

**BREVE HISTORIA
DE LAS BATALLAS NAVALES
DE LOS ACORAZADOS**

Víctor San Juan



Colección: Breve Historia
www.brevehistoria.com

Título: *Breve historia de las batallas navales de los acorazados*
Autor: © Víctor San Juan
Director de la colección: Luis E. Íñigo Fernández

Copyright de la presente edición: © 2018 Ediciones Nowtilus, S.L.
Camino de los Vinateros 40, local 90, 28030 Madrid
www.nowtilus.com

Elaboración de textos: Santos Rodríguez

Diseño y realización de cubierta: Universo Cultura y Ocio
Imagen de portada: Acorazados USS Nueva Jersey y Missouri USS y
crucero de misil teledirigido USS Long Beach

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra (www.conlicencia.com; 91 702 19 70 / 93 272 04 47).

ISBN edición impresa: 978-84-9967-987-7
ISBN impresión bajo demanda: 978-84-9967-988-4
ISBN edición digital: 978-84-9967-989-1
Fecha de edición: noviembre 2018

Impreso en España
Imprime: Medianil Gráfico
Depósito legal: M-32925-2018

*En memoria de Casto Méndez Núñez,
comandante de acorazado*

Índice

Prólogo	13
Inventario batallas navales de acorazados	17
Capítulo 1. Comienzo confuso y accidentado.	
Batallas de Hampton Roads y Lissa	21
El bricolaje entra en guerra	21
Nace el buque acorazado	30
Una batalla a encontronazos	34
Naufragios y explosiones	43
Capítulo 2. Aventura en el Pacífico.	
Batallas de El Callao, Iquique y Angamos	55
Diplomacia decimonónica	55
Dos bombardeos forzados	68
El Pacífico en llamas	80

Capítulo 3. Larga ruta al matadero.	
Batallas del Yalú, Mar Amarillo y Tsushima	95
Dos acorazados acribillados	95
Exterminio de dos flota	114
Matadero estación término: Tsushima	130
Capítulo 4. Cuarta generación.	
Advenimiento del acorazado dreadnought (1906)	159
Un barco revolucionario	159
Las nuevas flotas	170
Resto del mundo	181
Capítulo 5. Sacrificio útil.	
La batalla del Banco de Dogger (1915)	193
Albores de guerra	193
Incurción en la bahía enemiga	198
La batalla del banco de Dogger	202
Capítulo 6. Choque total.	
La batalla de Jutlandia (1916)	215
Cien años después	215
Carrera al sur	223
Carrera al norte y despliegue	237
Id contra el enemigo	250
El fin de una flota	264
Capítulo 7. Superacorazados en combate.	
Estrecho de Dinamarca y Fuerza Z (1941)	271
Limitando armamentos navales	271
Un acorazado impresionante	277
La sombra de Jutlandia	283
Atrapadlo a cualquier precio	291
«Por quién doblan las campanas»	295

Capítulo 8. La aventura del <i>Jean Bart</i> .	
Huida y batalla de Casablanca (1942)	303
Quinta generación	303
«La gran evasión»	308
Combatiendo amarrados	315
Capítulo 9. Epopeya nórdica.	
<i>Scharnhorst</i> y <i>Tirpitz</i> en el frío norte	321
Audaz cambio de escenario	321
Convoyes en el Ártico	331
La reina puesta en juego	339
Capítulo 10. Desafío a los cielos.	
La batalla del mar de Sibuyán (1944)	351
Acorazado <i>Yamato</i>	351
Una larga retirada	356
El fin de dos megaacorazados	360
Capítulo 11. Carga suicida.	
La batalla del Estrecho de Surigao (1944)	371
Legado irrenunciable	371
El milagro de Kurita	377
La última batalla de acorazados	385
Capítulo 12. Los últimos acorazados.	
¿Vulnerables e indefensos?	393
Restos del naufragio	398
Bibliografía y fuentes	405
Enciclopedias	409

Prólogo

Los tiempos adelantan que es una barbaridad. Si a un sufrido marinero participante en la batalla de Trafalgar se le hubiera dicho que, pocos años después, los navíos de línea no tendrían otro futuro a medio plazo que la leña o el desguace, se hubiera reído de nosotros, incrédulo. Sin embargo, con la Revolución Industrial del siglo XIX iba a llegar un cambio tan radical como la extinción de los buques de remo, imperantes desde la antigüedad, tras la batalla de cabo Celidonia de 1616: la aparición de la fragata acorazada *Gloire*, en 1862, hizo que los navíos de línea veleros tuvieran que ceder su puesto de preeminencia a los acorazados de vela y vapor. Pero esto no sucedió de un día para otro: el cambio se extendió una larga época, que tuvo su arranque con el advenimiento del acorazado como síntesis entre el navío de línea a vapor y las baterías acorazadas. La transición duró unos cuantos

años; los primeros buques blindados, a pesar de contar con máquinas de vapor, no prescindieron de mástiles y velas; por debajo de la coraza, sus cascos seguían siendo de madera. Y los cañones continuaban donde habían estado siempre, en las cubiertas de batería. La táctica ancestral de combatir en fila india —línea de batalla— mostrando el costado al enemigo, permanecía invariable.

Sin embargo, todo había cambiado. Las forjas y altos hornos proveyeron pronto a los astilleros de planchas metálicas con las que blindar el buque y construir su casco, y así los acorazados pasaron a ser embarcaciones metálicas. Se crearon potentes máquinas alternativas, capaces de moverlos tan rápido que mástiles y velas resultaban un estorbo. Además, las fábricas de artillería aumentaron el tamaño, calibre y capacidad destructiva de los cañones; algunos eran tan grandes que necesitaban una instalación giratoria específica llamada barbete; para protegerla, se convirtió en torreta giratoria, como la de los carros de combate actuales. Los acorazados empezaron a evolucionar rápidamente, y se convirtieron en máquinas grises, humeantes, ciegas y peligrosas capaces de disparar proyectiles que estallaban al impactar contra el enemigo. Pero también fueron víctimas de su propio y rápido progreso: si los viejos navíos de línea podían aguantar noventa años o más en listas, un acorazado con más de quince se consideraba anciano, y alcanzaba antes la obsolescencia que el fin de la vida útil. Era el precio que las escuadras pagaron con tal de disponer de los últimos adelantos al precio que fuera; entraban así potencias rivales en las famosas carreras de armamentos que solo los Tratados Internacionales conseguían detener.

Con los nuevos buques de guerra la guerra naval cambió, puesto que eran capaces de empeñarse en combate a varios kilómetros, no a pocos centenares de metros como los antiguos navíos. El marino romántico

de la época clásica, rudo y sufridor de avatares, pasó a ser técnico eficiente, capaz de entender, manejar y reparar las nuevas máquinas, o trabajador entrenado para acarrear carbón a las calderas, disparar los enormes cañones o realizar las mil y una tareas que una gigantesca bañera metálica necesita para ser arma eficiente. Seis diferentes generaciones de buques blindados se fueron relevando: fragatas blindadas (1860-1870), acorazados de torres y reducto central (1870-1880), acorazados policalibre predreadnought (1880-1905), acorazados monoc calibre dreadnought (1906-1915), superdreadnought (1916-1925), super acorazados monoc calibre (1925-1945). La cuarta generación (dreadnought) incorporó un tipo de buque de guerra, el *battlecruiser* —crucero de combate o crucero de batalla— nacido en 1908 a partir del crucero acorazado. Con la debida licencia lo consideraremos un integrante más del mundo acorazado, que sería imposible entender sin su presencia.

La historia del acorazado a través de sucesivas conformaciones llevó consigo la disputa de veintitrés batallas navales en todos los océanos del globo. Pero existen tres ocasiones únicas, trascendentes y fundamentales, en las que el enfrentamiento entre acorazados adquirió tal importancia —por las repercusiones bélicas, políticas y económicas— que invadieron la propia Historia humana. Fueron la batalla de Tsushima, librada con la tercera generación de buques acorazados en 1905, la gran batalla naval de Jutlandia, disputada en el mar del Norte 11 años después con la cuarta generación de acorazados dreadnought, y el combate del estrecho de Dinamarca, en primavera de 1941, combate de superacorazados de sexta y última generación. Ello no significa que el resto de familias acorazadas no tuvieran su ocasión, es decir, su cita con la fama y la gloria: la primera tuvo la batalla de Lissa, la segunda el combate de Angamos, y la Quinta

(paradójicamente anacrónica) la batalla del estrecho de Surigao, en 1944, último enfrentamiento entre acorazados. Tras erigirse el buque blindado en componente principal de las flotas e instrumento para la hegemonía política y militar, terminada la Segunda Guerra Mundial sería destronado por el portaviones.

En estas páginas repasaremos las batallas que enfrentaron a acorazados de medio mundo contra los del otro medio, conociendo los ingenieros que diseñaron buques tan asombrosos y los pundonorosos marinos que los llevaron a la guerra haciendo frente al destino. Pero, antes de nada, una pequeña nota introductoria al lenguaje acorazado: si los cañones de épocas anteriores se conocían por el peso (en libras) de la bala disparada, los de los acorazados se caracterizan por el diámetro —en pulgadas o milímetros— de la boca del cañón. Las extrañas medidas de calibre en milímetros (152, 203, 305 o 406) vienen así porque, dado el predominio naval británico durante el siglo XIX, se medían en pulgadas, siendo, respectivamente, 6, 8, 12 o 16 pulgadas (1 pulgada son 2,54 cm). Con el tiempo, los acorazados llevaron protección lateral en los costados y también horizontal en las cubiertas además de las torres de artillería. Como regla general se considera que una coraza es capaz de resistir proyectiles disparados por un cañón de calibre igual a su espesor. De esta forma, la ancestral competencia entre el cañón y la coraza quedó resuelta con salomónico veredicto: las tablas.

Víctor San Juan

Inventario batallas navales de acorazados

1. Batalla de los Empalmetados (Gibraltar) (1782). Baterías flotantes derrotadas en el decimocuarto asedio de Gibraltar
2. Batalla de Sinope (1853). Escuadra turca aniquilada por escuadra rusa
3. Batalla de Hampton Roads (1862). Fragata blindada *Merrimack* confederada contra escuadra unionista
4. Combates de Papudo y Abtao (1865-66). Escuadra española del Pacífico contra las de Perú y Chile
5. Batalla del Callao (1866). Escuadra española del Pacífico bombardea puerto del Callao
6. Batalla de Lissa (1866). Escuadra italiana contra escuadra austríaca del Adriático

19. Batalla del estrecho de Dinamarca (1941). Acorazado alemán *Bismarck* hunde al crucero de batalla británico *Hood*
20. Batalla de Casablanca (1942). Flota francesa se enfrenta a invasión norteamericana (operación Torch)
21. Batalla del Cabo Norte (1943). Acorazado alemán *Scharnhorst* hundido por acorazado británico *Duke of York*
22. Batalla del Mar de Sibuyán (1944). Fuerza de acorazados de Kurita es atacada por portaviones estadounidenses
23. Batalla del estrecho de Surigao (1944). Fuerza de acorazados de Nishimura se enfrenta a una flota de acorazados estadounidenses

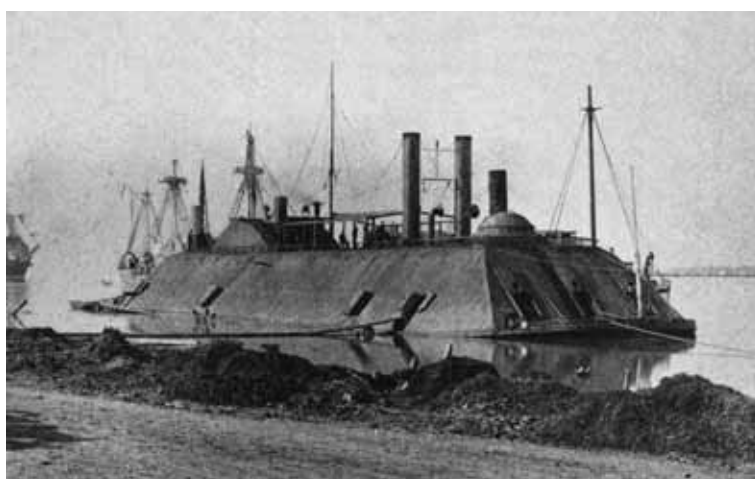
1

Comienzo confuso y accidentado. Batallas de Hampton Roads y Lissa

EL BRICOLAJE ENTRA EN GUERRA

El buque acorazado fue un invento francés decimonónico; pero no se trató de una idea feliz, sino síntesis de inventos previos en los que se intentó conjuntar coraza, artillería y máquina de vapor en las naves militares. Algunos de estos inventos fueron auténticos engendros, otros simples puestas en práctica de ideas y artilugios más o menos afortunados. El bricolaje bullía en las mentes de los que, a mediados del siglo XIX, aún no sabían que iban a inventar el acorazado. La chispa básica se había encendido en la más remota antigüedad, cuando los griegos decidieron forrar con una armadura o *thorax* a los guerreros *hoplitas*, protegiéndolos así de espadas y lanzas enemigas. La armadura propiamente dicha pasó al Imperio romano, y de esta al Medievo, cuando algunas derrotas francesas a

se alojaba una batería de dieciséis cañones de cincuenta libras (ocho por cada banda). La gran diferencia, aparte de la coraza metálica de once centímetros. de la caseta, era una primitiva máquina de vapor con hélice para navegar a no más de cuatro nudos. Entre ellas y las baterías de *monsieur* d'Arcon debemos mencionar otra batería intermedia, la *Demologos* de Robert Fulton, promotor de la navegación a vapor capaz de poner en servicio el primer buque de motor en una línea comercial (Nueva York-Albany), el *Clermont*, en 1807. Para la Armada de los Estados Unidos construyó en 1814 un catamarán de unos cincuenta metros de eslora, armado con veinte cañones de treinta y dos libras, que se demostró eficiente y maniobrabable en entornos fluviales, propulsado por una rueda de paletas entre ambos cascos. En 1854, sin embargo, ya había hecho su aparición un nuevo invento, la hélice. Las marinas militares la recibieron con los brazos abiertos, pues las ruedas de paletas, con tambores vulnerables, no se consideraban factibles para una nave militar. Exigían la colocación de las máquinas transversalmente, ocupando gran



Incalificable aspecto de una batería acorazada (la *Cairo*) movida por máquina de vapor, como las primeras *Dévastation* de la Guerra de Crimea.

Charles Estanislás Dupuy de Lôme, que proyectó el primer auténtico buque acorazado a partir del navío de línea a vapor *Napoleón*.



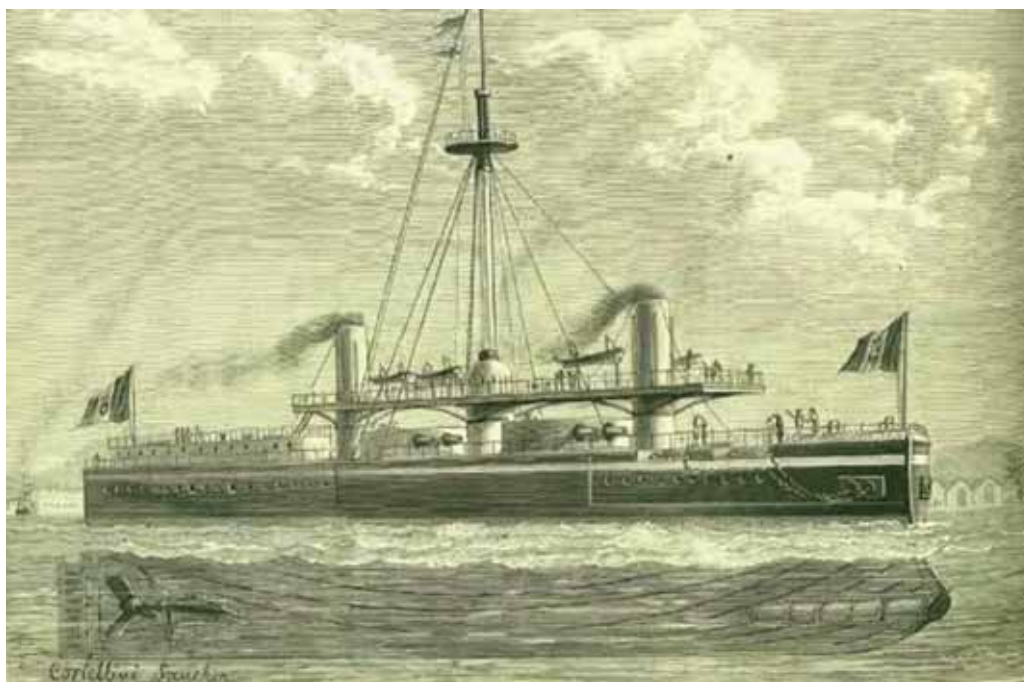
Este ingeniero gozaba de merecido prestigio por haber materializado el primer navío de línea propulsado por máquina de vapor, el *Napoleón* de 1852. Con esta experiencia, ideó un buque de las dimensiones del *Napoleón* protegido con dos fajas de hierro de 12 centímetros de espesor, una abarcando la obra muerta hasta un metro por debajo de la línea de flotación y otra similar sobre la batería. La única solución para poder meter en el casco del *Napoleón* el peso de estas corazas (quinta parte del desplazamiento) y la planta motriz sustituta del lastre, era renunciar a los tradicionales castillo, alcázar y la otra batería. El resultado, fruto de la lógica de diseño, fue un navío raso de combate con una sola batería, apenas 5 metros y 500 toneladas mayor que el *Napoleón*, dotado de máquina de vapor de 2500 caballos para alcanzar 13 nudos de velocidad y armado con 32 cañones obuses de 160 milímetros. Su aparejo de vela, cuatro palos, quedó en bergantín-goleta (como el *Juan Sebastián*



Primer acorazado, la *Gloire*, en la que con respecto al navío de línea aparecían coraza, espolón y máquina de vapor, conservando una única cubierta de batería y prescindiendo del alcázar de popa. El peso del aparato propulsor sustituía al tradicional lastre.

en la década de 1860 imitada por el resto de naciones, con Gran Bretaña e Italia a la cabeza.

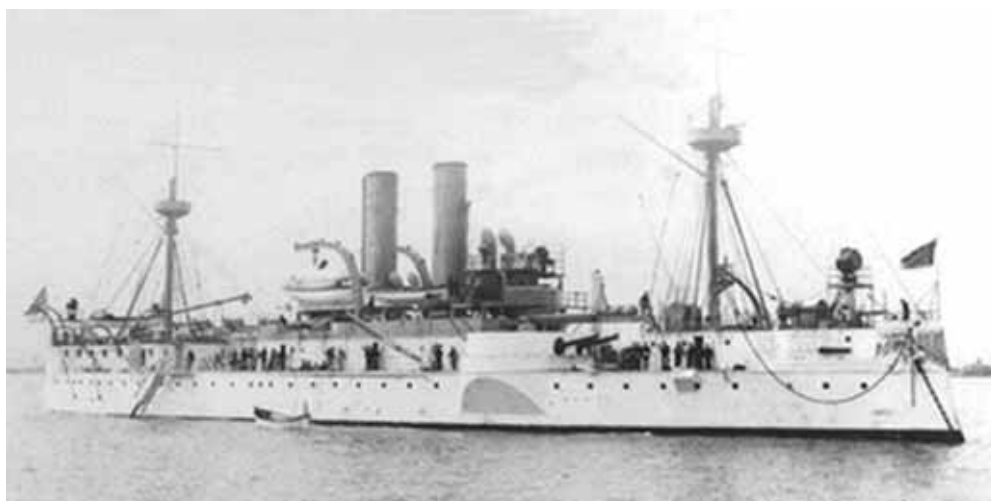
El acorazado no solo trazaba una línea diferenciadora en su aspecto, propulsión y concepción innovadora, sino también en campos como las tácticas de manejo en batalla y la estrategia de empleo en escuadra, completamente distintas a partir de ahora. Alarmados, los británicos se lanzaron a la construcción de buques acorazados y aprobaron un desmesurado proyecto, los *Warrior* y *Black Prince*, repletos de inventos y que doblaban en desplazamiento a la *Gloire*, con eslora treinta y cinco metros superior, artillería de cuarenta cañones y máquina más potente para velocidad similar. Inevitablemente desequilibrados, estos mastodontes resultaron casi imposibles de gobernar, así que se moderó el Almirantazgo con el encargo de los *Héctor* (*Héctor* y *Valiant*) similares a la *Gloire*. Mas enseguida retomaron el camino del gigantismo con los *Northumberland* de 1865. Pronto surgió



Acorazado de torres y segunda generación *Duilio*, respuesta italiana al impreciso concepto inicial del buque blindado.

con los que este ingeniero alumbró, gracias a su excelente trabajo, la tercera generación de acorazados predread-noughts, tras la primera de las fragatas acorazadas y la segunda de los blindados de reducto central o torres. Igual que el *Warrior*, aún queda uno de ellos en nuestros días, el *Cerberus* de 1873, adquirido por Australia para la defensa del puerto de Melbourne ¡contra los rusos! y que aún está allí, hundido en aguas de poco fondo.

Estos prometedores y armónicos diseños no le evitaron a Reed otra polémica, esta vez a cuenta de los italianos. Muy pendiente del desarrollo del buque blindado tras el estropicio de Lissa, Benedetto Brin fue capaz de proyectar, por las mismas fechas que los *Devastation* británicos, dos acorazados de torres, mastodontes de 11 000 toneladas que los superaban por completo, los *Duilio* y *Dandolo* de 1876 y 78, montando cuatro enormes cañones de 450 milímetros cada uno para empeñar



No contento con ser un pésimo acorazado, el *Maine* terminó sus días provocando una guerra.

cuartas partes, con 6.700 toneladas de desplazamiento y 4 cañones de 254 mm. en dos torres, además de otras 6 piezas de 6 pulgadas distribuidas por la cubierta.

Si comparamos los planos en planta de ambos buques (*Duilio* y *Maine*) vemos que el segundo, botado 14 años después, tenía ambas torres de artillería mucho más separadas. Es decir, los ingenieros americanos no se habían dado cuenta de que el secreto del acorazado italiano era mantener la masa de ambas torres cerca del centro de gravedad, evitando peligrosos momentos de inercia longitudinales. Efectivamente, el *Maine* se reveló mal buque, poco marineramente y que tendía a meter la proa en la mar cuando se forzaba la máquina; ordenar «avante toda» era para su comandante internarse en una temeraria zona roja. Otro de los muchos defectos del *Maine* era que tenía los paños de municiones contiguos a las carboneras, con el peligro que ello representaba por las combustiones espontáneas del mineral.

A comienzos del año 1898, en plena crisis hispano-norteamericana a cuenta del abierto intervencionismo yanqui en la insurrección cubana que ya llevaba años

2

Aventura en el Pacífico. Batallas de El Callao, Iquique y Angamos

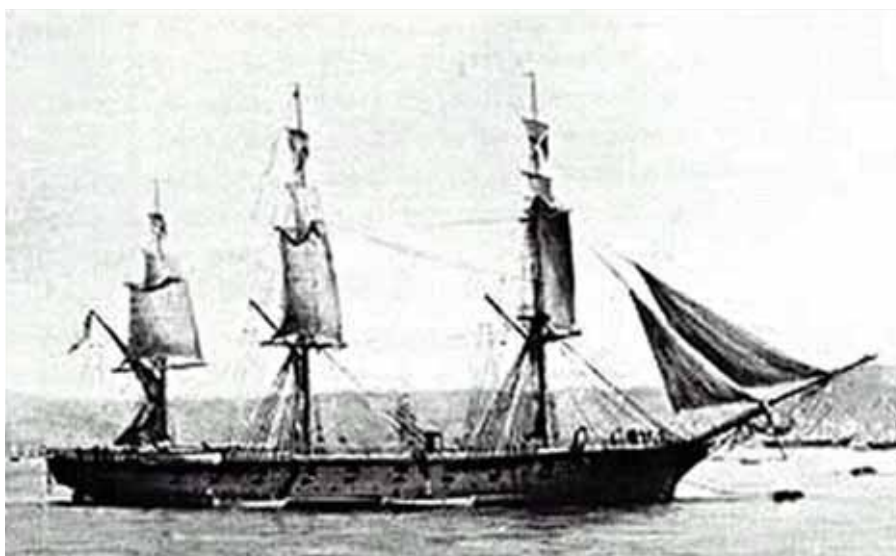
DIPLOMACIA DECIMONÓNICA

A fines de 1864 parecía que la época de las grandes aventuras transoceánicas, exploradoras y científicas de otros tiempos (como las de James Cook en el *Endeavour*, el conde de la Pérouse con la *Boussole* y la *Astrolabe*, o la llevada a cabo por Alejandro Malaspina en 1789-1794 con las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*) eran periplos legendarios de otros tiempos. Sin embargo, en el puerto de Cartagena una hermosa fragata acorazada de 96 metros de eslora y 7420 toneladas de desplazamiento, con blindaje de 12 centímetros de hierro sobre 44 centímetros de madera de teca, estaba recibiendo toda su artillería (34 cañones *Rivera* de 20 centímetros y casi 4 toneladas de peso cada uno), repasando sus máquinas de dos cilindros horizontales alimentados por 8 calderas de vapor y



Fragata acorazada española *Numancia*, primer blindado en dar la vuelta al mundo y entrar en combate, así como origen de una pequeña «familia acorazada» española.

tuvo muertos, solo dieciséis heridos entre ellos su comandante, por dirigir la acción desde el puente descubierto. Realizó más de un millar de disparos, la mitad de ellos con balas sólidas y el resto con granadas; juzgándose que, para este volumen de fuego, los daños que causó no fueron grandes. Así pues, el primer acorazado español en entrar en combate sacó notable desde el punto de vista defensivo, y solo aprobado ofensivamente con sus cañones de ánima lisa, que dejaron el buque, como a menudo sucede con la artillería, por debajo del valor y entrega desplegados por la dotación. Sin embargo, la fragata acorazada recibió ante El Callao un clarísimo espaldarazo por su solvencia enfrentándose a fortalezas terrestres que, desde tiempos de Nelson, se decía que eran algo que un navío de combate debía siempre tratar de evitar. Evidentemente, los buques se hunden pero las fortalezas no; hay que reducirlas a escombros para darlas por muertas, y si por lo que sea los



Corbeta chilena *Esmeralda* que, al mando de Rebolledo Williams, capturó la goleta *Covadonga*, siendo víctima años después del monitor peruano *Huáscar*.

eran remitidas para engrosar la Escuadra, que, en desgraciadísimo episodio, a fines de noviembre perdía la fragata *Triunfo* por incendio fortuito en las Chinchas, por lo que quedó momentáneamente sola la *Resolución*. Por último, a fin de año se decidió el envío, en la estela de las fragatas mencionadas, de la *Numancia*, que pronto dejó Cartagena llegando a Cádiz para cargar más de mil toneladas de carbón; un importante porcentaje de su desplazamiento que, junto con los pertrechos oceánicos, tuvo que dejarla literalmente hasta los topes y hundida sobre la línea de flotación.

Mientras tanto, Pareja había llegado con buen pie, izando su enseña en la *Villa de Madrid*, donde culminó su gestión diplomática con el Tratado Vivanco-Pareja: Perú indemnizaría a España y se liquidarían las deudas pendientes, mientras España devolvía las Chinchas y la *Iquique*, con el marco de fondo de un tratado de paz. El Gobierno español lo aprobó y Pareja ascendió a vicealmirante; pero



Goleta de vapor peruana *Amazonas*, perdida por embarrancada en el engañoso escondrijo de Chiloé.

hasta siete nudos y mareas de seis metros de carrera, donde penetrar con grandes buques de más de ocho metros de calado como la *Numancia* era aventura de alto riesgo.

Chilenos y peruanos, conscientes de su inferioridad, reservaban sus naves hasta la llegada de tres refuerzos encargados en Europa, el monitor acorazado *Huáscar* (construido en Inglaterra, de 1800 toneladas y armado con 2 cañones de 254 milímetros), la fragata *Independencia* tipo *Numancia*, y la corbeta *Tornado*. Esta estrategia elusiva no les libró de problemas, pues cedieron el dominio del mar a los españoles y pagaron las consecuencias de navegar en semejantes lodazales, donde embarrancó la *Amazonas*. Fue una pérdida total. Por otra parte, Rebolledo, con la *Esmeralda*, no tuvo prisa en unirse a su flota y cuando supo que los españoles se acercaban a Chiloé tuvo buen cuidado de acercarse por allí.

En efecto, entrando febrero Méndez Núñez remitió a Chiloé las fragatas *Blanca* y *Villa de Madrid* para buscar las unidades enemigas en su escondrijo. Llegaron el día 7 y encontraron los buques chileno-peruanos acoderados en



Medallón
conmemorativo
del más célebre
acorazado
español, la
fragata acorazada
vueltamundista
Numancia.

poder conseguir excelentes medias haciendo navegación mixta, es decir, a vela y motor. Cruzó el ecuador a ocho nudos y el 29 de agosto alcanzó a la *Berenguela*, entrando en el archipiélago tagalo por el estrecho de San Bernardino, atravesado y cartografiado por la expedición Malaspina en 1790 y la escuadra de Filipinas del general Alava en 1795, ambos de la Armada española. La fragata acorazada llegaba a Manila el 8 de septiembre escoltada por el cañonero *Mindanao*, que trajo al comandante del acorazado, Juan B. Antequera, la noticia de su ascenso a brigadier. La *Berenguela* arribó más de una semana después, y pasó la *Numancia* al arsenal de Cavite para terminar de ajustar máquinas, limpiar el casco, repasar artillería, embarcar víveres, agua y municiones y dar descanso a las dotaciones. Dejando el *Marqués de la Victoria* en Filipinas —donde operó contra la insurgencia pirática— el 19 de enero de 1867 partía de nuevo la división para cruzar el océano Índico, que se afrontó por la ruta de los veleros, a través del estrecho de Sonda, tras una pequeña escala en Batavia.



El monitor peruano *Huáscar*, que hundió la *Esmeralda* en Iquique aun cuando luego fue capturado por Chile en Angamos y conservado en Talcahuano como museo.

con su blindaje de 140 mm, bajo calado y capacidad de embestida al espolón, podía dar un serio disgusto al buque británico.

En esto consistió el combate de la bahía de Ilo, librado entre el *Huáscar*, el *Shah* y la *Amethyst* el 29 de mayo de 1877. A la vista de los buques británicos, el *Huáscar* quiso escapar pegado a la costa, pero la *Amethyst* le cerró el paso y el *Shah* intimó a la rendición, abriendo fuego sobre el monitor peruano a menos de 2 kilómetros cuando se negó. Zigzagueando a toda máquina, el *Huáscar* trató de embestir al *Shah*, pero este le esquivó lanzando contra él —por primera vez en la Historia— un torpedo *Whitehead* que no alcanzaba su objetivo, pues su carrera era de tan solo 400 metros a 28 nudos. El monitor, alcanzado 60 veces y con un muerto y 3 heridos, se dirigió hacia la población y los buques británicos, tras un par de horas, suspendieron el fuego para no provocar víctimas civiles. Por la noche, el *Shah* intentaba un nuevo ataque con torpedos de botalón, pero el *Huáscar* —escapista



Gran pérdida peruana del combate de Iquique fue la fragata *Independencia* que varó en persecución de la *Covadonga*, siendo por ésta destruida.

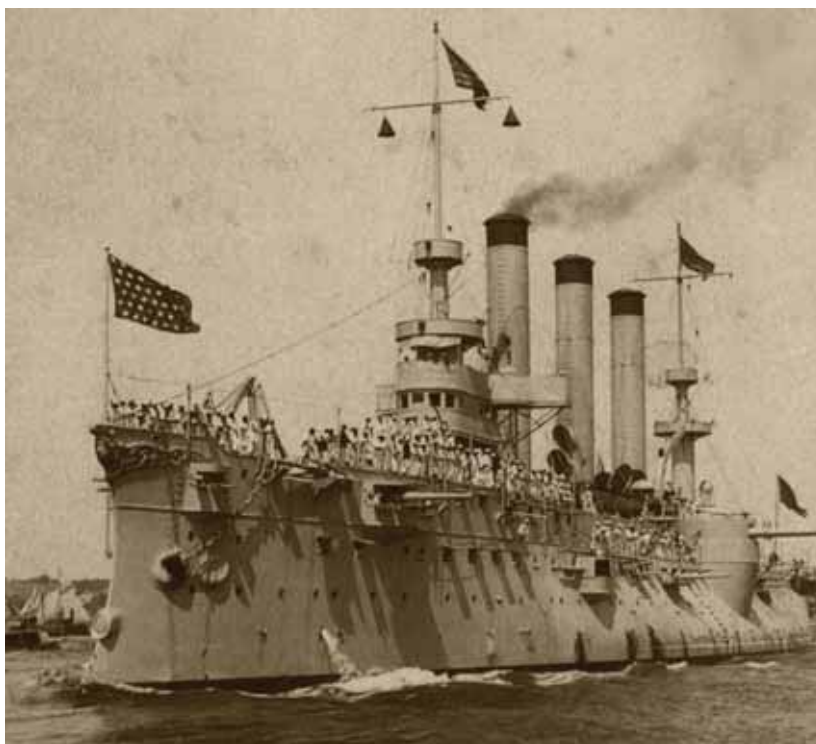
Gruesa, la fragata peruana alcanzó a la goleta exespañola e iba al abordaje cuando embarrancó estrepitosamente; quedó tan trabada de fondos y escorada que la *Covadonga*, lejos de huir, invirtió rumbo para volver sobre su perseguidora, ahora indefensa. Sin apresurarse, con su escasa artillería, la *Covadonga* chilena comenzó a bombardear a su adversaria hasta dejarla convertida en un lúgubre chatarral lleno de muertos y heridos. La cosa llevó su tiempo, de forma que, concluido su victorioso combate, el *Huáscar* pudo acudir en apoyo de la *Independencia*; comprobando, decepcionado, lo que había sucedido a su compañera. La *Covadonga* ya había puesto pies en polvorosa, pero el *Huáscar* la persiguió durante casi tres horas. Considerando que, al caer la noche, perdería el rastro, Grau prefirió volver sobre la *Independencia* para rescatar a los supervivientes.

3

Larga ruta al matadero. Batallas del Yalú, Mar Amarillo y Tsushima

DOS ACORAZADOS ACRIBILLADOS

Las bases de la tercera generación de acorazados las puso, como sabemos, el genial Edward Reed cuando, antes de retirarse del puesto de director de construcciones del Almirantazgo británico, creó el *Devastation* fusionando todas las tendencias de generaciones anteriores, pues era acorazado de torres, también de reducto, incorporaba las bazas del monitor y podía ser también ariete acorazado atacando al espolón con su formidable potencia de 5600 caballos a dos hélices. En él, el ingeniero supo materializar todos los conceptos del acorazado moderno al romper definitivamente con el esquema buque velero que había predominado hasta entonces y al dar origen a una nueva estirpe de blindados, los policalibres o predreadnoughts. Tomó su relevo Nathaniel Barnaby,



Crucero acorazado norteamericano *Brooklyn*, protagonista del combate de Santiago de Cuba en la Guerra Hispano-Norteamericana de 1898 y buen exponente del «gótico» en la construcción naval decimonónica.

pero su influencia produjo notable retraso en la construcción naval, que había resurgido en 1879 con los acorazados de reducto central *Rédoutable*, *Foudroyant* y *Dévastation* (tercero de esta historia), luego con el *Admiral Duperré*, en el que en vez de reducto se mantuvo la clásica batería, coraza de 55 centímetros y 14 nudos de velocidad. Cuatro años después llegaron los *Formidable* y *Amiral Baudin*, de casi 12 000 toneladas de desplazamiento y derivados del *Duperré*, siguiendo los costeros *Caiman*, *Requin*, *Terrible* e *Indomptable* de 9 000 toneladas y esquema similar a los clase R de William White. Pero la construcción naval francesa da un decisivo paso hacia el gótico con los *Magenta* (*Magenta*, *Neptune* y *Marceau*) de 1890, de casi 11 000 toneladas y con cuatro cañones de 12 pulgadas en



A bordo del acorazado *Mikasa* se expone este mural mostrando el derrotero de las diferentes escuadras rusas rumbo al Pacífico para librar la desastrosa batalla de Tsushima (foto Pau Navarro).

circunnavegar el continente africano, por lo que deberían cruzar el Mediterráneo y el canal de Suez, reuniéndose de nuevo en Madagascar. Partieron, pues, ambas agrupaciones cada una por su ruta. Rozhestvenski llegaba a Dakar el día de su 56 cumpleaños, 30 de octubre, comprobando que los franceses no iban a colaborar oficialmente, prohibiéndoles carbonear; pero aceptaron cerrar los ojos si lo hacían de forma subrepticia. Rozhestvenski puso a trabajar a todo el mundo prometiendo premios, de tal forma que el 3 de noviembre logró estar de nuevo en la mar.

Las siguientes escalas de este auténtico calvario marítimo fueron Gabón, Angola (bahía del Gran Pez) y Namibia (Angra Pequena), siendo este último enclave, dependiente de Alemania y por lo tanto del «primo Willy» (el káiser) donde se les dejó hacer las faenas de carboneo sin dificultades. El 4 de diciembre partieron para doblar el cabo de Buena Esperanza, congratulándose



Retrato del almirante nipón Togo Heihachiro a bordo del acorazado *Mikasa*. Preparó a conciencia el enfrentamiento con los rusos en la decisiva batalla de Tsushima. (foto Pau Navarro).

Plagado de muertos y heridos, envuelto en humo pero navegando aún velozmente (12 nudos), media hora después de empezar el combate el acorazado ruso se salió de la línea, ocupando su puesto el *Alejandro III*, al que los japoneses dedicaron toda su atención. Por su parte, a babor el *Oslyabia* había sufrido aún más si cabe, perdiendo también su puesto que ocupaba el *Sissoi Velikij*, nuevo blanco de Kamimura. El *Alejandro* aguantó como pudo el chaparrón infernal, pero fue cediendo girando a estribor hasta quedar proa al este, hacia Okinoshima.

Togo se aproximaba recortando distancias, encontrando más ventajoso invertir el rumbo para quedar con su buque de cola (*Nisshin*) en cabeza a las 14:50. El *Idzumo* de Kamimura, sin embargo, continuó al OSO, para que los rusos fueran envueltos por proa y popa. La trampa, sin embargo, no llegaría a cerrarse. Al evolucionar, los acorazados de Togo situaron al destrozado *Oslyabia*, disparándole a corta distancia varios cañonazos de 12 pulgadas que le



Acorazado ruso *Oslyabia*, insignia del finado almirante Felkersam, que fue destrozado al frente de la columna de babor del Segundo escuadrón del Pacífico en Tsushima.

hicieron un enorme agujero en la amura de babor. El insignia de Felkersam, con su cadáver en la capilla y el gallardete izado, comenzó a zozobrar a mucha velocidad; eran las 15:05, y mientras una muchedumbre de marineros trataba de deshacer el roldo del buque subiéndose por el casco y la obra viva, se aproximaron el crucero *Izumrud* y el remolcador *Russ* para recoger a dos centenares de supervivientes del naufragio.

Por su parte, a las 15:20 el *Alejandro III* tuvo suficiente, abandonando la formación con graves incendios y averías. El *Borodino*, a cargo ahora de la línea, trató de sorprender metiendo rumbo sur para buscar la popa de la línea japonesa; pero se topaba allí con Kamimura, aproximándose Togo hasta 2500 metros. En el momento en que *Borodino* y *Orel* parecían perdidos en el cerco rumbo al sur (15:30) cayó una espesa niebla y los japoneses los perdieron de vista, ocultos también por la negra humareda de los barcos incendiados que actuó como cortina de humo. Estos tres maltratados buques policalibres tuvieron



Puesto acorazado del *Mikasa*, con el timón al centro, desde el que el almirante Togo dirigió la escuadra japonesa en la batalla de Tsushima. (Foto Pau Navarro)

Las puertas del matadero, definitivamente, se habían cerrado, pero el acorazado *Oleg* lograría escabullirse navegando hacia Tsushima al encuentro de Nebogatov.

No pudieron hacerlo ni el *Alejandro III* ni el *Borodino* que, convertidos en tremendas piras funerarias, al gairete y sin municiones ni cañón con que disparar, solo esperaban, como el *Suvorov*, un rápido final. Los torpederos y *destroyers* japoneses debían encargarse. El *Alejandro III* ni siquiera esperó, zozobrando catastróficamente a las 18:30 sin que se pudiera recoger superviviente alguno de sus 900 hombres de dotación. Al heroico *Borodino*, que lo intentó todo, le estallaron los paños de municiones, hundiéndose con tan solo un superviviente a las 19:12. Por último, el *Suvorov* necesitó la «colaboración» de los *destroyers* de las quinta y cuarta flotillas —*Murasame*, *Arashio*, *Shiranui*, *Murakuma*, *Kagero*, *Yuguri*, *Asagiri* y *Shirakumo*— junto con los torpederos números 72, 73, 74 y 75, de la undécima flotilla, que lo torpedearon



Imponentes cañones de 12 pulgadas (305 mm.) a bordo del acorazado *Mikasa* en la actualidad, fabricados hace más de un siglo por la casa Vickers. (Foto Pau Navarro)

El tremendo colofón de Tsushima selló la campaña naval y la guerra; aunque Kuropatkin preparaba un enorme ejército en Manchuria, la derrota naval precipitó la debacle, y se quejó el general ruso de que «lejos de ayudar a nuestro ejército, Rozhestvenski le causó un daño irreparable», lógica pero injusta crítica. Finalmente, los Estados Unidos mediaron, en junio de 1905, para que se firmara la paz, rubricada el 29 de agosto de 1895 por un Japón vencedor en la mar, pero que, habiendo perdido unos cien mil soldados en la campaña terrestre, estaba completamente exhausto y agotado. Por su parte, los rusos, que podían haber doblegado a los nipones con sus inagotables contingentes humanos, después de perder dieciséis acorazados y una decena de cruceros, apenas quedaron con un puñado de barcos en la flota del mar Negro, es decir, sin escuadra con la que defender sus pretensiones en Lejano Oriente. Tuvieron que renunciar a



Munición de 12 pulgadas (305 mm.) a bordo del acorazado *Mikasa*. (Foto Pau Navarro)

las dos penínsulas (Liaotung y Corea) además de evacuar Manchuria y ceder media isla de Sakhalin. El consejo de guerra subsiguiente absolvió a Rozhestvenski y condenó a Nebogatov, aunque luego sería perdonado; reconocía así el zar, con dignidad e implícitamente, que el verdadero responsable del desastre había sido él, como Felipe II lo fue de la derrota de la Armada de Inglaterra en 1588.

En nuestros días quedan espléndidos recuerdos de la batalla de Tsushima, importantísimo capítulo de apertura en la historia del acorazado. Uno es el mencionado *Aurora*, otro el buque insignia de Togo Heihachiro, *Mikasa*, que, varias veces restaurado es hoy principal atracción del Mikasa Park de Tokio, donde se conserva con un museo en su interior. En él late, sin duda alguna, el espíritu de aquel espléndido y concienzudo marino que fue el samurái japonés, en el que Edward James Reed, creador del acorazado de tercera generación, encontró finalmente conductor para llevar sus blindados a la

4

Cuarta generación. Advenimiento del acorazado dreadnought (1906)

UN BARCO REVOLUCIONARIO

Entrado el siglo xx, Gran Bretaña, con medio centenar de acorazados policalibre en servicio y otros *Majestic* mejorados como los *King Edward VII* o *Lord Nelson* (8 unidades en total, con 17 000 y 17 820 toneladas de desplazamiento a plena carga, respectivamente) en construcción, podía haberse dado por satisfecha y levantarse de la mesa para disfrutar cómodamente de tan ventajosa situación. Lejos de ello, como jugador compulsivo que pretende ser macho alfa en el concierto de las armadas mundiales, se arrojó de nuevo de bruces al tablero para jugárselo todo —absolutamente todo, supremacía naval, hegemonía política y superioridad tecnológica incluidas— al número de un proyecto y un hombre, un marino y un barco, que iban a transformar la Royal Navy por completo y, con



Almirante John Arbuthnot Fisher, reformador de la Royal Navy decimonónica y, con ella, de todas las armadas mundiales mediante el revolucionario acorazado dreadnought

flotas británicas a lo largo y ancho del Orbe; dar de baja 154 buques completamente anticuados aun en servicio y, por último —punto más ambicioso— poner en marcha un impresionante plan de construcciones navales que modernizara la Royal Navy por completo. La leyenda dice que, cuando terminó de leer el memorándum tras rebatir todas las objeciones con energía aplastante, el primer lord, sin fuerza ya para arriar bandera y rendirse, simplemente se desmayó. Así, por bombardeo de saturación, obtuvo Jackie su primera gran victoria política; luego vendrían muchas más.

A quien alguna vez ha intentado renovar algo, organismo, institución o empresa, no se le pueden pasar por alto las formidables resistencias que tuvo que encontrar Fisher en su avance, y su innegable mérito. Muchos —especialmente desde el gremio naval más aristocrático— desearon de entrada no ya su cese o destitución, sino simplemente que desapareciera del mapa quien llegó para, literalmente, removerlo todo y no solo limpiar bajo cuadros y alfombras, sino también renovar



Acorazado británico monocalibre de Cuarta Generación dreadnought: la revolución.

la cuádruple deflagración. Se trataba en el fondo de una disposición absurda, pues se logró la misma potencia de fuego que los *Michigan* con una torre más, evidentemente de sobra con sus aparatosas 500 toneladas de peso. Suele suceder con los prototipos concebidos a toda prisa: no resultan perfectos.

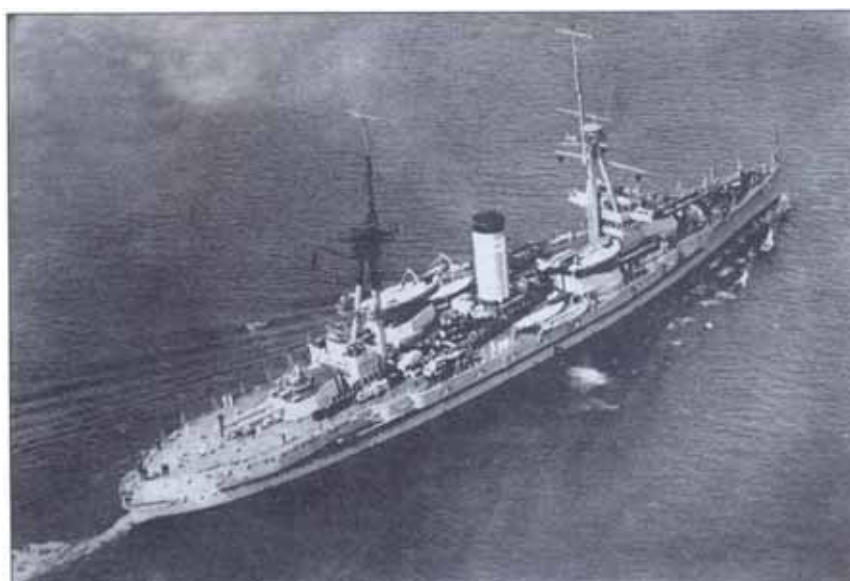
Tampoco era elogiada la protección del buque, coraza de 280 milímetros de espesor, es decir, invulnerable para los cañones de 11 pulgadas de los acorazados alemanes en servicio. Puesto que, con el tiempo, la experiencia demostraría que un acorazado equilibrado debía llevar como mínimo la protección equivalente al calibre de sus cañones, es decir, un buque con piezas de 305 milímetros como el *Dreadnought* debía llevar coraza de 305 milímetros (o 12 pulgadas) de espesor; lo que ocasionó que quedara anticuado, como nave experimental, demasiado rápidamente. Pero lo que fue auténtico éxito del dreadnought, aparte de su proyecto



Formidable superdreadnought japonés *Nagato*, gemelo del *Mutsu*.

en período entreguerras, resultaron buques enormemente rentables y usados durante más de treinta años de servicio activo se emplearon en la Segunda Guerra Mundial como escoltas de portaviones, grupos de bombardeo a tierra, etc. Ninguno sobreviviría al conflicto.

Tras ellos, las gradas japonesas tenían suficiente cualificación para entrar en su propia carrera armamentística contra los Estados Unidos en el ámbito del océano Pacífico. Respondieron al desafío de los *Arizona* y *New México* con dreadnoughts armados con idéntica artillería, 12 cañones de 356 milímetros, los *Fuso*, *Yamashiro*, *Ise* e *Hyuga*. De nuevo, como los *Kongo* y el avión Mitsubishi *Zero*, estos blindados samuráis llevaban escasa protección (305 milímetros es decir, solo 12 pulgadas) cuando habrían debido llevarla de 14. Los dos primeros serían protagonistas absolutos de la batalla del Estrecho de Surigao, en la que sucumbieron, mientras los últimos acabaron medio transformados en portaviones. El reto de los tres *West Virginia*, con cañones de 406 milímetros, recibió por parte japonesa réplica con los *Nagato* y *Mutsu*,



Minidreadnought español *España*, primero de una serie de tres unidades.

de la órbita británica. Tenía un rey parlamentario educado en academia militar inglesa y casado con una princesa de aquella nacionalidad; cuando la *Mediterranean Fleet*, con el soberano Eduardo VII y el almirante Fisher a bordo, fondeó en Cartagena, quedando sus seis potentes acorazados predreadnought británicos al lado de famélicos derrelictos como el acorazado *Pelayo* o lo que quedaba de la venerable *Numancia*, surgió inevitablemente cómo volver a dotar al país de una Armada digna que pudiera cumplir sus cometidos evitando ridículos espantosos como el que se estaba haciendo.

Se decidió entonces la firma de un acuerdo por el que Gran Bretaña haría una transferencia tecnológica para un Plan de Escuadra. El Congreso español aprobó la iniciativa, se elaboró la Ley de Escuadra y en 1908 salió a concurso, al que optaron cinco candidatos: el grupo inglés con Vickers, Armstrong, Parsons, Altos Hornos de Vizcaya, cuatro bancos y el marqués de Comillas; el grupo francés con el astillero de Tolón y Schneider; el grupo

5

Sacrificio útil. La batalla del Banco de Dogger (1915)

ALBORES DE GUERRA

La Primera Guerra Mundial estalla por varios motivos: la existencia de un enorme pastel, llamado África, del que varios países industriales en pleno expansionismo agresivo y colonialista en pos de las materias primas querían hacerse dueños; también la formación, en Europa, de dos grandes bloques militares a partir de la guerra franco-prusiana de 1870: la Triple Alianza de Alemania, el Imperio austriaco e Italia, y la luego llamada Entente entre Francia y Rusia, con Gran Bretaña como posible aliado. Por último, la proclamación como káiser, en 1888, de uno de los nietos de la reina Victoria de Inglaterra, Guillermo, típico individuo rebelde e incómodo que nunca está contento hasta que millones de personas mueren por su causa. No es que el resto de Gobiernos europeos estuvieran regidos por

David Beatty, comandante de los cruceros de batalla británicos, vencedor en Heligoland y el banco Dogger, héroe *fashion* de la prensa británica y futuro comandante el jefe de la Flota Metropolitana Británica o *Home Fleet*, escuadra más poderosa del mundo.



que Cuxhaven, el Elba y Hamburgo, comunicados con el mar Báltico por medio del estratégico canal de Kiel, a través del que podían pasar buques de guerra. Alemania se convertía así en molesta barricada separadora entre Gran Bretaña y Rusia, insuperable si no se eliminaba la flota del káiser pacientemente fraguada por Tirpitz, con sus bases en posición central y todas hábilmente conectadas. La simple existencia de esta escuadra también permitiría, en su momento, desplegar una potente ofensiva submarina contra el tráfico marítimo aliado, pues los británicos no podrían bloquear y destruir los sumergibles en sus bases.

De ahí que adquiriera desproporcionada importancia mantener la *Hochsee Flotte* como flota en potencia disuasoria, inactiva pero muy presente. Con esta política pasiva, los estrategas de Guillermo II —generales del ejército de tierra— podían permitirse ahorrarse el ejército para defender las costas, pues ya lo hacía la escuadra. Los

Comodoro Reginald Tyrwhitt, comandante de cruceros ligeros y destructores protagonistas de la batalla de Heligoland y presentes en el banco Dogger y Jutlandia.



por los cruceros de batalla británicos; estallaron sus paños de municiones y se fue a pique con toda su dotación de 506 personas, mientras los estremecidos cruceros *Dantzig* y *Stralsund* rescataban los pocos supervivientes del *Ariadne*. Es posible que estos últimos tampoco hubieran sobrevivido de no ordenar Beatty, a las 13:10, retirada general. El averiado *Arethusa* fue tomado a remolque y la incursión terminó con un lamentable saldo para los alemanes: 712 muertos, 145 heridos y 381 prisioneros, con 3 cruceros ligeros (*Köln*, *Ariadne* y *Mainz*) y un destructor perdidos.

La Royal Navy había abierto el juego con la batalla de Heligoland. Los alemanes, escocidos, no se harían de rogar. Pero, antes de nada, cambiaron el sistema defensivo de la bahía Alemana consolidando amplios campos de minas con canales navegables protegidos con *drifters* (pesqueros armados) y obligando a los cruceros de batalla a fondear en Schilling, fuera de la barra, listos y encendidos para salir a la mar. Las operaciones de minado prosiguieron y,

6

Choque total. La batalla de Jutlandia (1916)

CIEN AÑOS DESPUÉS

El 31 de mayo de 1916 tuvo lugar la mayor y más importante batalla entre acorazados de la historia, en la que se marcaron máximos que, inevitablemente, la señalan como una de las más grandes —si no la más grande— de todos los tiempos. Por los medios y efectivos involucrados en ella, las cuestiones estratégicas que se estaban decidiendo y las consecuencias que hubiera podido acarrear una derrota aplastante de uno de los contendientes, en Jutlandia se llega a una extraña cumbre, difícil de definir, que ni siquiera su competidora inmediata, la batalla del golfo de Leyte en la Segunda Guerra Mundial, alcanzaría. Los 250 buques que intervinieron en ella quedaron en lugar indeleble para la posteridad, lo mismo que los 105 000 hombres que aquella neblinosa tarde de



Culata de un cañón de mediano calibre; muchos artilleros perecieron «al pie del cañón» en Jutlandia. (Foto Pau Navarro)

Seydlitz recibió varios proyectiles y se le declaraba un incendio incontrolable. Esta vez, solo el tiempo atmosférico pudo acudir en ayuda de Von Hipper, pues la bruma comenzó a extenderse y las humaredas de los buques flotaban sobre el campo de batalla, fluctuando la visibilidad entre los 2 y los 15 kilómetros, según en qué dirección se mirara. El Grupo de Reconocimiento alemán aprovechó para caer al este, derrotado, escapando luego gracias a la niebla por el sur, tras virar por giros simultáneos, en busca del apoyo de sus dreadnoughts; habían conseguido más de 10 blancos sobre los buques de Evan-Thomas, sin consecuencia alguna. Desde luego, los acorazados tipo *Queen Elizabeth* eran muy duros de pelar.

Se aproximaba el momento decisivo de la batalla de Jutlandia, es decir, la irrupción desde el norte de la *Grand Fleet* británica del almirante Jellicoe con sus veinticuatro acorazados para sentenciar la jornada. Poco antes de que terminase la revancha de Beatty y Evan-Thomas sobre



Almirante John Jellicoe,
sobre quien gravitó la
suerte de una guerra.

submarinos (cuya psicosis era algo muy real en aquellas fechas para los marinos británicos), pondría en cabeza a Burney (con los dreadnoughts más antiguos delante, al alcance de lo más duro del tiro enemigo) y la *Hochsee Flotte*, maniobrando, hubiera podido cortar la T con máxima ofensa artillera a la *Grand Fleet*.

Por su parte, lo que se hizo —es decir, desplegar sobre el ala de babor— tenía como ventajas cortar inmediatamente la T a la flota germana (objetivo prioritario para un artillero de academia como Jellicoe, no lo olvidemos), situar fuera de peligro torpedero a los veinticuatro acorazados, permitía cortar la retirada a sus bases del enemigo y a este se le vería contra el crepúsculo desde levante, silueteándose contra el horizonte en óptima postura para conseguir blancos. Pero en contra pujaban dos auténticos baldones, que alejaba a la *Grand Fleet* de



El superviviente crucero *Seydlitz* tras Jutlandia solo era un despojo escacharrado.

venenosos se extendieron por todo el interior del buque, mientras otro proyectil destrozaba la central de tiro. Al final, este guerrero coriáceo contabilizaría 17 impactos directos en toda la batalla, que produjeron 157 muertos; solo le quedaron 2 cañones útiles de 6 pulgadas, habiendo embarcado 3400 toneladas de agua.

La torre proel del machacado *Seydlitz* estalló en llamas con otro impacto, completando el tiro británico 21 blancos sobre el buque, que, tras el castigo recibido, *solo* tuvo 98 muertos. Existe un cuadro de Claus Bergen imaginando el pintor estar a bordo, a pecho descubierto: sórdido panorama, proyectiles volando por todos lados, cañones la mitad inservibles apuntando a enemigos invisibles y la cubierta plagada de cartuchos vacíos y mangueras contraincendios. Una espesa humareda de las chimeneas corona el espectáculo de aquelarre, apocalíptico, al que el agujereado monstruo de metal oscuro trata de sobrevivir. Por su popa, el afortunado *Moltke* recibió varios impactos sin consecuencias, mientras que el *Von der*

7

Superacorazados en combate. Estrecho de Dinamarca y Fuerza Z (1941)

LIMITANDO ARMAMENTOS NAVALES

Parecía que fin de la Primera Guerra Mundial traería, junto con el deslumbrante desarrollo de nuevas armas como el torpedo de gran alcance, el submarino o la componente aérea de la flota, la extinción del buque acorazado, llegado al canto del cisne con el superdreadnought. No hay nada, sin embargo, que muestre el profundo arraigo que había adquirido como herramienta de poder en la mentalidad de políticos y estrategas de principios del siglo XX como el hecho de que, lejos de dar la espalda al buque blindado, en los diferentes parlamentos se aprobaran planes navales de posguerra incluyendo la construcción decenas de flamantes acorazados y cruceros de batalla de quinta generación. Los países líderes del mundo —en especial los Estados Unidos— intentaban



Prestigio, antigüedad y debilidades de familia fueron combinación mortal para el desventurado crucero de batalla británico HMS *Hood*.

contundentes, pero también soportarlos y pelear hasta la resolución final. Mientras uno encarnaba al atrevido Héctor atacando a pecho descubierto, el alemán podía defenderse con la armadura de un Aquiles seguro del triunfo final. La Marina británica alegraría después que no conocía el armamento ni la protección del *Bismarck* cuando mandaron al *Hood* a luchar contra él. Sí debían, no obstante, ser conscientes de las debilidades de su crucero de batalla. Sus antecedentes volaron por los aires en Jutlandia, con una protección vertical —para disparos rasantes— entre 18 y 22 centímetros de grueso, pero con solo 2 a 4 centímetros para proyectiles que llegaran en tiro parabólico, desde gran distancia. Los acorazados llevaban menos coraza horizontal que vertical porque un proyectil que vuela como un pájaro pierde toda su energía cinética por el aire e impacta con mucha menos contundencia que otro disparado rasante, a quemarropa.

Jutlandia demostró la debilidad de la protección horizontal de los cruceros de batalla. El *Hood* se protegió

8

La aventura del *Jean Bart*. Huida y batalla de Casablanca (1942)

QUINTA GENERACIÓN

Los franceses, autores del primer acorazado —*Gloire* de Dupuy de Lôme— patrocinado por Napoleón III, firmarían también la quinta generación que hemos dado en llamar superacorazado; un tipo de buque anacrónico el cual, en pleno desarrollo del poderío aeronaval y submarino, era absurdo construir, pues no alcanzó ni de lejos el éxito del dreadnought. De hecho, la única armada del mundo que construiría masivamente —más de una docena— de superacorazados sería Estados Unidos; Gran Bretaña se conformó con siete, Francia y Alemania con cuatro cada una, Italia con seis y Japón solo dos, los megabuques *Yamato* y *Musashi*. En resumidas cuentas, menos de treinta superacorazados llegaron alguna vez a navegar y entrar en servicio, y algunos de ellos —*Bismarck*, *Yamato*,



Magnífico acorazado francés *Jean Bart* de 1940, protagonista de una fuga increíble.

aceptó la oferta, esperando que los bombardeos aéreos no acertaran a las dragas.

Comenzaron así 30 días de auténtica locura. Gasquet puso 3000 trabajadores en dos turnos para terminar el barco a toda velocidad. Se embarcaron 4 turbogeneradores para proporcionar energía y dos motores diesel de emergencia. El timón se probaba al fin el 16 de junio. Solo se pudieron montar 3 de las 6 calderas y dos de las 4 turbinas, que permitirían teóricamente 25 nudos de velocidad. No se probaron siquiera, pues quedaron llenas con 15 toneladas de agua destilada el 16 de junio y el 18 (víspera de la partida) quedaron instaladas las hélices externas, únicas viables. El control de daños, bombas, comunicaciones, navegación, etcétera, quedaba todo listo el mismo día. La acomodación a bordo ni siquiera se hizo: gran parte de la dotación dormiría en el saco sobre el duro suelo. Botes y lanchas de servicio fueron obviadas, solo se embarcaron lanchas neumáticas.

9

Epopéya nórdica. *Scharnhorst* y *Tirpitz* en el frío norte

AUDAZ CAMBIO DE ESCENARIO

Pocos meses después del hundimiento del *Bismarck* sucumbió, no lejos de Gibraltar, quien fuera su verdugo, el portaviones *Ark Royal*, echado a pique el 3 de noviembre de 1941 por un torpedo del sumergible alemán U-81 de Guggenberger. Afortunadamente para los británicos, se salvaron la mayor parte de los aviones, entre ellos el 825º escuadrón de aviones torpederos *Swordfish* al mando de Eugene Esmonde. Hasta conseguir nuevo portaviones desde el que operar, estos seis aparatos quedaron basados en el aeródromo de Manston. A primeros de febrero de 1942, el propio rey Jorge V condecoraba a Esmonde con la Orden de los Servicios Distinguidos (DSO) por su hazaña. Estaban aún los aviadores de la Royal Navy saboreando el premio cuando, el 11 de



Acorazado británico *Duke of York*, verdugo del *Scharnhorst*.

Noruega. Bey debía desconocer que la trampa británica se cerraba inexorablemente por el sur; pero tampoco hacía falta ser un lince para suponer que los buques pesados enemigos ya le estarían cercando y que su retirada era derrota completamente previsible como lo había sido su rumbo de ataque en el que se dio de narices con todas las puertas cerradas.

Abandonado así el *Scharnhorst* por la suerte —a la que hay que hacerse acreedor— el infortunio caería sobre él con las peores consecuencias. A las 16:00 le quedaban solo 65 millas (la distancia entre Ibiza y la península ibérica) para llegar a Alten cuando lo detectó el radar del *Duke of York* a 42 kilómetros, que eran solo 25 un cuarto de hora después. Fraser le cortaba limpiamente la retirada, seguido por el implacable Burnett. El acorazado inglés abrió fuego sobre el *Scharnhorst* poco antes de las 17:00 horas, alcanzándole a la primera salva que voló la torre de artillería de proa con sus tres cañones de 280 milímetros. Respondieron animosos los alemanes, dejando al blindado británico momentáneamente sin radar. Bey viró al norte para escapar mientras nuevos impactos de 356 se sucedían en su acorazado. Por ese rumbo venían los *Belfast* y *Norfolk*, que se unieron al tiro

10

Desafío a los cielos. La batalla del mar de Sibuyán (1944)

ACORAZADO *YAMATO*

Con el acorazado más grande jamás construido sin duda sobran los adjetivos, puesto que los japoneses acertaron con su nombre, por sí mismo definitivo. El gigante tenía que llamarse *Yamato* de forma que, cuando se pronuncia su nombre, todos saben que se está hablando del número uno. En realidad, si los tratados de limitaciones de armamentos navales —y en concreto el Tratado de Washington— hubieran sido respetados, el *Yamato* y su gemelo (*Musashi*) no habrían existido nunca. Para los ingenieros japoneses, que ya habían creado los imponentes súper dreadnoughts *Nagato* y *Mutsu*, este Tratado debió ser como una camisa de fuerza, viento diabólico y destructivo que se llevó futuras creaciones como los gigantes *Tosa*, *Amagi* o *Atago*, que nunca llegarían a

11

Carga suicida. La batalla del Estrecho de Surigao (1944)

LEGADO IRRENUNCIABLE

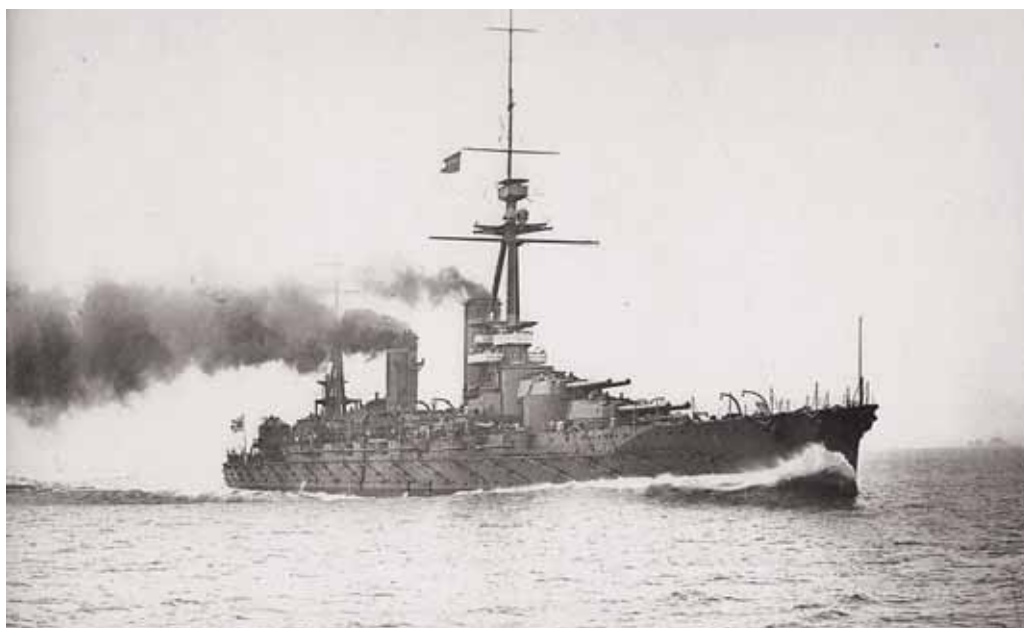
Hay otra interesante conexión ligando la última batalla de acorazados con dos escenarios característicos del mundo de los blindados: la batalla de Tsushima y el ataque a Pearl Harbour de diciembre de 1941. Cuando el acorazado *Mikasa* de Togo Heihachiro quedó vencedor la mañana del 28 de mayo de 1905 con solo cinco cañones útiles, treinta y dos impactos enemigos y ciento trece bajas (ocho de ellas muertos) a bordo, un joven cadete de dieciséis años contempló aquel horror sin saber que estaba destinado a ser testigo único de la historia naval de su país: en efecto, le había tocado presenciar la más grande victoria naval del Japón, pero no podía suponer que, treinta y nueve años después —ya con los entorchados de vicealmirante sobre sus hombros— también



Shoji Nishimura, almirante de incomparable historial

samurái japonés, testigo no solo de Tsushima en 1905 y estrecho de Surigao en 1944 que, en los años de la Primera Guerra Mundial, mandó un buque ¡americano! de origen capturado con bandera rusa, el conocido acorazado *Retvizan*, *policalibre* de tercera generación rebautizado *Hizen* cuando se puso al servicio de la Armada japonesa. Estar en el *Mikasa* en Tsushima, ser comandante de un buque americano luego ruso y japonés, y participar en la última batalla de acorazados contra los *yanquis*. ¿Alguien da más?

Otro individuo de carrera singular era el oponente que, con total superioridad e información, le aguardaba en el mencionado estrecho de Surigao para no dejar de él ni los candeleros. Jesse Barret Oldendorf era, como Nishimura, experto en artillería de larga y peculiar carrera. En la Gran Guerra había visto hundirse el buque en que navegaba, *Presidente Lincoln*, bajo sus pies por un



Acorazado *Fuso* cuando era nuevo; tres décadas después afrontaría su destino en la batalla del estrecho de Surigao.

que los cruceros americanos habían confundido en sus radares al *Shigure* con el destructor *Albert W. Grant* (alcanzado 11 veces por fuego amigo con 34 muertos y 94 heridos) pudo invertir el rumbo y hacer mutis por el foro renqueando junto al también maltrecho *Shigure*. Pero las incidencias no habían terminado: a las 04:30 entró en escena Shima con sus dos cruceros pesados y 4 destructores, pues el *Abukuma* quedó atrás torpedeado por la PT-137 (alférez Kovar). Balbuceando a ciegas en la oscuridad, el *Mogami* abordó estrepitosamente al *Nachi* y quedaron ambos averiados. El zarandeado Shima, que ya había visto los pedazos del *Fuso* tomándolos por este buque y el *Yamashiro*— decidió que no había nada que hacer allí y se retiró seguido a duras penas por el *Mogami*. Pero este samurái herido y desprovisto de proa no lo conseguiría: alcanzado por los cruceros de Oldendorf *Louisville*, *Portland* y *Denver* poco después —a los que Shima, con los *Nachi* y *Ashigara* tuvo que espantar— serían finalmente

12

Los últimos acorazados. ¿Vulnerables e indefensos?

El final de la Segunda Guerra Mundial trajo la inmensa paradoja de que, si la aparición del arma aérea y el submarino cuestionaron el blindado de quinta generación al concluir la Primera Guerra Mundial, al terminar el siguiente conflicto las cosas no estaban tan claras, pues se perfeccionaron contraarmas que podían devolver su sitio en la flota a estos buques. Los superacorazados se construyeron no por intereses militares o estratégicos, sino, sobre todo, por motivos políticos, lo que renovó el club acorazado que pasó a liderar Estados Unidos durante la guerra con la ubicua Gran Bretaña siguiéndole de cerca, Japón sin rival en tercera posición y Alemania, Italia y Francia compartiendo el vagón de cola, puesto que ya el resto de países (incluida la Unión Soviética) no contaban.

El desgaste de guerra cambiaba todo una vez más. El país que más acorazados perdió (once unidades) fue



«Mikasa Park» de Tokio con la efigie de Togo en primer plano y el *Mikasa* detrás. (Foto Pau Navarro).

de Portsmouth como legado histórico del Reino Unido. España pudo tener la *Numancia*, pero, absurdamente, prefirió remitirla al desguace tras medio siglo de servicios. Este acorazado, como el *Warspite* inglés, se vengó yéndose a pique ante las costas de Setúbal (Portugal) cuando era remolcado a la chatarra. De la segunda generación no queda ningún blindado propiamente dicho, pero sí un ariete acorazado, el célebre *Huáscar*, que se conserva en el puerto de Talcahuano (Chile) en bastante buen estado. De la tercera generación sobrevive, para orgullo nipón, el magnífico acorazado *Mikasa* insignia de Togo Heihachiro en la batalla de Tsushima; se encuentra en estado ciertamente primoroso, tras las reformas practicadas después de la Segunda Guerra Mundial. Es la atracción principal de un parque temático, el Mikasa Park de Tokio, donde se venera la figura del almirante. Se trata de la pieza número uno de la tercera generación, pero hay otras que no son acorazados puros como el crucero protegido *Aurora*, en



El histórico *Missouri* (*Big MO*) se conserva amarrado en Pearl Harbour.

Así pues, en la actualidad (2018), 70 años después de que el acorazado abdicara su corona en el portaviones, se pueden localizar diecinueve unidades que han quedado, en mejor o peor estado, para futuras generaciones como recuerdos de otra época; seguro que existen más (el *Alabama* está en Mobile, y el *North Carolina* en Wilmington). Solo queda preguntarse cuál puede ser el futuro del buque acorazado —si es que lo hay excluido el de los *Missouri* americanos— teniendo en cuenta que ninguno de sus conceptos básicos, protección con coraza, potentes artillerías imposibles de desviar por medios electrónicos o plantas propulsoras cada vez más potentes y fiables, ha perdido su vigencia en nuestros días. El acorazado fue enviado al baúl de los recuerdos por el mucho mayor alcance y poderío estratégico del portaaviones, y por resultar este buque más económico de construir, mantener,

Bibliografía y fuentes

AGUILERA, Alfredo. *Buques de Guerra Españoles 1885-1971*. Madrid: Editorial San Martín, 1972.

ARCHIBALD, E. H. H. *The Metal Fighting Ship in the Royal Navy (1860-1970)*. Londres: Blandford Press, 1971.

ARIAS RAMOS, Raúl. *La Kriegsmarine en la Guerra Civil Española*. Valladolid: AF Editores, 2005.

BALLARD, Robert D. *The Discovery of the Bismarck*. Toronto: Warner/Madison Press Books, 1990.

BARKER, A. J. *Pearl Harbour*. Madrid: Editorial San Martín, 1975.

BROWNLEE, Walter. *El Warrior. El Primer Navío Moderno de Combate*, Madrid: Ediciones Akal, 1991.

Las imágenes se insertan con fines educativos.
Se han hecho todos los esfuerzos posibles para contactar
con los titulares del *copyright*.
En el caso de errores u omisiones inadvertidas, contactar
por favor con el editor.