EL DISEÑO DE UNA FLOTA

Guillermo Concha Boisier
Capitán de Fragata

INTRODUCCION

Periódicamente los Gobiernos deben enfrentar el problema de asignar un presupuesto fiscal para las actividades de desarrollo y de seguridad nacional, a sabiendas de que los recursos destinados a una irán inevitablemente en desmedro de la otra. Un dilema así, de naturaleza esencialmente económica, exige un delicado análisis para determinar, en forma responsable y ponderada, los medios que se asignarán a las instituciones armadas.

Tales medios, entonces, deberán ser consecuentes con la importancia de los objetivos nacionales y con el grado de amenaza que para ellos pueda deducirse mediante una apreciación global político-estratégica.

Para las Armadas, en particular, el problema de la determinación de los medios reviste una complejidad y trascendencia a veces insospechada, cuando se trata de planificar e implementar el poder naval. Porque el éxito en el diseño de una flota dependerá, a la larga, de la oportunidad con que se hayan manejado criterios cualitativos y cuantitativos.

En efecto, sabemos que una flota no se crea de un año para otro, puesto que un buque de guerra requiere un período de cuatro años, a lo menos, desde su gestación conceptual hasta el momento en que es lanzado al agua. Este solo hecho incide desfavorablemente en la adecuada selección de su armamento, porque los sistemas de armas aprobados para un determinado buque durante la etapa de diseño, debido al vertiginoso progreso de la tecnología, tal vez resulten obsoletos cuando la unidad ingrese al servicio de la flota.

Como alternativa, entonces, se podría esperar hasta el último momento para dotar al nuevo buque con lo más avanzado en tecnología de armamento. Sin embargo, en tal caso la efectividad de la flota quedaría entregada a la teoría del análisis operacional y a la incertidumbre de las probabilidades, que obligarían a confiar en determinadas armas nunca antes probadas en combate.

Con lo visto, simplemente enunciando algunos problemas de implementación,

puede afirmarse que el diseño de una flota no debe enmarcarse en la solución de situaciones estratégicas en el corto plazo. Por el contrario, la cantidad y características de las unidades que conforman el poder naval deben constituir un todo flexible y eficaz para hacer frente a la amplia gama de situaciones de crisis que continuamente emergen en el ámbito de las relaciones internacionales. También, el comportamiento político de los países convierte en mera fantasía a cualquier apreciación político-estratégica que pretenda proyectarse más allá de un decenio.

En síntesis, al emprenderse un plan de desarrollo del poder naval será necesario tener presente que el éxito con que se enfrente un conflicto bélico el día de hoy dependerá del acierto de los criterios con que se haya diseñado la flota... diez años atrás.

UN CASO HISTORICO

Para fundamentar lo afirmado recurriremos a un interesante caso histórico que la perspectiva del tiempo nos ha permitido analizar en cierta profundidad: la creación de la Gran Flota británica que luchó en la Primera Guerra Mundial.

Indudablemente, la conjunción de 28 acorazados, 9 cruceros de batalla, 34 cruceros y 77 destructores que presenció Jutlandia, el 31 de mayo de 1916, no fue la respuesta apresurada a una concepción político-estratégica de última hora. Como veremos, la fuerza naval más grande que jamás vio el mundo bajo el mando operativo de un hombre comenzó a gestarse antes de 1904 y, en no poca medida, gracias al genio de un Almirante: Sir John Fisher, barón de Kilverstone.

ALMIRANTE DE LA FLOTA, LORD FISHER

Fischer ingresó a la Armada Real en 1854, a la edad de 13 años, bajo la tuición del Almirante Sir William Parker, quien fue el último sobreviviente entre los comandantes que sirvieron con Nelson.

Durante su carrera se dedicó, con ahínco, a introducir cuanta mejora permitía la ciencia y tecnología de la época, para incrementar la eficiencia combativa de la flota británica. Entre sus amistades se contaban científicos como Kelvin y Parsons, cuyos nombres todavía persisten grabados en la maquinaria naval. Por su temperamento y la energía con que acometió su programa de reformas fue apodado "el maldito revolucionario", en círculos del Almirantazgo de una Armada donde todavía persistían ciertos prejuicios, derivados de la impactante transición de la era de los veleros a la del vapor.

En octubre de 1904 fue nombrado Primer Lord del Mar, cargo que mantuvo hasta 1910. En ese período desarrolló su mayor actividad reformadora, preparando a la Armada Real para la guerra contra Alemania. Publicó sus memorias en 1919, para el Día de Trafalgar, y su libro de apuntes a fines del mismo año, para el Día de las Falkland.

En sus libros, ricos mosaicos documentales de anécdotas, reflexiones, cartas y recortes de prensa, el Almirante relata sus relaciones con el rey Eduardo VII, Winston Churchill y otras personalidades políticas y científicas de su época. De su texto, desordenado, informal pero ameno, hemos intentado extraer el criterio y los métodos que empleó Fischer para diseñar la Gran Flota, sin soslayar las satisfacciones y sinsabores que tuvo en su cargo de Primer Lord del Mar, con el propósito de presentar en ese artículo, en forma muy esquemática, los aspectos más relevantes de su genio.

Sírvanos, para avalar la elección de este caso histórico, mencionar que el Almirante Fischer, ya en 1904, decía que habría guerra contra Alemania en 1914, y que Jellicoe mandaría la Gran Flota.

EL ROL DEL PODER NAVAL

Nunca el mundo ha visto una demostración más impresionante de la influencia que el poder naval ha tenido en la historia. Aquellos buques de Nelson, batidos por las tormentas, manteniéndose más allá de la vista de Napoleón, se interpusieron entre el Gran Ejército del Emperador y el dominio del mundo.

Mahan

Fischer afirmaba –con toda propiedad– que gracias al dominio del mar Inglaterra había sido capaz de construir su magnífico Imperio. Decía el Almirante que como las fronteras de Inglaterra eran las costas del enemigo, deberían encontrarse allí cinco minutos antes de que comenzara la guerra. Porque la supremacía naval, una vez destruida, quedaba aniquilada para siempre. Así, Cartago, España y Holanda, otrora grandes naciones comerciantes, sucumbieron cuando fueron despojadas del mar. No hay marina mercante de éxito sin una Marina de Guerra también de éxito; es por ello que el principio de la guerra en el mar no es otro que el estar libres para acudir a cualquier parte con todo lo que posea la Armada.

Por otra parte, el Almirante Jellicoe, gran colaborador de Fischer, para despertar el decaído interés de los ingleses por su poder naval, resumió las razones fundamentales que justificaban la existencia de la Armada Real, en cuatro puntos:

— Asegurar para los buques ingleses el uso irrestricto del mar, por ser vital

para una nación insular, particularmente para una que no es autosuficiente en alimentos;

— En caso de guerra, materializar una continuada presión económica contra el adversario, negándole el uso del mar y, en consecuencia, obligándolo a aceptar la paz;

— En caso de guerra, también proteger y apoyar el tránsito de los ejércitos enviados a ultramar, como asimismo sus comunicaciones y abastecimientos; e

— Impedir la invasión del país y sus dominios de ultramar, por fuerzas enemigas.

Según Jellicoe, estos cuatro objetivos se lograban en forma rápida y segura destruyendo las fuerzas navales del enemigo, con lo que, en consecuencia, ello se constituía en el primer objetivo de la flota, ya que ésta existe para lograr la victoria[1].

Inspirado por los conceptos que hemos señalado, el Almirante Fischer, en su calidad de Primer Lord del Mar, emprendió la tarea de organizar y preparar la Armada para la próxima guerra.

EL PLAN DE REFORMAS

En los seis años que actuó como Primer Lord del Mar, el Almirante Fischer desarrolló una febril actividad reformadora, alistando a la Armada para la guerra contra Alemania, que se consideraba inevitable. Debió luchar contra la porfía y prejuicios de muchos de sus contemporáneos en el Almirantazgo, cuyas mentes no habían terminado de adaptarse aún a la revolución técnica que se vivía. Lo que emprendió fue una vasta y acelerada reforma orientada a superar la brecha que, en administración y tecnología, separaba a las flotas que combatieron en Tsushima con aquellas que se enfrentarían en Jutlandia. Esa verdadera revolución naval significó enviar al desguace unos 160 buques de guerra, sin valor combativo, junto con otras medidas de orden económico que significaron incrementar en un 30% el rendimiento del presupuesto naval.

Para delinear el proyecto de modernización de la Armada, Fischer formó un Comité de siete "cerebros", entre los que se contaba Jellicoe, para que trabajaran con dedicación absoluta y total reserva en su cometido.

Con ello, pensaba Fischer, el trabajo del Comité —por demás pesado— quedaría liberado de las interferencias o influencias que pudieran ocasionar las actividades normales del Estado Mayor de la Armada. Finalmente, dicho Comité presentó una serie de recomendaciones para los tópicos que, en síntesis, se indican a continuación:

a. **Futuros tipos de buques de combate**

— Sólo cuatro tipos de buques;

— Mamparos estancos e inviolables;

— Uniformidad de armamento;

— Subdivisión de las santabárbaras;

— Protección de las santabárbaras;

---

[1] Cfr. Jellicoe, *The Grand Fleet 1914-1916. Its Creation, Development and Work*, Cassell & Co. Ltd., London, 1919, p. 34.

— Abolición del espolón;

— Reducción de pesos por alto y de estructuras innecesarias.

b. **Buques de combate anticuados**

— Remoción, lo antes posible, de todos los buques de combate anticuados (esto es, inadecuados para combatir);

— Gradual abolición del empleo de todo buque lento, inferior al crucero de batalla de primera clase;

— Sustitución de todos los buques obsoletos en servicio, incluyendo los de instrucción y cruceros guardacostas, por eficientes unidades de combate.

c. **Revisión de estaciones**

— Formación de un escuadrón para el Atlántico sur, Indias Occidentales y Cabo de Buena Esperanza, bajo el mando en jefe del Almirante en la estación del Cabo, que en el futuro sería un Vicealmirante, con tres Contraalmirantes subordinados;

— El Comandante en Jefe en la China tendría el control estratégico de los escuadrones en China, Australia, Indias Orientales y el Pacífico. Podría ser un Almirante, con dos Vicealmirantes y dos Contraalmirantes bajo su mando. La idea era tener tantos Almirantes como fuera posible, en la mar;

— Sustitución, por cruceros eficaces, de los variados tipos de buques que, en esa época, conformaban dichos escuadrones.

d. **Dotaciones reducidas**

— Las destinaciones a bordo tendrían una duración de dos años, período en el que no habría cambios de Oficiales ni de Gente de Mar;

— Todos los buques de combate en la reserva tendrían una eficiente dotación reducida, de aproximadamente dos quintos de la dotación de guerra, que incluiría al comandante, los oficiales principales y el personal de artillería más importante;

— Realización de ejercicios e inspecciones periódicas, bajo control del Almirante que los llevara a la guerra. Este Almirante sería responsable de cualquier falla en la eficiencia y preparación para la guerra que fuera evidenciada en estos buques;

— Los buques en reserva se concentrarían por escuadrones en Portsmouth, Plymouth y Chatham, de acuerdo con las estaciones que estuvieran destinados a reforzar.

e. **Señales**

— Revisión de los procedimientos de señales, basada en el tipo de señales que se usarían en la guerra;

— Abolición de todo sistema y señal de uso exclusivo para tiempo de paz;

— Estricta revisión y reducción de los manuales de señales y ejercicios, teniendo presente las normas anteriores;

— Reducción de la dotación de señaleros en todos los buques, a la cantidad realmente indispensable para la guerra. La

superabundancia de señaleros embarcados en los buques insignia se consideró criminalmente errónea.

Sir John Fisher, junto con recibir las proposiciones del Comité, que hemos sintetizado, agregó algunos comentarios suyos para enfatizar la necesidad de adoptar integralmente el proyecto de reforma de la Armada.

En cuanto a los tipos de buques estimaba que, como principio, el principal objeto del Almirantazgo debía ser el no tener nada flotando en los mares, excepto los cuatro tipos fundamentales de buques de combate (acorazados, cruceros de batalla, cruceros y destructores). Todo buque con defectos en vías de solución, pero que no pudiera ser empleado en la guerra, constituía derroche de dinero para el país. Seguramente se esgrimirían objeciones al respecto, arguyendo que la Armada no podía prescindir de tales buques, pero si se borraban del servicio se vería que, a la vuelta de un año, nadie se acordaría siquiera que alguna vez existieron.

Concluía Fischer que estas observaciones servirían para iluminar lo que a partir de ese momento se debía hacer para organizarse y prepararse para la guerra, bajo dos premisas esenciales: la potencia y eficiencia combativa de la flota, y un alistamiento absoluto e inmediato para la guerra. Ambas premisas podrían lograrse con una sustancial reducción del presupuesto naval. Esta reducción, combinada con un incuestionable aumento de la eficiencia de combate de la Armada, implicaría grandes cambios y dependería absolutamente de una condición: el plan de reformas esbozado debería ser adoptado como un todo. El país lo aclamaría, el contribuyente lo adoraría y la Armada refunfuñaría (siempre ha hecho lo mismo, al principio). Pero al fin serían un treinta por ciento más aptos para combatir y estarían permanentemente preparados para la guerra[2].

LAS MEDIDAS ECONOMICAS

Lord Fisher, en su campaña de reformas, sostenía que el presupuesto naval y el servicio mismo no debía ser "ensillado" con establecimientos que no contribuían directamente a la eficiencia combativa de la flota y a su alistamiento instantáneo para la guerra. Tales servicios, decía, no sólo reducían la cantidad de dinero disponible para la verdadera tarea de la Armada, sino, además, constituían elementos de debilidad en el caso de hostilidades.

La primera servidumbre por eliminar era el pretendido apoyo al servicio diplomático, manteniendo un sinnúmero de pequeñas unidades o "cañoneros" en el extranjero. El amplio uso de tales cañoneros en tiempo de paz constituía una marcada debilidad estratégica, pues eran un mero símbolo abstracto de la potencia que representaban. En cambio, un poderoso crucero, destacado temporalmente de su escuadrón con el fin de facilitar el control de una crisis local en el extranjero, resultaba enormemente más efectivo e impresionante para mantener el prestigio del pabellón que mostraba.

El servicio diplomático tendría que reconocer la conveniencia de esta nueva modalidad, aunque algún cónsul se sintiera privado de la sombra protectora de un cañonero bajo su ventana, pese a contar

---

[2] Cfr. Fisher, *Records*, Hodder & Stoughton, London, 1919, p. 134.

en su reemplazo con el substancial poderío de un crucero de primera clase al otro extremo del cable telegráfico. Definitivamente, el Almirantazgo no podía continuar prestando apoyo indiscriminado a aquellos cómodos funcionarios diplomáticos del Imperio, acostumbrados a la norma de "en la duda, pide un cañonero".

El segundo servicio que debía desprenderse del presupuesto naval era el de Guardacostas, responsabilidad asignada al Almirantazgo en 1856 para:

— la defensa de las costas del Reino;

— un rápido recurso de reclutamiento para la Armada en caso de guerra o emergencias; y

— la protección de las recaudaciones de Aduana.

Desde la época en que el Servicio de Guardacostas fue asignado al Almirantazgo, sus requerimientos habían sido drásticamente modificados por el gran desarrollo experimentado con el vapor, la electricidad y la condición general de la guerra naval, sin olvidar la disminución en las incitaciones y facilidades para el contrabando.

En 1906 se estimaba que las 170 Estaciones Radiotelegráficas de Señales de Guerra bastaban para alertar sobre la aproximación de buques enemigos y que, por lo tanto, para los efectos de defensa de costa, las restantes 530 Estaciones de Guardacostas y su correspondiente personal resultan innecesarios.

En cuanto a considerar al personal de guardacostas como reservistas navales, existían varios aspectos negativos. Se decía que los requerimientos del combate moderno eran tan exigentes, que la eficiencia del hombre dependía de su continua participación en las actividades altamente técnicas de a bordo y, por lo tanto, un empleo temporal o esporádico de guardacostas no era coherente con ese requisito. Tampoco podía confiarse en la oportuna disponibilidad de los guardacostas que, por naturaleza del servicio, estaban dispersos a lo largo del litoral y no concentrados en las bases normales de la flota, donde eventualmente serían requeridos.

Otro argumento en contra de tal fuente de reservistas era su elevado costo, en comparación con el reclutamiento periódico para entrenamiento de civiles, que no demandaba gastos permanentes, como alojamiento (incluyendo familiares), sueldos, vestuario, alimentación y pensiones. En síntesis, mantener el Servicio de Guardacostas con cargo al presupuesto de la Armada Real no sólo significaba una reducción en el nivel de entrenamiento del personal embarcado en la flota, sino además un gasto innecesariamente elevado en el personal de reserva.

Finalmente, el compromiso contraído para la prevención del contrabando mediante el Servicio de Guardacostas se consideraba como una servidumbre altamente inconveniente para la Armada, porque igual función podía lograrse mediante un leve incremento de la policía aduanera, ayudada por la policía local. Además, el sistema en vigencia se veía afectado en caso de guerra o grandes maniobras, al tener que concurrir los guardacostas a reforzar las dotaciones de la flota. En todo caso, el empleo de marineros altamente entrenados en una simple labor de policía costera no se podía justificar, teniendo en cuenta la alternativa mucho más económica de emplear una fuerza civil para combatir el contrabando.

El último servicio del que debía desprenderse la Armada eran los observatorios. El de Greenwich había sido de gran importancia para la Armada, pues ahí se había recopilado toda la información astronómica necesaria para la navegación y efectuado las pruebas de cronómetros desde su invención en 1762, mientras que el Observatorio del Cabo había sido establecido en 1820 con el fin de proporcionar datos de aquellos astros del hemisferio sur que no eran visibles desde Greenwich.

En los últimos años, sin embargo, se había visto que la familiaridad obtenida con las rutas oceánicas, el extenso reconocimiento realizado en las costas y el admirable sistema de faros y balizas establecido en todas las áreas navegables del mundo, habían convertido la actividad de los observatorios más en materia de interés científico que de importancia práctica para la navegación.

Podía decirse, entonces, que la única labor realizada por los observatorios, de utilidad directa para la Armada, era aquella relacionada con las pruebas y custodia de cronómetros, las observaciones astronómicas tendientes a la corrección anual del almanaque náutico, la hora exacta para señales horarias y mediciones de longitud, y la realización de observaciones magnéticas.

Pero dicha gama de actividades no iba solamente en beneficio de la Armada, puesto que la marina mercante aprovechaba igualmente el servicio de los observatorios. Además, la hora de Greenwich resultaba indispensable a las compañías de ferrocarriles para sincronizar con exactitud sus complejos sistemas; también era igualmente necesaria para las autoridades postales, en el correcto trabajo de cada oficina de Correos y Telégrafos del Reino. Sin embargo, aunque gran parte de la carga de trabajo de los observatorios era aprovechada por dichos servicios públicos, ni la Cámara de Comercio, ni el Lloyd's, ni las Asociaciones de Naves Mercantes, ni las Compañías de Ferrocarriles, ni la Oficina General de Correos, habían contribuido jamás al funcionamiento de los observatorios; por el contrario, en algunos casos cobraban altas sumas por sus servicios al Almirantazgo. Si bien era cierto que el Imperio Británico debía poseer un Observatorio Nacional, no resultaba justo que el presupuesto de la Armada financiara la totalidad de sus gastos.

Fisher insistía en que: "No debe olvidarse que cada penique no invertido en un buque de guerra o en sus tripulantes, es un penique sustraído del día de la batalla"[3].

POLITICA DE CONSTRUCCION NAVAL

Afirmaba Fischer que el eterno peligro que enfrentaba la Armada estaba en sobreestimar su grado de preparación para la guerra. Ello se debía, fundamentalmente, a una errónea apreciación del efecto acumulativo que los cambios, al introducirse gradual y cotidianamente en los buques y su armamento, producían en la estrategia y la construcción naval.

Esos cambios se fueron sucediendo en forma tan gradual —desde los veleros de madera, pasando por lentos buques a vapor de cascos de acero, hasta llegar a

[3] Fisher, op. cit, p. 154 (traducción libre).

los espléndidos buques de guerra del momento – que la tendencia había sido siempre subordinar la estrategia a la construcción naval, en lugar de amoldar el diseño de los buques para satisfacer la estrategia. Para remediar este vicio, Fisher consideraba que:

— La estrategia debía regir el diseño de los buques;

— El diseño de los buques, señalado por la estrategia, debía regir a la táctica; y

— La táctica debía regir los detalles del armamento.

En 1904, Fisher comentaba que hasta ese momento los buques nuevos habían surgido como trasnochadas mejoras de sus predecesores. Los Almirantes habían debido hacer el mejor uso posible del heterogéneo conjunto de naves con que las idiosincrasias de talentosos diseñadores y contralores del Almirantazgo los habían "ensillado", ante la amarga impotencia de aquellos cuya profesión consistía en emplearlos para combatir. En fin, la teoría había estado enteramente divorciada de la práctica, llegándose a un dramático desenlace cuando ambas fueron fusionadas a raíz del desarrollo del *dreadnought:* ¡prácticamente toda la flota había quedado obsoleta!

En síntesis, Fisher estimaba que la nueva política de construcción naval constituía un magnífico punto de partida para la política de combate; se le preguntaba a los oficiales que irían al combate qué es lo que deseaban, y a ello se dedicaba la construcción.

Al iniciar Inglaterra una nueva era de la construcción naval, destinada a renovar adecuadamente la flota que le permitiera mantener a toda costa el dominio del mar, resultaba indispensable definir la amenaza, para determinar, en consecuencia, la magnitud de ésta. Porque, para ser decididamente más poderoso que cualquier enemigo potencial sería necesario aplicar la norma, hasta entonces aceptada, de "dos quillas contra una", vale decir, construir para enfrentar a una alianza de dos potencias.

Fischer estimaba que esa norma, probablemente válida diez años antes, contra la alianza de Francia con Rusia, entonces la segunda y tercera potencias navales, respectivamente, ya no era aplicable. Estados Unidos y Alemania se disputaban el segundo lugar cedido por Francia, la flota rusa había prácticamente desaparecido y Japón había saltado a los primeros lugares.

Fisher decía que de las cuatro potencias principales que se debía tener en consideración, Japón era aliado, Francia una buena amiga y Estados Unidos, país con el que podían existir algunas rencillas en extinción, jamás llegaría a una guerra parricida. Otras potencias navales de cierta importancia eran Italia y Austria, amigas seculares de Inglaterra y ligadas por tratados cuyo rompimiento no serviría en nada a los intereses de ellas.

Quedaba entonces Alemania. Indudablemente, era un posible enemigo de Inglaterra (esto fue escrito en 1906). Aunque no había una causa específica de disputa, existía en general una rivalidad comercial y política – esta última en el lado germano – que ocasionaba, infortunada pero indiscutiblemente, mala sangre entre ambos países. Tal era la convicción que Fisher tenía al respecto, que en 1910 expresó en forma confidencial al Secretario

del Gabinete de Guerra: "La guerra con Alemania será en 1914 y Jellicoe mandará la Gran Flota"[4] (sic).

Por el momento, entonces, sería suficiente construir únicamente contra Alemania, pero no sólo para ese momento. El Almirantazgo era fiduciario de las futuras generaciones, que probablemente no gozarían de los cielos despejados de que gozaban entonces. Los buques que se construyeran en ese año gravitarían en la situación internacional de allí a veinte años, y para entonces Alemania, o cualquier otro adversario que emergiera en ese período, podría contar con la cooperación de otra potencia naval. Construir contra dos potencias era una norma que debía interpretarse con cuidado, pues estaba lejos de ser pasada de moda. Lo que no resultaba racional era decir que deberían colocar tantas quillas, entonces, como las que estaba colocando cualquier otra alianza. Por el contrario, deberían tener una visión a largo plazo, asegurándose de lo que otros estaban haciendo, para calcular el promedio de sus esfuerzos y regular los propios, en consecuencia.

En otras palabras, Gran Bretaña no debía construir para lograr un poder naval que pudiera determinarse *a priori,* sino simplemente para mantener el control del mar contra otras potencias. También era aconsejable, por razones administrativas obvias, tratar de llegar, dentro de lo posible, a normalizar una cifra de construcción anual, introduciéndole en forma gradual las variaciones que se hicieran necesarias.

Para Fisher, todo aquel que deseara entender la política de construcción naval del Almirantazgo tendría que comprender esta doble norma: determinar el programa de construcción naval año tras año, pero promediando el número de unidades para una cantidad de años.

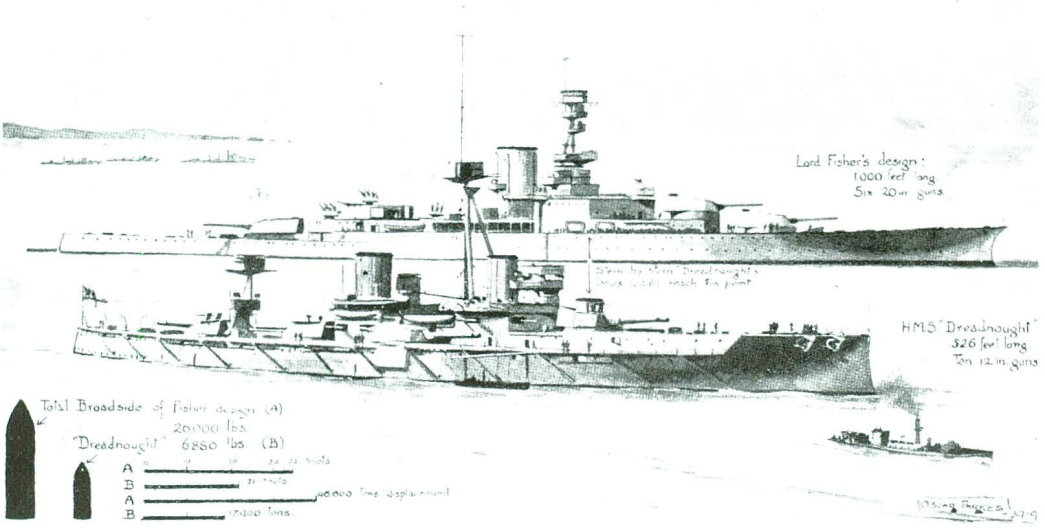
En 1911, gracias a dicha política Gran Bretaña superó a Alemania en cuanto a *dreadnought* en servicio, al alcanzar al doble de las unidades que poseía este país, o bien con una cantidad superior, al menos en una unidad, a las que tenía todo el resto de las Armadas del mundo.

Efectivamente, Fisher completó un período de cuatro años de construcción naval (1905-1908) con dos flotas en aguas británicas, siendo cada una de ellas superior a la flota movilizada por Alemania. En 1916 se comentaba que los astilleros ingleses eran capaces de construir submarinos en 5 meses, en lugar de 14; destructores en 9 meses, en vez de 18, y cruceros de batalla –con cañones de 18"– en 11 meses y no en 2 años.

Pero el hito con que se pretendía culminar esa verdadera época de oro de la construcción naval era la producción del HMS. *Incomparable,* cuyo proyecto fue presentado al Primer Lord del Mar en 1912. Se trataba de un supercrucero de batalla armado con cañones de 20", capaz de dar la vuelta al mundo a 25 nudos de andar, sin reabastecerse. La intención era construirlo en Canadá por la firma Vickers. Este proyecto representaba el esfuerzo máximo que la tecnología de entonces podía aportar para explotar la alta velocidad y el armamento uniforme de grueso calibre, virtudes que se habían hecho tan evidentes en la batalla de Tsushima.

---

[4] Fisher, op. cit., p. 214 (traducción libre).



EL H.M.S. "INCOMPARABLE" PROYECTADO POR FISHER,
MOSTRADO A LA CUADRA DEL H.M.S. "DREADNOUGHT"

Eslora	:	1.000 pies
Manga	:	86 pies
Propulsión	:	4 hélices; motores diesel de 150.000 HP.
Velocidad	:	máxima, 35 nudos; de crucero, 25 nudos
Coraza	:	16"
Armamento	:	10 cañones de 20" (andanada de 26.000 libras); 8 TLT de 21", en cubierta; 4 TLT a proa, bajola línea de flotación; cañones antisubmarinos.

La siguiente sentencia resume el concepto de diseño del supercrucero de batalla: "El alcance de la vista ha permanecido constante, mientras el de la artillería ha aumentado. Luego, la velocidad es necesaria para la seguridad, mientras la coraza asegura la visión"[5].

Fácil resulta, entonces, comprender el profundo desconsuelo del Almirante cuando, al renunciar como Primer Lord del Mar, a raíz de la cuestión de los Dardanelos, que se narra más adelante, debió abandonar el proyecto de esa joya naval de sus tiempos.

De todas formas, Fisher cumplió con creces la misión que originalmente había recibido: crear una Armada de nuevos buques, con la intención de emplearla en grandes proyectos en el Mar del Norte y en el Mar Báltico.

---

[5] Fisher, op. cit., p. 146 (traducción libre).

DECISIONES ESTRATEGICAS

La posición

Poco después de asumir en 1904 como Primer Lord del Mar, encontrábase Fisher –según dice en sus memorias– sentado frente a una carta del Mar del Norte, jugueteando con unos compases, cuando se le vino a la mente la inquietud de que si Tirpitz fuera la mitad de lo inteligente que parecía, haría todo lo posible para hostigar los buques británicos en las cercanías de la costa, empleando submarinos y destructores. En la medida que tales unidades aumentaran su radio de acción gracias a la maravillosa máquina a petróleo (motor diesel) –porque estaba seguro de que la combustión interna cambiaría la guerra en el mar– los británicos se verían forzados a ubicar su flota a una distancia tal de las bases enemigas, que permitiera a las fuerzas costeras atrapar de día a los depredadores, cuando regresaran de sus correrías.

Determinando tal distancia, el Almirante la ajustó en el compás y trazó un círculo que señaló en el norte de Escocia una amplia bahía interior. La carta no indicaba su nombre y tampoco habían sondas. Consultado el hidrógrafo, informó que esa área no estaba convenientemente levantada y que creía era... Scapa Flow. No es necesario abundar en las acciones tomadas por Fischer a raíz de ese afortunado descubrimiento; basta con señalar sus resultados: el 88% de la flota británica pudo cambiar de fondeadero a Scapa Flow, 48 horas antes del comienzo de la Gran Guerra, quedando a salvo de toda incursión naval alemana gracias a una oportuna decisión del Almirante.

El mando de la flota

Con el decidido apoyo de Churchill, Fisher logró deshacerse de una docena de Almirantes, con el fin de nombrar a Jellicoe como segundo en el mando de la *Home Fleet* en 1911. De esta manera, pensaba el Primer Lord del Mar, si la guerra se producía antes de 1914, Jellicoe sería Nelson en la batalla de San Vicente; y si era en 1914, entonces sería Nelson en Trafalgar. Porque, además de su edad, Jellicoe tenía –para Fisher– todas las cualidades de Nelson.

La maniobra naval

Durante la novena reunión del Consejo de Guerra, realizada en febrero de 1915, Churchill declaró que el objeto final de la Armada Real era obtener acceso al Báltico, para lo cual consideraba tres fases en la campaña marítima contra Alemania:

1ª Aclarar los mares exteriores, lo que ya se había logrado en las Falkland;

2ª Aclarar el Mar del Norte, lo cual se obtendría quince meses más tarde en Jutlandia; y

3ª Aclarar el Báltico, objetivo que más tarde sería abandonado por presiones políticas.

Churchill ponía énfasis en la importancia de la tercera fase, diciendo que Alemania era, como siempre lo había sido, muy sensible a un ataque desde el Báltico. Este concepto era corroborado por Julian Corbett, eminente historiador y analista naval, quien comentaba al Almirante Fisher la similitud de la situación que afrontaba Alemania, con la Prusia en la

Guerra de los Siete Años. En esa oportunidad, Federico el Grande pretendía enfrentar a la coalición hostil golpeando primero en Sajonia –tal como ahora los alemanes contra Francia– para luego dirigir violentos ataques en sucesión a sus restantes adversarios, usando las líneas interiores. Así había podido Federico mantener la situación por siete años, contra una oposición prácticamente igual a la que hoy enfrentaba Alemania, lo que le permitió asegurar finalmente la paz sobre la base del *statu quo* y agrandar materialmente su posición en Europa.

Corbett continuaba diciendo que en esta guerra, hasta ahora, los mismos métodos prometían iguales resultados, ya que Alemania, gracias a su excelente sistema de comunicaciones, había podido emular a Federico el Grande, aún con mejores resultados, que amenazaban con agotar el vigor y cohesión de la coalición enemiga.

Pero existía una condición en favor de los aliados: el control del mar estaba ahora contra Alemania y era posible llevarla, mediante presión desde el mar, a un estado de agotamiento y desesperación del cual Inglaterra había sido capaz de salvar a Prusia en el pasado. Porque Federico sabía que un golpe de fuerza proveniente del Báltico podría paralizar en cualquier momento su capacidad para golpear libremente a diestra y siniestra en Europa. Fue entonces, por temor a tal acción por parte de Rusia, que Federico presionó a Inglaterra para que destacara una flota en el Báltico a fin de protegerle su frontera norte.

Corbett estimaba muy improbable que tal episodio de la historia prusiana hubiera pasado desapercibido para Berlín. En consecuencia, y tratándose de un país donde el pensamiento militar tendía a dominar en los planes navales, podía asumirse que el principal valor de la flota alemana se basaba en su capacidad para mantener en disputa el dominio del Báltico lo más enérgicamente que fuera posible, para evitar una invasión a través de ese mar. Entonces, si se considerara necesario adoptar un plan de guerra más drástico que el actual, Inglaterra debería analizar si estaba en condiciones de ocupar el Báltico con esa fuerza, de modo que permitiera al zar de Rusia desembarcar su ejército en la costa de Pomerania para atacar directamente a Berlín o sus líneas de comunicaciones con el frente oriental. Pero, concluía Corbett, una operación de esa naturaleza demandaría la concurrencia de todas las fuerzas navales británicas, dejando sin una protección efectiva al Mar del Norte, vulnerable a cualquier contraataque alemán que podría obligar a los británicos a abandonar el Báltico. Sin embargo, como el acceso occidental del Canal de Kiel no podía ser bloqueado, existía el recurso de sembrar con minas el Mar del Norte, en una magnitud tal que hiciera imposible las operaciones navales.

Aunque las objeciones de orden moral y práctico a una operación de esa naturaleza serían considerables, debía tenerse en cuenta que Alemania había tomado ya la iniciativa en la guerra de minas en mar abierto, apartándose de las normas de la guerra civilizada.

Finalmente, Corbett reconocía que los riesgos del "proyecto Báltico" eran enormes, pero pensaba que a menos de que estuvieran seguros de llevar a Alemania a un estado de real agotamiento, mediante la presión pasiva de la flota británica, deberían arriesgarse a explotar el dominio del mar con mayor energía. De lo contrario, y tal como entonces se apreciaba

la situación, no podía esperarse un mejor desenlace del conflicto que aquel obligadamente aceptado por la coalición continental en la guerra de los Siete Años[6].

También Fisher concordaba con el pensamiento de Churchill, relacionado con la importancia del Báltico, declarando en sus memorias que si en agosto de 1914 los 160 mil hombres de la Fuerza Expedicionaria británica hubieran sido desembarcados por la Gran Flota en Amberes, en lugar de haber ocupado un reducido sector en Francia, en medio del Ejército de ese país, la guerra hubiera terminado en 1915.

Esta idea de maniobra no era nueva en el Almirantazgo, ya que en noviembre de 1914 se había propuesto al General Sir John French que el Ejército británico avanzara por la costa de Bélgica, flanqueado por la flota. Con esa acción se debilitaría considerablemente la amenaza submarina alemana y se dificultarían las incursiones aéreas sobre la costa británica.

Pero Fisher, al argumentar en favor de esa operación conjunta, no esgrimía sus ventajas tan obvias bajo el aspecto militar ni tampoco bajo el aspecto político –que significaba el entrar en contacto con Holanda a lo largo del Río Escalda– sino bajo el punto de vista de la estrategia marítima, y resaltando lo favorable que sería la ocasión cuando se contara con el apoyo de toda la flota norteamericana.

En una ocasión similar, al proponerse el bombardeo de la Costa de Zeebrugge (al norte de Brujas), sin la cooperación del Ejército, Fisher se opuso enfáticamente a la adopción, como política naval, del empleo de fuerzas navales en operaciones costeras sin el apoyo de fuerzas militares. Ponía énfasis así en la suprema importancia de mantener a la Gran Flota, con su potencia no desafiada, en el teatro de la decisión. Pero, ¿cómo inducir a la flota alemana para que presentara batalla? Pues, montando una ofensiva en gran escala que amenazara la existencia misma de esa flota, enfrentándola con una aplastante superioridad para barrerla de los mares. Eliminada su flota, Alemania sería fácilmente derrotada y la guerra terminaría, puesto que el Báltico quedaría libre para que los rusos cubrieran sin oposición las 90 millas que separaban a Berlín de la costa de Pomerania. Porque Fisher puntualizaba que eran rusos los que ellos querían que entraran en Berlín, y no ingleses o franceses.

Este era, en síntesis, el "proyecto del Báltico", para el cual fueron concebidos y construidos 612 buques de guerra, y que finalmente sería rechazado por el Consejo de Guerra Británico en 1915, cuando:

— Lord Kitchener no se entusiasmó con la idea;

— Los franceses no quisieron que el Ejército británico entrara en Bélgica; y

— Surgió la alternativa de los Dardanelos, impuesta por razones políticas, expedición que requería apoyo naval a costa de unidades de la flota apuntada contra Alemania.

Enfrentado ante tal decisión, Fisher renunció indignado a su cargo de Primer Lord del Mar, al estar en desacuerdo con tal operación dirigida a los pies y no contra

---

[6] Fisher, op. cit., p. 222.

el corazón de Alemania. Más tarde, al recordar este incidente en sus memorias, el Almirante lamentó tantas vidas perdidas en Jutlandia, vidas que habían resultado estériles para la estrategia marítima británica, al comparar la malograda expedición a los Dardanelos con los frutos que se habrían obtenido de haberse emprendido la conquista del Mar Báltico[7].

LOS RESULTADOS

Para calificar la obra de Fisher, según sus resultados, no hay nadie tan autorizado como el Almirante Jellicoe, quien declaró textualmente:

"La gran mayoría de los buques realmente "efectivos en la Gran Flota fueron producto "de la política iniciada por el Almirante de "la Flota, Lord Fisher de Kilverstone, "cuando tomó el cargo de Primer Lord del "Mar en 1904...
"Uno de los primeros actos de Lord Fisher "–además de efectuar otros cambios que "aumentaron la eficiencia de la flota para "la guerra– fue la introducción del acora- "zado con cañones exclusivamente de "grueso calibre, que fue iniciada con el "dreadnought , lanzado en octubre de "1905 en Portsmouth. A esta clase de bu- "que siguió rápidamente el crucero de ba- "talla con cañones de grueso calibre, de la "clase *Invincible*, tres de los cuales fueron "construidos en el programa 1905-1906.
"Muchas críticas atrajo el 'dreadnougth', "pero muchas más fueron dirigidas al prin- "cipio que materializaba el crucero de "batalla: buques con la velocidad de un "crucero, pero con el mismo calibre de "artillería que el acorazado.
"La Gran Guerra ha justificado plenamen- "te la concepción de Lord Fisher"[8].

Qué mejor reconocimiento al mérito de la gestión de toda una vida profesional que, con perspicacia y visión de futuro, contribuyó de manera tan significativa a la victoria en el mar, en una guerra intuida con diez años de antelación contra una amenaza definida con acierto, mediante una flota bien diseñada y para servir a una concepción estratégica apropiada a las circunstancias.

Con la presentación de este histórico caso creemos haber demostrado lo que en un principio afirmamos: el éxito que hoy se pretende lograr en la guerra en el mar será sólo el frío resultado de decisiones tomadas durante la década anterior para diseñar la flota.

No quisiéramos terminar este breve análisis de la obra de Fisher sin un pequeño toque emotivo. Para ello nada mejor que reproducir esta carta anónima, que un admirador envió al Almirante el 21 de noviembre de 1918:

"Estimado Lord Fisher,

"Estamos justo de regreso después "de haber participado en el más maravillo- "so episodio de la guerra, y mi corazón "está pletórico. Siento que la extraordina- "ria rendición de la flor y nata de la flota "alemana se debe en gran parte a su ma- "ravilloso trabajo y perspicacia –que dio a "Inglaterra la flota que posee– ¡y por ello "debo escribirle!

---

7 Cfr. Fisher, *Memories*, Hodder & Stoughton, London, 1919, p. 60.

8 Jellicoe, op. cit., p. 34 (traducción libre).

"Supongo que el mundo no volverá a "ver tamaño espectáculo: una línea de 14 "buques capitales, grandes y modernos, "con sus cañones trincados en línea de "crujía, en perfecto orden, manteniendo un "buen estacionamiento, rindiéndose calla- "damente sin un sonido ni un murmullo. "Seguramente que jamás llegó a pensarse "siquiera en un final tan humillante e igno- "minioso, en toda la historia.

"Si yo no hubiera estado en un buque "de la Corona, habría hecho lo imposible "por embarcarlo para que presenciara la "culminación del trabajo de toda su vida.

"Desgraciadamente, no puedo sino pen- "sar que fue poco gentil de parte de las "autoridades el no haber considerado su "presencia. Pero la historia sabrá recom- "pensarlo.

"Perdone este desahogo y por favor "no se moleste en contestarlo. Pero me "doy cuenta de que la victoria de hoy ha "sido suya, y es inicuo que usted no haya "estado aquí para verla.

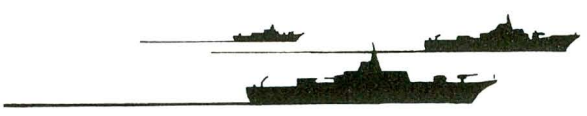
"Su devoto y afectuoso admirador. "(sin firma)"[9].

---

[9] Fisher, *Records*, p. 247 (traducción libre).

BIBLIOGRAFIA

— Fisher, *Records*, Hodder and Stoughton, London, 1919.

— Fisher, *Memories*, Hodder and Stoughton, London, 1919.

— Jellicoe, *The Grand Fleet 1914-1916. Its Creation, Development and Work*, Casell and Co. Ltd., London, 1919.