

CONGRESO CONMEMORATIVO DEL CENTENARIO DE LA CONSTRUCCIÓN DEL ACORAZADO *DREADNOUGHT* (*)

Carlos ALFARO ZAFORTEZA
Ingeniero Naval

Del 9 al 11 de febrero pasado se celebró en Greenwich un congreso para conmemorar el centenario de la construcción del acorazado *Dreadnought*, uno de los buques de guerra más revolucionarios de la historia. Se trataron aspectos fundamentales de la historia naval de la época. Entre ellos podemos destacar las carreras de armamentos, los conceptos de prestigio y disuasión, la importancia relativa de los ejércitos y las armadas, y la influencia de las armas submarinas.

La organización estuvo a cargo del National Maritime Museum, con el asesoramiento técnico de los profesores Andrew Lambert, titular de la cátedra de Historia Naval del King's College, y Jan Rüger, del departamento de Historia del Birkbeck College, ambos centros pertenecientes a la Universidad de Londres. Con el fin de obtener una visión global, se combinaron los enfoques político, económico, diplomático, militar y cultural. En estas líneas se da noticia de las ponencias más pertinentes a los contenidos de esta revista.

En la conferencia inaugural, Paul Kennedy apuntó que el *Dreadnought* era uno de los cinco instrumentos de guerra naval desarrollados en los años anteriores a la primera guerra mundial: el acorazado monocalibre, la mina submarina, el torpedo, el submarino y el aeroplano. En cuanto al contexto específico de la Marina británica, señaló tres rasgos característicos del momento: la redistribución de las fuerzas navales organizada por el almirante Fisher, la revista naval con motivo de la coronación de Jorge V, y la obsesión de los marinos ingleses por repetir la victoria de Trafalgar. La frustración por haber perdido la ocasión de esto último en 1916 originó un verdadero alud de libros y artículos en el período de entreguerras. Aún hoy la batalla de Jutlandia sigue siendo uno de los temas más populares y objeto constante de debate entre los historiadores anglosajones.

El contexto naval comenzó con una exposición de Eric Grove sobre la evolución técnica del acorazado entre 1887 y 1914. El desarrollo de las minas, los torpedos y sus plataformas de lanzamiento hizo prácticamente imposible el despliegue de acorazados en aguas costeras, por lo que la utilidad del buque

(*) Debido a la importancia de esta noticia y al tratamiento que le da su autor, la sacamos de su lugar habitual —Noticias Generales— y le damos un tratamiento individualizado.

de línea quedó reducida al enfrentamiento con sus similares en alta mar. Por otra parte, el incremento en velocidad, alcance y precisión del torpedo, que alcanzó su madurez técnica con la incorporación del recalentador de aire y el estabilizador giroscópico, obligó a aumentar la distancia de combate. Como consecuencia de ello, los calibres intermedios, al perder su eficacia, quedaron eliminados y la artillería pesada recuperó su importancia. Este concepto no era original de Fisher, quien en realidad pensaba sustituir el acorazado por el gran crucero y tuvo que aceptar el *Dreadnought* como solución de compromiso (1). Vittorio Cuniberti, ingeniero jefe de la Marina italiana, ya lo había desarrollado en un famoso artículo en 1903 (2), y por aquellos mismos años en Japón y Alemania también se estudiaban proyectos de este tipo, mientras que en Estados Unidos se empezaba la construcción de dos acorazados monocalibre al mismo tiempo que la del *Dreadnought*. La gran ventaja de éste sobre sus rivales, según Grove, era la velocidad, debido a la sustitución de las máquinas de triple expansión por turbinas. En su construcción, terminada en el brevísimo plazo de un año, se combinaron los esfuerzos de la poderosa industria británica, que suministró las turbinas, los montajes artilleros y el blindaje, y de la Marina, responsable del casco. Con este alarde, según comentó Colin White en la discusión, quedó patente una de las grandes ventajas de Inglaterra sobre sus adversarios: la capacidad de producir buques de guerra más rápidamente y con menor coste. Es decir, el país estaba en condiciones de competir con cualquiera en una carrera de armamentos.

La nueva distribución artillera planteó el problema de acertar un blanco distante y en movimiento. John Brooks explicó las medidas tomadas por la Grand Fleet contra los ataques con torpedos, y las complejidades de las direcciones de tiro centralizadas. Éstas y las tácticas concebidas por el alto mando inglés son objeto de disputa entre Brooks y Jon Sumida. El primero sostiene que el principal peligro venía de los submarinos y destructores, mientras que para el segundo la amenaza mayor eran los torpedos lanzados desde la línea de batalla alemana (3). En la discusión posterior surgió la eterna cuestión de por qué el tiro de los cruceros de Hipper fue mejor que el de sus homólogos ingleses, cuestión cuya resolución siempre se encuentra con la dificultad de la falta de estudios detallados por parte alemana.

Andrew Lambert disertó sobre la importancia del nombre, elemento esencial a las tradiciones de la Marina inglesa. Desde un galeón que participó en

(1) Véase LAMBERT, Nicholas: *Sir John Fisher's Naval Revolution*. Columbia, University of South Carolina Press, 1999.

(2) CUNIBERTI, Vittorio: «An Ideal Battleship for the British Fleet», en *Jane's All the World's Fighting Ships*, 1903.

(3) Esta polémica se puede seguir en SUMIDA, John: *In Defence of Naval Supremacy: Finance, Technology, and British Naval Policy, 1889-1914*. Boston, Unwin Hyman, 1989; John Brooks: *Dreadnought Gunnery and the Battle of Jutland: The Question of Fire Control*. Londres y Nueva York, Routledge, 2005; Jon Sumida, «Gunnery, Procurement, and Strategy in the Dreadnought Era», *The Journal of Military History*, vol. 69 (octubre de 2005), pp. 1179-1187, e *idem* «Notes and Comments», *The Journal of Military History*, vol. 70 (enero de 2006), pp. 195-200.

la defensa contra la Gran Armada hasta un navío de tres puentes que participó en Trafalgar, los barcos que llevaron el nombre de *Dreadnought* aportaron gloria y prestigio a la institución. El sexto de este nombre, botado en 1875 y uno de los primeros acorazados sin aparejo, fue seleccionado por H.G. Wells como modelo del acorazado descrito en su famosa novela *La guerra de los mundos*. Al ser dado de baja en 1905 se hizo posible la combinación de uno de los nombres más emblemáticos con un proyecto revolucionario, exponente del poder naval e industrial británico en una época en que las guerras se ganaban en el astillero antes que en el campo de batalla. Para el gran público, muy interesado por entonces en la Marina, el *Dreadnought* constituía, con su depurada estética, que destilaba a la vez belleza y eficiencia, una de las más acabadas expresiones de la modernidad. Sobrepasado por el rápido desarrollo, en 1914 ya no figuraba como unidad de primera línea. Sin embargo, su nombre se ha perpetuado como denominador genérico de los acorazados del siglo XX.

El enorme tamaño y la prodigiosa complejidad técnica de estos buques tenía una fuerte incidencia en los presupuestos. Ya en 1894, en plena rivalidad anglo-francesa, Gladstone había condenado los gastos navales como el mayor sacrificio jamás hecho en el altar del militarismo. Martin Dauntton habló sobre la financiación de la carrera de armamentos con Alemania. El excesivo coste de la guerra de los Bóers significó una pesada e inesperada carga para la Hacienda inglesa, en plena carrera de armamentos navales con Francia y Rusia. Como consecuencia de ello, en 1903 se produjo un déficit en los presupuestos generales. El problema se agravó con la construcción de acorazados del nuevo tipo, lo que implicaba, además, la adaptación de diques, dársenas y canales, y con la política social de los gobiernos liberales, desde 1905 en el poder. Con objeto de aumentar la recaudación de impuestos, en 1909 el gobierno presentó un proyecto de ley del impuesto sobre la renta. Con este último, de carácter progresivo, se pretendía, además de conseguir los fondos necesarios, moderar las tendencias militaristas de las clases acomodadas. El conjunto de reformas fiscales introducidas en aquellos años permitió a la Hacienda inglesa la financiación simultánea de las políticas sociales y la carrera de armamentos navales con Alemania.

La influencia del *Dreadnought* en la política exterior inglesa fue el objeto de la ponencia presentada por Thomas Otte, con la disuasión y el declinar relativo del poder naval inglés como líneas argumentales. A pesar de que después de la guerra ruso-japonesa los gastos de defensa de las potencias se concentraron en los ejércitos, la expansión naval alemana se convirtió en un elemento significativo de las relaciones internacionales. Puesto que el gobierno inglés consideraba la superioridad naval innegociable, se produjo la carrera de armamentos, apoyada por campañas de prensa en ambos países. Los enormes costes llevaron a la división del trabajo entre los aliados. Inglaterra se encargaría de la flota alemana, mientras que Francia, en la que primaba el gasto en las fuerzas terrestres, haría frente a Italia y Austria-Hungría en el Mediterráneo. Incluso se llegaron a entablar negociaciones entre los gobiernos

inglés y alemán para establecer un control mutuo de las construcciones navales y así poner fin a la carrera, pero la intransigencia de las partes impidió llegar a un acuerdo. La política inglesa, mezcla de disuasión y apaciguamiento, no funcionó. De cualquier modo, la medida del poder militar en aquellos momentos eran los ejércitos. Las escuadras tenían valor en la mesa de negociaciones diplomáticas, pero tenían una importancia secundaria en una guerra europea.

Un ejemplo clásico de esto es el de la Marina alemana. En sus memorias, el almirante Tirpitz calificó de error la decisión de Fisher de construir el *Dreadnought* pues, al perder los acorazados existentes prácticamente todo su valor militar, permitía a sus competidores empezar de cero. Por el contrario, Michael Epkenhans afirmó que no sólo supuso el fin de los proyectos de Tirpitz, sino que la carrera de armamentos navales deterioró de forma irreversible las relaciones anglo-alemanas. El inicio de la *Weltpolitik* en la década de 1890 y la afición del emperador Guillermo II por la marina permitieron la construcción de una potente escuadra, símbolo de estatus de potencia mundial, capaz de garantizar a Alemania «un lugar al sol». Tirpitz, con su extraordinaria habilidad política, convenció al Reichstag de que su programa fomentaría el comercio exterior y la industria pesada, y resolvería en gran parte el problema social, todo ello con un coste razonable. Su plan se basaba en dos supuestos: que Gran Bretaña, con fuertes compromisos en todo el mundo, sería incapaz de concentrar más de la mitad de sus fuerzas navales en el Mar del Norte; y que el proyecto de los acorazados se mantendría estable, tal y como venía sucediendo últimamente. Hasta 1904 estas condiciones se cumplieron, pero las acciones del gobierno inglés —la alianza con Francia, la resolución de los contenciosos con Rusia y un buque revolucionario— desbarataron sus planes. Estos cambios permitieron la concentración de la Flota inglesa en el Mar del Norte y el nuevo tipo elevó los gastos muy por encima de lo previsto. Los costes unitarios de los acorazados pasaron de 25 millones de marcos a 37 en los primeros *Dreadnought* alemanes, alcanzando los 59 en 1914. A estos costes había que añadir nada menos que el ensanchamiento y dragado del canal de Kiel y la construcción de grandes diques secos capaces de albergar cascos de semejante tamaño. La carrera de armamentos había, pues, adquirido un carácter cualitativo además de cuantitativo. Además, después de la crisis de Agadir, Alemania abandonó la *Weltpolitik* para concentrarse en la expansión de su ejército, abandonando la carrera de armamentos navales con Inglaterra.

Esta interacción de los presupuestos terrestres y navales, junto con las otras carreras navales, fue el objeto de la conferencia de David Stevenson. En los últimos años de paz, cuando ya se vislumbraba la guerra, el gasto de las potencias en armamentos terrestres aumentó visiblemente. Sin embargo, mientras que los gastos navales de Alemania e Inglaterra disminuyeron, se produjo una verdadera proliferación de acorazados *Dreadnought* en todo el mundo. Italia y Austria-Hungría iniciaron su particular carrera naval en el Adriático después de la anexión de Bosnia; y Rusia inició otra con Alemania

mediante la expansión de sus arsenales y la construcción de acorazados en el Báltico. En Sudamérica, Brasil fue el primer Estado en adquirir los nuevos buques, rápidamente secundado, por Argentina y Chile. Incluso España, con los tres del plan Maura-Ferrándiz, sucumbió a la tentación del navalismo. En 1913 Winston Churchill, ministro de Marina, expresaba su preocupación por la posibilidad de que los Dreadnought pertenecientes a potencias secundarias, algunos de los cuales se habían contratado en Inglaterra, fueran adquiridos por una potencia enemiga, provocando un cambio súbito en la relación de fuerzas. Al comenzar las hostilidades al año siguiente, fue Inglaterra la que se benefició de esta situación, incautándose de los cuatro que se hallaban en construcción en sus astilleros y de los montajes de 12 pulgadas del tercer acorazado español. En cuanto a la relación entre los presupuestos terrestres y navales, Stevenson señaló que, en vísperas del conflicto, el gobierno austrohúngaro todavía dedicaba ingentes sumas a la construcción de acorazados. Incluso en Alemania, después de haber abandonado la carrera con Inglaterra en 1912, se seguían gastando cantidades considerables en la Flota. Estos comportamientos no tienen explicación desde un punto de vista estrictamente racional, excepto en los casos de Japón y Estados Unidos, pues el sentido común requería asignar todos los recursos disponibles a las fuerzas terrestres. Sólo desde la componente cultural se puede comprender tamaño gasto en instrumentos no esenciales en la defensa del Estado. La imagen de transmitían los acorazados, como símbolos de prestigio, poder y modernidad, era muy útil en la época de la política de masas. También constituían un instrumento principal de la política imperialista en el más puro estilo mahaniano, y por eso recuperaron su valor al terminar la guerra. Entonces se volvieron a tratar asuntos de política ultramarina, y el temor a una nueva carrera de armamentos llevó a las potencias a negociar en 1921 el tratado de Washington, cuyas cláusulas principales fijaban el número y tamaño de los acorazados de cada país firmante.

La conferencia de Jan Rűger versó sobre la relación entre el poder naval y la cultura de masas. La popularidad de la marina de guerra es una característica de las tres décadas anteriores a la primera guerra mundial, sobre todo en Alemania e Inglaterra, donde la botadura de un gran crucero o un acorazado podía llegar a congregarse a más de 100.000 espectadores. El acorazado representaba, junto con el aeroplano y el dirigible, el paradigma del progreso tecnológico y, como tal, uno de los símbolos más llamativos de la modernidad. Los gobiernos utilizaron este hecho con fines propagandísticos en botaduras, revistas navales y visitas al extranjero, con el fin de dar seguridad a sus propios ciudadanos e infundir respeto a posibles enemigos. En el caso concreto del *Dreadnought*, semanas antes de la botadura el Almirantazgo británico envió a la prensa un folleto con sugerencias sobre el modo de tratar lo que fue un acontecimiento multitudinario, con amplia cobertura por parte de los medios de comunicación. Otra anécdota que ilustra la popularidad del buque es la visita en 1910 de un grupo de jóvenes ingleses disfrazados, entre los que se encontraban Virginia Woolf, con barba y bigote, y su hermano, simulando pertenecer a la familia real etíope. Engañados los oficiales, les rindieron hono-

CARLOS ALFARO ZAFORTEZA

res y les mostraron todo el buque, incluidas las zonas restringidas. La broma tuvo amplia difusión en la prensa y la Marina quedó en ridículo por mostrar secretos militares a unos desconocidos.

Esta conferencia sobre los aspectos culturales y sociológicos clausuró el congreso.

El lugar alcanzado por la historia naval en el mundo académico británico se manifiesta en la calidad de los trabajos presentados, que responden a criterios historiográficos actuales. El libro de actas se publicará próximamente.

The Dreadnought and the Edwardian Age, National Maritime Museum, Greenwich, 9 al 11 de febrero de 2006.

- Conferencia inaugural: «*Dreadnought and the Tides of History*». Paul M. Kennedy, Universidad de Yale.
- Primera parte: El contexto naval
 - «The battleship revolution. Technology and the evolution of the capital ship, 1887-1914: *Dreadnought in context*», por Eric Grove, Universidad de Salford;
 - «Dreadnoughts at Jutland: tactics and gunnery», por John Brooks, historiador;
 - «The power of a name: The tradition, technology and transformation», por Andrew Lambert, King's College, Londres.
- Segunda parte: Contextos nacionales
 - «“The greatest and richest sacrifice ever made on the altar of militarism”: The finance of naval expansion», por Martin Daunton, Universidad de Cambridge;
 - «Dreadnought science: The cultural construction of efficiency and effectiveness», por Crosbie Smith, Universidad de Kent;
 - «The Woman's dreadnought: Maritime symbolism in Edwardian gender politics», por Lucy Delap, Universidad de Cambridge.
- Tercera Parte: Contextos internacionales
 - «Naval diplomacy: the *Dreadnought* and British foreign policy», por Thomas Otte, Universidad de East Anglia.
 - «*Dreadnought*. A “golden opportunity” for Germany's naval aspirations?», por Michael Epkenhans, Fundación Bismarck, Friedrichsruh.
 - «*Dreadnought* and international politics: From arms race to world war», por David Stevenson, London School of Economics.

— Cuarta parte: Contextos culturales

- «The navy in Japanese popular culture during the Russo-Japanese War», por Naoko Shimazu, Birkbeck College, Londres;
- «The naval hero in Edwardian culture», por Max Jones, Universidad de Manchester;
- «The symbolic value of the *Dreadnought*», por Jan Rüger, Birkbeck College, Londres.