



LA GRAN FLOTA BLANCA

Una buena Armada no es una provocación de guerra, ella es la más segura garantía de paz.

Theodore Roosevelt¹, 2 Dic. 1902.

Gabriel Román Lazarovich*

A fines del siglo XIX EE.UU. era una potencia emergente que manifestaba su poder con hitos a nivel regional, como la anexión de Hawai y la victoriosa Guerra Hispano-Estadounidense, que le permitió anexarse Guam, Puerto Rico y las Filipinas, ejerciendo una creciente influencia en el Caribe y en el Océano Pacífico. Sustentado doctrinalmente por la visión estratégica del CA Alfred Thayer Mahan, el joven Presidente Theodore Roosevelt impulsó un desarrollo naval sin precedentes y envió por el mundo a la Flota del Atlántico, compuesta por 16 acorazados y varios buques escolta y de apoyo, en una proeza naval sin precedentes.

- Introducción.

Al contar del 16 de diciembre de 2007, con una ceremonia a bordo del USS “Theodore Roosevelt” (CVN-71)², se comenzó a celebrar, en diversos puertos del mundo, los cien años de la travesía de una flota constituida por dieciséis nuevos acorazados –con sus respectivos escoltas y buques auxiliares– dependientes de la flota del Atlántico de Estados Unidos, que cumpliendo el mandato del Presidente Theodor Roosevelt, circunnavegó el globo en un impresionante periplo iniciado y finalizado en el puerto de Hampton Roads, Virginia, consumándose con éxito el 22 de febrero de 1909.

De esta manera la Armada de EE.UU., cuyo vertiginoso crecimiento se sustentaba doctrinalmente en los principios enunciados por A.T. Mahan mediante sus teorías de la Influencia del Poder Naval en la Historia³, demostraba tácitamente que se podía sentir “como en casa” en cualquier parte del mundo.

Dicha empresa naval y diplomática duró catorce meses, recorriendo más de 65.000 km, visitando más de 20 puertos en 6 continentes, con lo cual EE.UU. se ubicó a la altura de las principales potencias militares y económicas de la época, y Roosevelt puso una corona dorada a su mandato.

El nombre de Gran Flota Blanca (en adelante GWF⁴), le fue naturalmente asignado con posterioridad a su conformación y zarpe, debido a que todos los buques tenían sus cascos de color blanco, el que fue repintado unas pocas semanas después del regreso a su puerto base, cambiando al color gris que caracterizaba a la mayoría de las flotas navales de otras partes del mundo⁵.

A modo de advertencia, para quienes se motiven a investigar más sobre este tema, cabe señalar que el nombre de Gran Flota Blanca también fue utilizado, con posterioridad, por la Compañía de Navegación comercial United Fruits, dedicada al transporte de bananas desde Guatemala a diversos puertos del Atlántico⁶. ¡Esa es otra empresa!

* Capitán de Navío. Oficial de Estado Mayor. Magister en Ciencias Navales y Marítimas con mención en Planificación. Destacado Colaborador de la Revista de Marina desde 2008.

1.- Presidente N° 26 de los EE.UU. y Premio Nobel de la Paz en 1906.

2.- www.greatwhitefleet.info/Centennial_Celebration.html

3.- Difundidas en su libro Publicado en 1890.

4.- Acrónimo de Great White Fleet.

5.- Millar, Nathan. THE US NAVY. AN ILLUSTRATED HISTORY, U.S. Naval Institute, 1977, Pág. 243.

6.- www.greatwhitefleet.com

- Antecedentes.

A fines del siglo XIX EE.UU. era una potencia emergente que no alcanzó a llegar a tiempo a Europa para el reparto de África y Asia, pero manifestaba su poder con hitos a nivel regional, como la Guerra Hispano-Estadounidense (1898), que le permitió anexarse Guam, Puerto Rico y las Filipinas, la adquisición de Hawai (1898) y la intervención para independizar Panamá de la Gran Colombia (1903).

Desde 1880 EE.UU. comenzó a desarrollar una armada oceánica poderosa. Sin embargo, fue después de vencer a España, en una guerra esencialmente marítima, lo que fortaleció aún más el interés de contar con una marina a la altura de las potencias europeas, encontrando como principales impulsores de ello al Presidente Roosevelt y el Secretario de Marina Benjamin Tracy, quienes compartían la visión estratégica de Alfred Thayer Mahan. El gobierno norteamericano comenzó a jugar un papel protagónico en los asuntos internacionales y la Armada fue el instrumento a través del cual proyectó su poder e influencia en el extranjero⁷.

- El gran viaje.

La GWF zarpó formada en columna, con 400 yardas de separación entre unidades, y fue revistada desde el USS. "Mayflower" por el Presidente, para proseguir rumbo a Puerto España en Trinidad, luego continuaría hacia Rio de Janeiro, donde fue recibida por el Presidente Moreira Pena. Posteriormente, la Flotilla de Destruyores y Torpederos recalaría el 27 de enero de 1908 en Buenos Aires, siendo recibida por el Presidente José Figueroa Alcorta. La GWF continuaría con poca holgura de tiempo en demanda de Punta Arenas.



El presidente Roosevelt revistando la GWF.

La GWF estaba mayoritariamente integrada por unidades posteriormente conocidas como Pre-Deadnought, los que se organizaron en dos Escuadras de dos Divisiones cada

una, es decir, 16 unidades principales, las que fueron acompañadas por una Flotilla de Destruyores y por varios Buques Auxiliares, según se indica en el cuadro siguiente, que corresponde a la composición inicial de la flota, la cual sufrió algunos cambios de unidades y de organización durante los tramos siguientes, ya que algunos de los buques más antiguos fueron sustituidos por fallas operativas⁸.

Los buques indicados pasaron por Chile de Sur a Norte, ya que el Estrecho de Magallanes o el Cabo de Hornos era

Primera Divisin. Contraalmirante Robley D. Evans.	USS Connecticut (BB-18) USS Kansas (BB-21) USS Vermont (BB-20) USS Louisiana (BB-19).
Segunda Divisin Contraalmirante William H. Emory	USS. Georgia (BB-15) USS. New Jersey (BB-16) USS. Rhode Island (BB-17) USS. Virginia (BB-13)
Tercera Divisin Contraalmirante Charles M. Thomas.	USS. Minnesota (B-22) USS. Maine (BB-10) USS. Missouri (BB-11) USS. Ohio (BB-12)
Cuarta Divisin Contraalmirante Charles S. Sperry	USS. Alabama (BB-8) USS. Illinois (BB-7) USS. Kearsarge (BB-5) USS. Kentucky (BB-6)
Grupo de apoyo logístico	USS. Culgoa (almacén) USS. Glacier (almacén) USS. Panther (maestranza) USS. Yankton (tender) USS. Relief (hospital)
Flotilla de Destruyores y Torpederos	USS. Hopkins USS. Stewart USS. Hull USS. Truxton USS. Lawrence USS. Whipple USS. Arethusa (tender)

7.- Millar, Nathan. Opcit, pág. 238.

8.- http://mars.ark.com/~camorris/gwffleet/site_map.html



La GWF en maniobras.



La Gran Flota Blanca, cruzando el Estrecho de Magallanes en 1908. El óleo se encuentra en la Academia Naval de Annapolis en EE.UU.

el único paso hacia el Pacífico antes de la inauguración del Canal de Panamá en agosto de 1914.

- La visita a Chile.

Inicialmente no se tenía previsto visitar oficialmente Chile, sólo se planificó recalar a Punta Arenas como puerto de reabastecimiento de carbón, a sabiendas de su clima inhóspito y escasas capacidades para refresco de las tripulaciones. El Gobierno de Chile, al enterarse que la flota estadounidense visitaba Brasil y luego recalaría oficialmente a El Callao, solicitó una visita Oficial en Valparaíso, pues no consideraba como tal la recada logística a Punta Arenas.

La GWF ingresó al Estrecho de Magallanes el 31 de enero, fondeando en Bahía Posesión a las 16:30 horas y el 1º de febrero de 1908 a las 12:30 horas ancló en Punta Arenas, donde fue recibida a nombre del Gobierno por el Contraalmirante don Basilio Rojas Velásquez⁹. El Crucero "Chacabuco" arribó a Punta Arenas a los dos días, realizando diversas actividades protocolares y de camaradería con la GWF. Llamó la atención a los visitantes las construcciones de cemento, piedra y techos de lata ondulada; la ciudad tenía a la sazón sólo 11.221 habitantes, según censo efectuado dos meses antes¹⁰.

Los precios locales se duplicaron con la llegada de los 14.000 "turistas", quienes desembarcaron en olas de hasta

2.000 marinos diarios, los cuales arrasaron con las cantinas y el escaso comercio local. Los artículos o souvenir más comprados resultaron ser modestos cueros de cordero y confecciones con dicho material.

El 6 de febrero se ofreció una recepción en casa del Gobernador de Magallanes, General Federico Chaigneau (a la cual se excusó de asistir el CA. Evans) para zarpar el día siguiente y continuar viaje.

En su tránsito hacia el Norte los acorazados no quisieron utilizar prácticos chilenos y el 8 de febrero se separaron de la flotilla de destructores en el Canal Smyth, continuando los buques principales por mar abierto, escoltados por el Crucero "Chacabuco", que guió a la formación durante la navegación¹¹. En cercanías de Talcahuano se unieron a la escolta de la Flota los destructores "Capitán Muñoz Gamero" y "Capitán O'Brien", y el Torpedero "Capitán Thomson".

Los buques de la flotilla de destructores norteamericanos navegaron los canales interiores con oficiales chilenos como prácticos, entre los cuales estaba el Capitán de Corbeta Lautaro Rosas Andrade¹², arribando a Talcahuano el 15 de febrero.

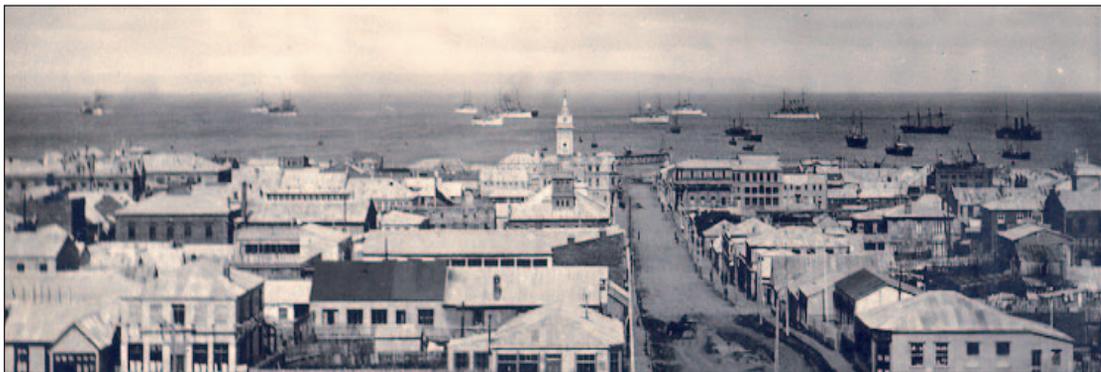
El 14 de febrero la GWF ingresó a Valparaíso para saludar con 21 cañonazos al Presidente don Pedro Montt Montt,

9.- Fuenzalida Bade, Rodrigo. MARINOS ILUSTRES Y DESTACADOS DEL PASADO, Edit. Revista de Marina, 1985; pág. 196.

10.- Bravo Valdivieso, Germán. Los Coletazos del "Baltimore". Diario El Sur, 13. Dic. 2006.

11.- López Urrutia, Carlos. Historia de La Marina de Chile, Editorial Andrés Bello, 1969. Pág. 335.

12.- Fuenzalida Bade, Rodrigo. Opcit, pág. 199.



La Gran Flota Blanca, fondeada en Punta Arenas.

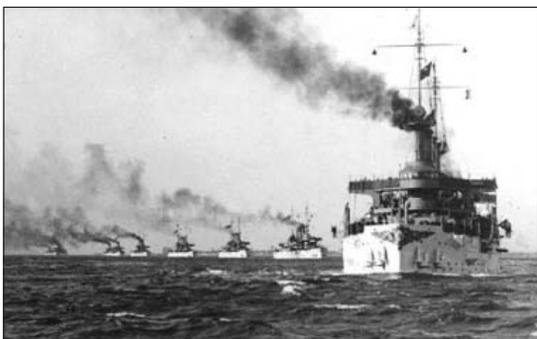
a bordo del Buque Escuela "General Baquedano", sin embargo, finalizado los honores la GWF no fondeó y continuó por mar abierto con destino a El Callao, todo lo cual no duró más de una hora.

En algunos escritos de marinos norteamericanos presentes en dicha ocasión, se exagera la reacción de los numerosos porteños congregados en la costa que, al comenzar los cañonazos de honores, se lanzaron en una desesperada carrera buscando protección, aterrorizados por el estruendo¹³. Cabe señalar que en Chile, y en particular en Valparaíso, existía animadversión respecto de EE.UU. por su apoyo al Ex-Presidente Balmaceda.

Dicho procedimiento de ceremonial naval tampoco podía ser del todo grato

al Almirante Evans ni a sus dotaciones, debido a las tensiones previas entre Chile y EE.UU., las cuales tuvieron su momento más álgido con el incidente del USS. "Baltimore", el 16 de octubre de 1891, ocasionado por la muerte de 2 marinos norteamericanos en una pelea callejera en Valparaíso, por lo cual el Gobierno estadounidense llegó a presentar un ultimátum al Presidente Jorge Montt Álvarez. El Almirante Evans era entonces el Comandante del Cañonero USS. "Yorktown" que se desplazó a Valparaíso para respaldar las demandas norteamericanas¹⁴. El Almirante Evans, aparentemente por su delicada salud, no participó de las actividades protocolares en Punta Arenas¹⁵ y tampoco estuvo en cubierta durante el saludo presidencial en Valparaíso.

La GWF continuó a El Callao, Perú, donde recaló el 20 de febrero. Toda la ciudad se volcó al puerto y se decretó feriado. Hubo efusivos intercambios de camaradería junto al Presidente José Pardo, quien al saludar al Almirante Evans calificó la visita como "una espontánea demostración de sincera y antigua amistad que une ambos países"¹⁶. En las actividades protocolares en Perú, el Comandante en Jefe fue representado por el Almirante Thomas. Las dotaciones tuvieron regatas en la bahía, 5.000 mari-



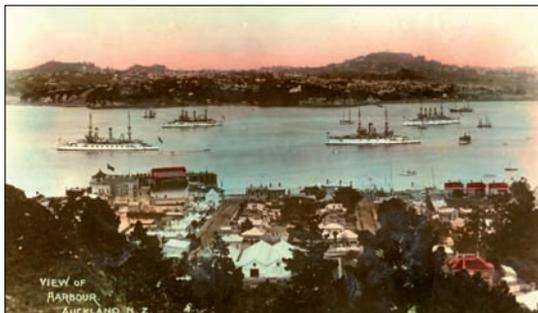
La GWF, ingresa a Valparaíso el 14 de febrero de 1908, para saludar con 21 cañonazos al Presidente de la República y sin fondear continuó con rumbo a Perú.

13.- Cita de Mathews, Walter, en www.greatwhitefleet.info/GWF_Chile1.html

14.- López Urrutia, Carlos, OP.Cit. Pág. 340.

15.- Bravo Valdivieso, Germán, Op.Cit.

16.- <http://www.navy.mil/gwf/peru.htm>



La GWF, visita Auckland, Australia.



Marineros de la GWF en ayuda humanitaria en el terremoto en Messina, Sicilia.

neros y 600 oficiales asistieron a la corrida de toros en Lima, el Club Naval recibió a 300 Oficiales.

De Perú la GWF zarpó el 29 de febrero para proseguir a Bahía Magdalena, en México (recaló el 12 de marzo), y finalizar en California, donde tuvo una larga estadía, recalando en San Diego el 1º de abril, en Monterrey el 1º de mayo y en San Francisco el 6 de mayo. Hubo desfiles y grandes manifestaciones de apoyo ciudadano. Asimismo, hubo reemplazo de unidades y de personal; no obstante, la flota también concurre a Seattle el 23 de junio.

Debido a la débil salud del CA. Evans, en San Francisco asumió el Mando de la Flota el CA. Charles S. Sperry, a quien le correspondió dirigir el segundo tramo hasta Filipinas, zarpando el 7 de julio de 1908. Visitó Honolulu (16 al 22 de julio), Auckland (9 al 15 agosto), Sydney (20 al 28 agosto), Melbourne (29 de agosto al 5 de septiembre), Albany (11 al 18 de septiembre), siendo recibida con grandes muestras de afecto.

El 2 de octubre la flota recaló en Manila, zarpando a Japón el 10 de octubre. En su arribo a Yokohama el 18 de octubre fue escoltada por 16 buques japoneses. Allí el Almirante Sperry y 30 Oficiales fueron invitados a una audiencia y comida por parte del Emperador. Asimismo, el Almirante Togo también compartió una fiesta en el exclusivo jardín de la Emperatriz con los ilustres visitantes. Habiendo zarpado el 25 de octubre, la 2ª División al mando del CA Emory llegó a

Amoy el 29 de octubre, siendo atendida magníficamente por los atentos anfitriones chinos hasta que zarpó el 5 de noviembre y concurre a Manila para el rendez-vous con el resto de la flota.

El tercer tramo se inició desde Manila el 1º de diciembre de 1908. El Almirante Sperry informó que más de mil marinos de la GWF fueron transbordados (con el correspondiente reemplazo) al Escuadrón Asiático con base en Manila. Los buques recalaron el 13 de diciembre a Colombo en Ceilán (hoy Sri-Lanka), luego la GWF atravesaría el Canal de Suez entre el 4 y 7 de enero de 1909, dirigiéndose a Port Said, Egipto.

Mientras la GWF se encontraba en el Mediterráneo ocurrió un desastroso terremoto en Messina, Sicilia, otorgando una excelente oportunidad de demostración amistosa ante Italia, mediante una operación humanitaria sin precedentes, despachándose a dicho puerto a los USS. "Connecticut", "Illinois", "Culgoa" y "Yankton", dando origen a un nuevo tipo de Operaciones de tiempo de paz que pervive hasta hoy en las armadas del mundo.

Desde el Mediterráneo algunas Divisiones y Unidades, separadamente, concurren a visitar los puertos de Beirut, Atenas, Trípoli, Villefranche, Marsella, Salónica, Smyrna, Malta y Argel.

La GWF permaneció en Gibraltar del 1º al 6 febrero de 1909, navegando su última singladura a su puerto base en Virginia, donde arribó orgullosamente el 22 de febrero de 1909.

La Flota terminaba así su largo periplo, lleno de dificultades, con pérdida de vidas (entre ellas la del Contraalmirante Thomas, el 3 de julio de 1908, y del Comandante del USS. "Georgia", Henry McCrea, ocurrida el 23 de julio de 1908), deserciones (muchas de ellas ocurridas en California), fallas de material y problemas logísticos, pero también pletórico de aventuras y logros profesionales y diplomáticos. Las tripulaciones fueron recibidas por el Presidente Roosevelt en el mismo puerto de zarpe, consumando una exitosa travesía que marcaría el comienzo de una nueva era en el desarrollo de las armadas.

- **Conclusión.**

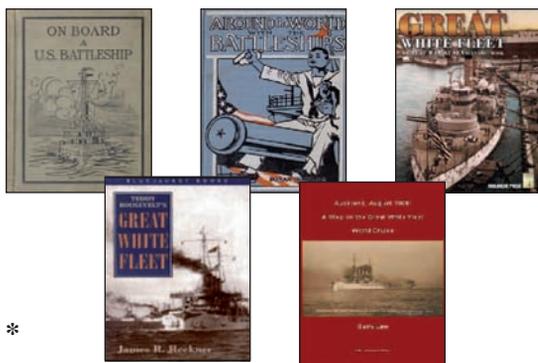
Con el exitoso viaje de la GWF las Fuerzas Navales comenzaron a ser apreciadas internacionalmente como una herramienta de insospechadas virtudes para la conducción política, con diversas posibilidades para su uso diplomático o bélico, pacífico o violento, en cualquier parte del mundo.

La circunnavegación de la GWF constituye el primer viaje naval global americano y fue la manifestación más elocuente de la naciente vocación imperial de EE.UU. Asimismo, como alguien dijo, la comisión resultó ser un "golpe ideal en relaciones publicas"¹⁷, produciendo amistades, respeto, disuasión, vinculación y prestigio internacional, cohesión interna y orgullo patrio, entre otros bienes intangibles de alto valor.

Este notable suceso naval marca un hito en la política de desarrollo militar de EE.UU. Por ello no es sorprendente constatar el sostenido crecimiento de su Armada, que entre 1900 y 1910 aumentó de 12 a 29 buques capitales y de 18 a 35 cruceros¹⁸, y esta espiral de desarrollo naval no se detendría hasta ubicarse en la cúspide del poder naval internacional, contando actualmente su Armada con cerca de 300 buques operativos, 4.000 aeronaves y más de 300.000 efectivos.

- **Datos Bibliográficos.**

Quienes realizaron este magno viaje, sus descendientes y herederos se han preocupado de difundirlo como una hazaña mundial, por ello existen numerosos escritos que permiten profundizar y recordar en detalle esta histórica proeza naval. Entre los libros más conocidos están algunos diarios de viaje y anecdóticos. También hay textos analíticos y recordatorios. Asimismo, actualmente también existen juegos de simulación computacional que recrean la GWF. Aparte de las citas bibliográficas, se destacan algunas de las fuentes existentes para su estudio.



* * *

BIBLIOGRAFÍA

- <http://www.greatwhitefleet.info> Great White Fleet Website
- http://mars.ark.com/~camorris/gwffleet/site_map.html
- http://www.history.navy.mil/library/online/gwff_cruise.htm US Navy Historical Center Site.
- http://en.wikipedia.org/wiki/Great_White_Fleet
- <http://www.navy.mil/gwff/index.htm>

17.- Ben Tanosborn, www.tanosborn.com

18.- Meneses Ciuffardi, Emilio. EL FACTOR NAVAL EN LAS RELACIONES ENTRE CHILE Y LOS ESTADOS UNIDOS 1881-1951, Pág. 21-22.