los cruceros japoneses se habían inpuesto a los acorazados rusos.

De hecho, no se trataba de una idea nueva en la mentalidad naval inglesa, desde fines de los años ochenta del siglo anterior, Gran Bretaña había optado por grandes cruceros (del tamaño casi igual al de los acorazados) muy veloces y poderosamente artillados con piezas de calibre medio, pero de débil protección. Se suponía, como con los cruceros de batalla, que eran lo suficientemente veloces para huir de un enemigo más fuerte, y tan artillados, que aplastarían a uno inferior sin que éste pudiera apenas contestar a su fuego. El único cambio básico fue el de reemplazar la artillería mediana por la pesada de largo alcance.

Al menos, esos buques proporcionaban bastante estabilidad como plataformas de tiro y un espacio desaconstumbrado para su dotación. Pero, como señaló Churchill, si se quería que acompañasen y combatesen junto a los acorazados, debían estar bien protegidos, y era, por tanto preferible, aunque fuera más caro, construir acorazados rápidos en vez de los discutibles cruceros.

El primero de ellos el "Invencible" de 1906, con más de 20.000 toneladas a plena carga, ocho piezas de 305 m/m, 16 de 10 cm y cinco tubos pero con una faja de sólo 178 m/m y una protectriz de menos de tres pulgadas, lo que le hacía muy vulnerable a granadas disparadas desde lejos por la razón que hemos expuesto. Nótese como, sin embargo, el calibre de la batería secundaria se ha incrementado sobre la del "Dreadnought" indudablemente insuficiente para batir con eficacia a los cada vez más potentes y mejor armados destructores. (10)

La Primera Guerra Mundial mostró tanto sus cualidades como sus limitaciones. Resultaron inmejorables para cruzar el Atlántico desde la metrópoli y destruir en las Malvinas a la escuadra de cruceros acorazados y ligeros de Von Spee, pero cuando debieron enfrentarse a buques con armamento parecido y mucho más protegidos en Jutlandia, tuvieron dolorosas pérdidas.

Sus homólogos alemanes, aparte de alguna mayor perfección técnica se beneficiaron de una concepción menos ambiciosa y más realista: concebidos para operar en el Mar del Norte, la atención concedida en los británicos a la autonomía, dotes marineras y habitabilidad, pudo desviarse en ellos al aumento de la protección, a la que incluso se sacrificó parte del peso concedido al armamento principal, con la misma velocidad.

El que los buques alemanes dispusieran de un calibre principal algo menor que el de los británicos, no supuso una desventaja, principalmente por su mejor sistema de puntería y porque, sorprendentemente, las granadas inglesas resultaron de mala calidad, con una cierta tendencia a quebrarse.

En paralelo, aunque con algún retraso por que el énfasis se había puesto en los buques de primera línea, se fue desarrollando el crucero ligero, también basado en un calibre principal único, el de 152 m/m o parecido, que vendría a sustituir a los anteriores cruceros protegidos. En ellos, como en tantas otras unidades, empezaron a introducirse las turbinas y los combustibles líquidos entre tantas otras mejoras, mientras que el bautismo de fuego del TSH embarcado tuvo lugar en Tsushima

Algunas de las ideas expuestas en este apretado resumen no eran todavía evidentes en 1908, como no lo era el progresivo y amenazador crecimiento del arma submarina alemana, muchas de ellas sólo alcanzarán el decisivo juicio de la experiencia años después a los estudiados, así que no sólo excederíamos del tiempo y el espacio concedidos, sino de los precisos márgenes temporales de la época que se pretende analizar.

No queremos, sin embargo, finalizar esta exposición, sin mencionar al menos un hecho que tuvo lugar en estos primeros años del siglo y que estaría destinado en el futuro a alterar profundamente la guerra en el mar: en 1903, un pequeño artefacto de tela y madera, impulsado por un motor de motocicleta, logró despegar

(10) MARTIN LOPEZ, José. *Cruceros*. San Martín. Madrid 1976, ver también GUTIERREZ DE LA CAMARA; José Manuel. "Evolución del crucero desde la primitiva fragata al crucero de combate" *Revista de Historia Naval* n° 16. año 1987.

del suelo en Kittyhawk, con Wilbur Wright en sus mandos... muy pocos años después, las principales marinas ya se preocupaban por su utilidad como explorador y como torpedero. En otra dirección, Von Zeppelin, mejoraba el diseño de sus dirigibles para la marina alemana...