

R. 00213

EST: C2C236-A

FIN DE CURSO (Duplicado)

Carpeta n.º 6 (E.)

Trabajo n.º 4

A-CGN-192

II-4

~~AH-343~~

MEMORIA DE ESTRATEGIA

Titulo → Bloqueo Militar-Naval

Capitán de Corbeta

Don Arturo Génova.

Año: 1927

Memoria de Estrada  
E. d. e.  
V. A. S. 7

BLOQUEO MILITAR-NAVAL.  
=====

El bloqueo tiene por objeto incomunicar un puerto o una costa o un conjunto de costas.

Es frecuente ver la tendencia de todos los autores, cada vez que tratan un tema, a definir con más o menos originalidad conceptos que están en el ánimo de todos. Conseguida la definición, se impone una clasificación. Y a renglón seguido, se exponen inevitablemente más desquisiciones, acertadas o no, pero que no varían la esencia de las cosas. Por eso modestamente, no caeré en la tentación de buscar una definición mejor, ni tampoco trataré de distinguir si el bloqueo es un "fin" como afirma Corbett, o un "medio" como pretenden otros. Probablemente puede ser una u otra cosa, según los casos. Un bloqueo marítimo, verdaderamente eficaz, contra Inglaterra, sería probablemente un fin, mientras para Rusia no pasaría de ser una contrariedad. Cada bloqueo, como cada guerra, será un caso particular, que los beligerantes desarrollarán como puedan, olvidándose por completo de ajustarlo a una u otra definición.

Hoy día la incomunicación a que trata un beligerante de reducir al otro, no puede ya referirse más que al tras-

porte material de hombres y efectos, ya que la comunicación de noticias ha de ser casi siempre posible por T.S.H.; por lo tanto bloquear por mar viene a ser lo mismo que paralizar la navegación del enemigo. Una plaza marítima, no queda sitiada, si a más del asedio por tierra, no se la aísla también por mar. Por eso sitio y bloqueo son conceptos complementarios, y hasta sinónimos. Con el bloqueo se persigue el agotamiento en que tarde o temprano ha de caer el bloqueado; es guerra de consunción.

Las razones que inducen a un beligerante a bloquear al otro, si puede, obedecen a objetivos muy distintos; son:

- a) determinar o acelerar la rendición de una plaza fuerte por hambre.
- b) id. id. id por falta de municiones.
- c) destruir la fuerza naval - inferior naturalmente - bloqueada, o por lo menos inmovilizada, durante un cierto periodo.
- d) paralizar las industrias que mantienen la capacidad para la guerra, del enemigo.
- e) determinar la escasez de todo cuanto necesita un país para vivir, origen de desmoralización, perturbaciones de orden público, etc. etc.

La efectividad del bloqueo no es ni ha sido nunca una cosa absoluta, y depende de muchas circunstancias:

- a) las que resultan de la comparación de las fuerzas navales

contrapuestas.

b) las que no dependen de la humana voluntad.

Entre las primeras, es muy de tener en cuenta la capacidad de reacción del bloqueado - supongo ahora que se trata de inmovilizarle la escuadra - que goza de una cierta iniciativa, y puede acometer en contra-ofensiva.

La fuerza bloqueada, según sus circunstancias especiales, puede adoptar una actitud pasiva o activa, En el primer caso, su sola existencia es motivo constante de preocupación para el enemigo, desconocedor de sus intenciones, y que queda obligado a mantenerse arma al brazo, con una fuerza superior a la bloqueada, que no puede emplear en otra cosa.

Si el bloqueado dá señales continuas de actividad su enemigo queda sujeto, además, a un mayor desgaste y es del mayor interés para él acelerar su destrucción.

El dominio del mar no es completo, mientras exista enfrente una escuadra que, aún sin fuerza para aceptar el combate, pueda, en mayor o menor grado, perturbar las comunicaciones.

Y entre las circunstancias que no puede modificar el hombre, conviene recordar el alejamiento de las bases del bloqueador, las condiciones meteorólicas, como nieblas, cerrazones, etc. En los tiempos de la Marina de vela eran factores muy importantes los vientos reinantes en relación con la orientación de los pasos, canales y salidas de puertos.



Respecto a la forma el bloqueo puede ser:

"Estratégico", cuando no se pretende como objetivo inmediato, aniquilar la fuerza naval contraria, y se conforma el bloqueante con mantenerla encerrada, no provocando el combate, sino imponiéndolo únicamente en el caso de que el bloqueado tratase de abandonar su base. Como para ello el bloqueante debe efectuar una serie de movimientos y concentraciones antes de dar vista al enemigo y establecer contacto, operaciones todas que caen dentro de la estrategia, al bloqueo practicado a distancia se le llama, con más propiedad, estratégico.

El bloqueo es "cerrado" si el objetivo inmediato consiste en tratar de aniquilar la fuerza enemiga (aún contando con el quebranto que ha de sufrir la propia), bien dentro del puerto, o en el momento en que intenta salir. En el primer caso, el grueso del bloqueador se mantiene a gran distancia, incluso fondeado en la base propia, y listo para acudir a donde convenga previo aviso de los destacamentos de exploración.

En el bloqueo "cerrado", por el contrario, <sup>se</sup> constituye una barrera frente a la boca del puerto, que no se puede forzar materialmente más que ganando un combate. Esta distancia es la más próxima que permita la hidrografía local y las defensas terrestres y "móviles". La aviación y el submarino hacen impracticable hoy día el bloqueo próxi-

con buques de superficie mo, /en la mayor parte de los casos, no solo por la posible agresión de torpederos y submarinos en sí mismas, sino por las dificultades de orden logístico (aprovisionamientos, relevos, etc.) que introduce el tener que navegar en gran velocidad y por tanto con consumos de combustible muy elevados. La cuestión se complica aún más no disponiéndose de una base próxima siquiera sea eventual.

Por otra parte, la acción material de una flota contra una base ha sido siempre, y es hoy, un empeño inútil, cuando no desastroso.

Una variante del bloqueo cerrado, es el embotellamiento. Cerrando la boca del puerto con un bajo artificial, no hay duda de que se incomunica el puerto; pero esta operación a viva fuerza tiene muy pocas probabilidades de éxito, por la dificultad de llevar exactamente a su sitio, bajo el fuego de la plaza, a los buques destinados a ese fin. Es difícil que no quede siempre un paso suficientemente ancho, y así lo confirman los distintos embotellamientos intentados en los últimos 30 años. De todos modos hoy puede volarse el obstáculo con relativa facilidad, y, por tanto, el cierre no es más que temporal.

Expuesto lo anterior, trataré de examinar la evolución del bloqueo hasta el advenimiento de la propulsión a vapor primero, de la radiotelegrafía después, y, últimamente, del submarino, citando algún ejemplo, como confirmación.

Caracterizaba a la marina de vela:

- a) Una capacidad logística enorme, que permitía a los buques mantenerse varios meses en la mar.
- b) Derrotas y maniobra condicionada a los vientos.

Como además en aquél tiempo se carecía de te-

Periodo de  
navegación  
a vela.

légrafo, la información era generalmente poca y tardía; y de todos modos, una vez fuera de la vista de costa ésta quedaba limitada a la exploración encomendada a los buques más rápidos y maniobreros, fragatas por lo regular. La guerra marítima en conjunto, y el bloqueo en particular estaban más sujetos a la suerte y a la inspiración, que ahora.

Gracias a la capacidad logística y a la carencia de minas y fuerzas sutiles (de superficie o submarinos) podía la escuadra bloqueadora mantenerse a la vista del bloqueado, el cual, inferior, se abstenía de salir a presentar batalla - ésto mismo ocurre ahora - pero no dejaba de aprovechar las oportunidades que le ofrecían entones los cambios de viento y demás circunstancias que obligasen al vigilante a alejarse momentáneamente, para escapar, si lo necesitaba, eludiendo el combate.

El viento de tierra favorecía al bloqueado; el de la mar, por el contrario, era aliado de su enemigo, y la calma inmovilizaba a ambos, con evidente ventaja para éste, porque el tiempo es aliado natural del que bloquea.

De modo que en la época de vela, el único bloqueo eficaz era el bloqueo cerrado, lo más cerrado que la configuración de la costa y la meteorología local lo permitiesen. En el mismo momento en que era forzoso alejar el grueso de la escuadra, se suspendía "automáticamente" el bloqueo; y los buques restantes, insuficientes para impedir los movimientos



del enemigo, quedaban convertidos en meros observadores.

El bloqueo estratégico, apenas merecía el nombre de bloqueo, y se empleaba, bien como ~~finta~~, para dar ocasión al enemigo de salir de su refugio, y lanzarse después en su persecución al conocerse el hecho,<sup>o</sup> bien para cerciorarse de la localización de la fuerza enemiga.

Como en aquel tiempo, la exploración en la mar se limitaba al círculo de visibilidad, y la información era, ya lo he dicho, muy deficiente, el encuentro de dos buques era poco menos que una casualidad, y si a eso se añade el escaso alcance de la artillería, se comprende que el dominio del mar, estaba muy lejos de ser lo que fué después, y la relativa facilidad con que se burlaban los bloqueos, incluso los "Herrados".

Ejemplos de bloqueo cerrado: Lord Saintt Vicent, pudo bloquear durante casi dos años la escuadra española refugiada en Cádiz, después del combate de San Vicente. Esta vez el bloqueo fué efectivo y a ello contribuyó el ningún interés mostrado por los españoles de forzarlo.

El mismo Jervisen 1800 cuando estableció el bloqueo cerrado de Brest, no pudo evitar que se escapase Ganteaume.

— — — — — ‘ ‘ — — —

Nelson lo practicaba con frecuencia; mantenía el grueso de su fuerza en la mar o en una rada relativamente lejana, dejando encomendada la vigilancia a las fragatas.

Bloqueo a distancia.



Lo particular es que insistía en el procedimiento a pesar de que no siempre le acompañó la fortuna por completo. El caso clásico es el bloqueo de Tolón en 1805. Villeneuve salió de Tolón sin ser visto por la exploración de Nelson, y a no haber sufrido vientos contrarios que le impidiesen continuar hacia el Sur, obligándole a fondear de nuevo en Tolón a los pocos días, probablemente su marcha hubiera permanecido ignorada por Nelson durante mucho tiempo. La salida definitiva del francés, poco más tarde, también fue desconocida por Nelson, hasta después de haberse dejado ver Villeneuve al Sur de España, deliberadamente.

Otro ejemplo: La expedición de Bonaparte a Egipto en 1798. Nelson vigilaba Tolón; un temporal le obligó a arribar sobre Cerdeña, y esta oportunidad fue aprovechada, sin darse cuenta, por los franceses ~~que~~, que salieron y después de tocar en varios puertos italianos y tomar Malta, desembarcaron en Egipto a principios de Junio.

Estos ejemplos, y en general todos los hechos análogos demuestran que en el periodo de navegación a vela, el bloqueo, lo mismo cerrado que estratégico, no pasaba de ser un propósito por parte del más fuerte de obligar al débil a permanecer en sus puestos, -cosa que casi nunca se conseguía, -o a combatir, lo cual tampoco lograba siempre. Ambos beligerantes cooparticipaban del uso del mar, y con ciertas, no muchas, restricciones dependientes las más de

las veces. únicamente de la suerte operaban sus concentraciones.

Como se carecía de una buena exploración, el bloqueo de una costa entera, no podía hacer más que limitarse a bloqueos parciales, simultáneos o sucesivos, de los puertos más principales, para no caer en el error de dispersar excesivamente los barcos. Sus resultados, no pasaban, por lo general, de ser una amenaza para la navegación y un castigo para las poblaciones costeras, más moral que material; pero bloqueo propiamente dicho, es decir, incomunicación por vía marítima e inmovilización o destrucción de la flota enemiga, no había.

Como ejemplo especial puede citarse el de las costas chileno peruanas en 1868, que <sup>debe</sup> puede indudablemente incluirse como del periodo a vela; las máquinas de la escuadra de Mendez-Nuñez no podían considerarse más que como auxiliares, y sirvieron para aumentar más aún la facultad de los buques a vela de sostenerse en la mar por tiempo indefinido, lo que les permitía operar a distancias de 8 ó 10 mil millas de la base, mejor dicho, operar sin base. Pero dejando a un lado los aspectos de aquella campaña que no se concreten precisamente al fin perseguido al declarar el bloqueo, lo cierto es que éste fué completamente ineficaz; castigo de dos poblaciones y ocupación de unos islotes; pero no se consiguió obligar a combatir a las fuerzas nava-

les enemigas, ni tampoco inmovilizarlos permanentemente en X sus bases.

Periodo de  
navegación  
a vapor.

En esta época se marcan de un modo bien definido tres fases distintas:

- 1ª. - Hasta el empleo de minas y T.S.H.
- 2ª. - Hasta el empleo de submarinos y aeronáutica.
- 3ª. - Después del uso de estos últimos elementos.

Como los buques a vapor necesitan a provisionarse con gran frecuencia, no puede ni soñarse en las campañas estilo Suffren y Mendez Nuñez. Todo lo más, un crucero aislado y asistido de transportes que lo aprovisionen en lugar prefijado de antemano puede excepcionalmente sostenerse algunos meses en la mar sin base; pero ésto no es bloqueo militar, sino sencillamente guerra de corso.

Desde el momento de la ruptura de hostilidades es elemental que el más fuerte trate de sujetar la flota enemiga, lo mismo si está concentrada en un punto que si está distribuida en varios, impidiendo su salida; porque es indudable que por ardua que sea esta misión siempre lo será menos que la de proteger todas las rutas marítimas que quedarán expuestas a las agresiones por sorpresa de una escuadra bien manejada y con libertad de entrar y salir de su base.

Por otra parte, más fácil ha de ser forzar al

combate a la flota que sale del puerto por necesidad, (Santiago, Puerto Arturo), a la desesperada, aguardándole en la misma boca, que tratando de perseguirla una vez que haya conseguido salir y ganado una ventaja, siquiera sea de pocas horas, porque no hay que olvidar que en este caso, la escuadra fugitiva goza de las mejores condiciones que le permite su inferioridad: máquinas recorridas y dotaciones descansadas, cosas que no tiene el que bloquea.

Es indudable que cuando la superioridad del bloqueador es tan abrumadora que le permita establecer los relevos para conservar siempre un núcleo más poderoso frente a la flota bloqueada, si ésta carece de fuerzas sutiles y de minas, o la configuración de la zona hace imposible su fondeo, el bloqueo viene a ser practicamente una muralla imposible de trasponer. = Ejemplo de bloqueo cerrado, Santiago de Cuba. La escuadra yanqui pudo permanecer tranquilamente cruzando a la vista del puerto, en la seguridad de destruir a la española en cuanto intentase salir, como así sucedió. Se estableció en semicírculo alrededor del Morro, con radio de 6 millas durante el día y 3 por la noche, distancias que al poco tiempo se redujeron a menos de 4 y 2 respectivamente, iluminando con los proyectores la boca del puerto - donde estaban fondeadas las pocas minas de que se disponía - en vista de la escasa potencia de las baterías terrestres.



Pero si la diferencia de potencia no es tan grande como en el caso citado, la evasión de la flota confinada es más factible, y entonces la bloqueadora habrá de conformarse con una especie de "bloqueo intermitente" que consiste en "vigilar" permanentemente, y "bloquear" de un modo efectivo tan solo cuando una incursión del enemigo pueda poner en peligro la llegada de un convoy a su destino, el éxito de un desembarco, etc. Tal hizo el Almirante Togo en la guerra 1904-05, quien no disponiendo de fuerza bastante (hasta el combate del 10 de Agosto) para mantener en todo momento de un modo militarmente efectivo el cierre de las escuadras rusas de Puerto Arturo y Wladivostock, por la necesidad de destacar unidades constantemente para satisfacer necesidades logísticas, se contentó con bloquear alternativamente esos puertos, impidiendo la conjunción de las fuerzas navales de ambos, y bloquearlos simultáneamente solo durante los días de transporte de tropas y desembarcos en gran escala, en que el ejército japonés necesitaba que la Marina le garantizase de un modo indiscutible el uso del mar como vía de comunicación. En esos días se encontraba concentrada toda la Marina japonesa, haciendo acto de presencia, para que su enemigo no intentase salir, pero con la decisión de empeñar combate a gran distancia del convoy o del lugar del desembarco, para verse libre durante la acción táctica del embarazo que representa la presencia de transportes, cuya navegación

sin riesgo era en definitiva objetivo esencial del dominio del mar.

Durante la guerra ruso japonesa el bloqueo cerrado al estilo de Santiago de Cuba fué ya impracticable por el establecimiento de campos minados y el empleo de torpederos y destructores, los cuales, especialmente durante la noche o con tiempo cerrado, tenían probabilidades de atacar con éxito; quedando obligada la escuadra japonesa a mantenerse a distancia en las I. Eliot para evitar esos ataques, pero procurando asegurar el encuentro con la fuerza principal si saliese del puerto. La vigilancia próxima queda confiada a las fuerzas sutiles, capaces solamente de combatir a las similares enemigas, pero con la misión principal de dar aviso por T.S.H.

Naturalmente, el bloqueo en esta forma, resulta ya más relativo, y tan difícil es que pueda impedir la fuga de un enemigo de más velocidad y que deliberadamente rehuye el combate, como un ataque a la costa propia.

Esta dificultad, se halla hoy atenuada, con respecto al periodo de la navegación a vela, por la consideración de que las incursiones del bloqueado son menos peligrosas, aparte del efecto moral, por el radio de acción limitado de los buques de vapor, que les obliga a regresar pronto a la base de partida, o alcanzar otra, añadido a que la radiotelegrafía de las victimas denuncia inme-

diatamente su presencia en el mar, dando lugar a la persecu-  
ción ~~inmediata~~. *tambien inmediatamente*

El bloqueo estratégico, de que me vengo ocupan-  
do, exige, tanto o más que el cerrado, la concentración del  
bloqueante, en una forma u otra.

El Almirante Togo no cayó <sup>*por esto*</sup> ~~a pesar de todo~~ en la  
tentación de dividir sus fuerzas, prefiriendo aceptar el  
riesgo de perder algún transporte bajo el fuego de la divi-  
sión de Wladivostock, que exponerse a un encuentro desgra-  
ciado, del que dependía sin duda alguna el resultado de la  
guerra; al quedar incomunicado de la metrópoli el ejército  
que operaba en Manchuria, hubiera sido aniquilado tarde o  
temprano. Igualmente aceptó Togo la contingencia de que fue-  
ran bombardeadas alguna vez las casi desguarnecidas costas  
del Japón - como sucedió en efecto - pero que nada pudo in-  
fluir en el resultado de la contienda.

Análogo criterio mantuvo Jellicoe en la gran  
guerra europea. No pudiendo agredir a la escuadra alemana,  
tuvo muy buen cuidado de no fraccionar la suya, exponiendo  
una parte de ella a la destrucción y, lo que era peor, a  
que la restante se encontrase en situación de inferioridad,  
invirtiendo los términos en que se encontraban las flotas  
adversarias al iniciarse el conflicto. De haber sucedido así  
no puede haber duda de que el resultado de la guerra hubie-  
ra sido completamente distinto. Los imperios centrales, más

fuertes inicialmente en tierra, si hubieran dominado también el mar, hubieran vencido.

Por otra parte, la situación estratégica de Inglaterra era de lo más favorable. Concentrando la flota a las salidas del Mar del Norte cubría las líneas de comunicación del Atlántico con el Skagerrak, cortaba el comercio alemán con el Océano, protegía los transportes de todas clases a través del Canal de la Mancha, y aseguraba el libre tráfico de todos los puertos del Sur y del Oeste británicos. Todo esto podía conseguirse sin necesidad de arriesgar un encuentro con la flota de Alta Mar, mientras ésta no lo provocase deliberadamente.

La generalización del submarino hace imposible para lo sucesivo la práctica de cualquier clase de bloqueo, en la forma que se entendía hasta ahora, reemplazándola por el bloqueo submarino, único posible en el porvenir.

La flota inferior, carece de potencia para moverse libremente o establecer bloqueo. Por tanto no puede hacer más que encerrarse, sin que esto signifique renuncia, ni mucho menos. Como en esta situación no tiene desgaste, y el enemigo sí, no han de faltar ocasiones, en que pueda decididamente tomar la ofensiva, aprovechando

La fleet in benign, como situación probable de la flota más débil.



do las alternativas u oscilaciones que en la potencialidad enemiga determinan las inevitables averías y paralizaciones que imponen todas las contingencias a que está sometida una fuerza naval en actividad. La flota en potencia, representa siempre una amenaza, porque en realidad, el dominio del mar nunca es verdaderamente efectivo por el enemigo hasta quedar aniquilada la flota propia. La situación en potencia de la flota más débil es causa permanente de desgaste, contra la fuerza más poderosa, y a él contribuyen, a más de las causas apuntadas, que no dependen directamente del bloqueado, las operaciones de obstrucción y entorpecimiento que éste ejecute por medio de fuerzas auxiliares; buques rápidos, que mantengan en vilo la atención del enemigo, obligándole a destacar fuerzas de consideración en su busca; minados de costas enemigas que pueda inmovilizar temporalmente un cierto número de buques principales, etc. etc. Todo esto requiere como necesario, indispensable complemento, un magnifico servicio de información. La historia demuestra que casi nunca han dejado de presentarse oportunidades, en el transcurso de una guerra, en que la flota menor ha sido momentáneamente más fuerte en un punto determinado, o por lo menos ha estado en condiciones de medirse sin demasiada desventaja. Una acción afortunada "cuya iniciativa depende del bloqueado" puede borrar la diferencia inicial, y aún invertir los términos.

La conservación de la flota intacta, como sistema, como criterio cerrado, no puede responder a ningún principio estratégico acertado. La flota se tiene "para algo", para alcanzar algún objetivo, y el objetivo final es ganar la guerra, a través de otro objetivo inmediato que es destruir la Marina contraria. La historia nos dice que no siempre el más fuerte consigue la victoria (Trafalgar, Lissa) y que la maniobra, la táctica, una buena dirección de fuego, y hasta la fortuna son factores que pueden decidir una acción en favor del más débil. En la última guerra, para no citar más que un caso, en la batalla naval de Scage - rrak, los daños infringidos por los alemanes a los ingleses fueron mayores que los recibidos de ellos. En este caso la superioridad inglesa fué más que suficiente para compensar esas pérdidas, y quedar, en definitiva, dueño <sup>de la Gran Flota</sup> del mar de batalla y, por consiguiente, victoriosa; pero si esa superioridad no hubiera sido tan grande, de modo que hecho el recuento de unidades después de la acción, hubiesen quedado igualadas las fuerzas, la suerte de la guerra hubiera sido muy otra.

Los adelantos de la técnica por una parte, los defectos de material no puestos de manifiesto hasta el mismo combate, por otra, y hasta una salva o un tiro afortunado que no puede entrar razonablemente en ningún cómputo, pueden inclinar la balanza en contra de la flota preponderante.

En Jutlandia fueron la defectuosa protección de pañoles contra los incendios en los cruceros de combate, y la magnífica calidad de los proyectiles alemanes, dos sorpresas. En otra guerra no dejarán de aparecer métodos nuevos, elementos más perfeccionados, y defectos hasta entonces ignorados, o no corregidos.

Mantener una escuadra bloqueada en potencia, no es, por tanto, inactividad ni renunciación; es mantener permanente una amenaza; es aguardar una ocasión favorable para a-provecharla; es someter a una flota enemiga al desgaste, y es también, en definitiva, contrastar en mayor o menor grado, el dominio del mar.

La noticia, falsa por cierto, de que la escuadra rusa de Puerto Arturo se había hecho a la mar aprovechando un temporal de nieve, fué suficiente para que se suspendiesen los transportes de tropas japonesas durante varios días, hasta tener conocimiento exacto del paradero de dicha flota.

Frente a una actitud semejante de parte del bloqueado, el enemigo se ve obligado a mantenerse dispuesto para acudir y forzarle al combate apenas salido de puerto, y a-ntes de que pueda atacar las comunicaciones marítimas.

---

~~Las flotas en presencia en el Mar del Norte, en Agosto 1911.~~

~~La Guerra Europea desde el punto de vista del bloque.~~



*La guerra europea desde el punto de vista del bloqueo.*

Es difícil establecer con exactitud una comparación entre las fuerzas navales contrapuestas. Más que difícil, imposible; cuanto más se escarba en la copiosa bibliografía marítimo militar de la post-guerra, mayor es la incertidumbre. En vista de ello me atengo solamente a dos fuentes de información, una inglesa y otra alemana, que me parecen las más respetables: El libro "La Gran Flota" del Almirante Jellicoe, y "La Guerra en el Mar", publicado por el archivo de la Marina alemana, bajo la responsabilidad de su Director, el Vicealmirante Von Mantey.

*Las fuer-  
zas en  
presencia  
en el mar  
del Norte*

De ellos copio los siguientes datos:

	Acorazados.	Cruce- ros bata- llia	Acorazados ati- cuados.	Cruce- ros aco- razados.	Cruce- ros li- geros.	Modernos	Antiguos	Alta mar	Pequeños	Desplaza- miento. (listo pa- ra prestar servicio en Agosto 1914.
(Mantey)										
Inglaterra	20	4	36	20	35	78	77	7	51	2.200.000
Alemania	13	3	22	5	14	42	46	10	18	1.019.000
(Jellicoe)										
Inglaterra	20	4	8	9	12	42	28	-		
Alemania	13	3	16	2	15	88	17	37		

Ambas informaciones están de acuerdo en que la diferencia de fuerzas fué mínima en el momento de la ruptura de hostilidades. En efecto, *ya* en Enero de 1915 los ingleses tuvieron en el Mar del Norte *ya* 9 cruceros de combate, mientras los



alemanes no tenían más que 4.

En lo que no están contestes, ni mucho menos, es en la cuantía de esa diferencia, y ello hay que atribuirlo a que para Jellicoe toda la Marina alemana en aguas de la Metropoli, es flota de alta mar, mientras que para la cuenta que hace de la Marina inglesa, prescinde de todo lo que no está a sus ordenes, entre ello toda la flota del Canal, compuesta de buques tipo Kuig-Edward y una docena de cruceros acorazados, dos de cruceros ligeros y casi un centenar de destructores.

Pero si indudablemente las cuentas suyas no son muy sinceras, menos lo son las consideraciones con que a modo de aclaración trata de convencer de que la diferencia todavía es menor aún de lo que parece; y dice entre otras cosas que:

"Nosotros - los ingleses - teníamos constantemente en reparación por lo menos dos acorazados, uno o dos cruceros ligeros, seis destroyers, uno o dos cruceros y quizá un crucero de combate, y además uno o varios buques, que podían considerarseles temporalmente inutilizados"

Admitiendo que los alemanes, por su posición forzada "a potencia" no tenga desgaste, en buques de línea es indiscutible que aunque en menos proporción también sus buques habrán de movilizarse temporalmente por entradas en dique, y por las contingencias que pudieran

ocurrir en el Báltico, en cuyo mar, representaba la Flota de Alta Mar, un papel muy análogo al que en el Mar del Norte desempeñaba la Gran Flota.

Y respecto a cruceros ligeros, y demás fuerzas sutiles alemanas constantemente en servicio (como los ingleses) no hay razón para que no sufriesen detenciones con la misma proporcionalidad.

En cambio olvida Jellicoe toda comparación a cerca de las calibres, número de cañones y peso de andanadas.

Hélas aquí, aproximadamente, limitada la tabla a los buques principales y calibres de 15 c/m. para arriba

Calibres	!35,6!	!34,3!	!30,5!	!28!	!25,4!	!24!	!23,4!	!21!	!19!	!17!	!15,2!	!15!
Inglaterra!	-	!100!	!250!	-	!8!	!	!50!	-	!28!	-	!428!	-
Alemania	!	-	!98!	!88!	-	!40!	-	!	-	!140!	-	!338!

(buques de línea)

	!Desplazamiento!	!Peso de andanada!
Inglaterra!	!1.030.000!	!170.000!
Alemania	!560.000!	!76.600!

(buques de línea)

Dando por supuesto como hacen los mismos alemanes que su cañón de 28 c/m. es equivalente al 30,5 inglés, y que el 30,5 alemán, no es muy inferior al 34,3 británico, siempre resultan en total 186 cañones gruesos alemanes contra 350 ingleses, y aunque <sup>nunca</sup> he creído sumar y comparar toneladas, cañones y corazas ~~sea~~ sea el método más racional para formar idea del poder de una Marina, no puede du-

darse que aproximadamente, el desplazamiento por sí solo es un índice muy respetable, puesto que en él están encerradas todas las características, armonizadas entre sí con arreglo al criterio táctico y estratégico que haya presidido la construcción de los buques, admitiendo, puesto que no hay motivo para otra cosa, que la técnica estuviese igualmente adelantada en ambos países. Dicho de otro modo: si un Estado Mayor fijase de antemano, la artillería, protección y radio de acción que debe tener un buque de un desplazamiento dado, los ingenieros~~neros~~ navales de ambos países, obtendrían sin duda ejemplares de la misma velocidad. Aceptando ésto, de la vista de los cuadros anteriores podemos deducir que el poder naval inglés en situación de actuar en el Mar del Norte, viene a ser casi el doble que el alemán.

(La lectura del primer cuadro, sugiere otra reflexión. Esos datos para la Historia han sido publicados dos o tres años después de terminada la guerra, cuando ninguna razón militar aconseja falsearlos; y como discrepan muy sensiblemente, las diferencias no pueden atribuirse a error involuntario, sino al deseo, muy humano, de desfigurarlos, para justificar, cada cual, los resultados obtenidos. Por tanto, son inexactos los informes ingleses, o lo son los alemanes, si bien lo más probable es que lo sean todos ... Y si ésto se dice a los pocos años de terminada la guerra en pleno siglo XX, por personas de la solvencia a que obliga la

categoría social y militar del Almirante Jellicoe y del Vicealmirante Von Mantey, ¿ qué crédito podemos conceder a los relatos llegados a nosotros referentes a las épocas de Anibal, de Felipe II o de Trafalgar ? )

En otra época anterior a cualquiera, se hubiera considerado a la flota inglesa como ~~almiradora~~ <sup>abrumadora</sup>. En ésta no lo fué sin embargo, debido a la entrada en liza de los submarinos. A favor de la especial configuración del Mar del Norte, en que la Naturaleza es, estratégicamente, pródiga con Inglaterra, la flota británica pudo sí, impedir la salida de dicho mar a los barcos de superficie de su rival, aunque no, que éstos se moviesen por él con bastante libertad. Es de suponer, vista la forma en que se ejerció el bloqueo, que de haber tenido Alemania costa abierta al Océano Atlántico, la flota de Alta Mar no hubiera podido ser bloqueada eficazmente, ni de cerca, ni de lejos, debido, repito, a los submarinos, que tienen la virtud de neutralizar toda tendencia bloqueadora, a la antigua usanza, creando, en cambio, otras formas nuevas de lo mismo.

Declarada la guerra en 1914, las misiones de las flotas enemigas, parecían perfectamente definidas.

La de la flota inglesa, no podía ser otra que

Bloqueo militar inglés *en sus comienzos*



destruir la flota alemana. Esta última, no pudiendo por su inferioridad aspirar a la reciproca, debía contentarse por de pronto con no dejarse destruir, y, contando con el tiempo, esperar el desgaste de su enemiga y tomar la iniciativa en las oportunidades que ésta le deparase.

Como no podia por menos de suceder, la flota de Alta Mar se refugió como normal general, en sus puertos militares, y la única actividad posible para la inglesa fué el bloqueo. Y, aún cuando al romperse las hostilidades, no se habia aún probado el submarino, sí estaban ya consagrados los destructores y minas submarinas. Por tanto, ni por un momento pensó Jellicoe en establecer el bloqueo militar cercando las bases alemanas con sus buques principales, máxime no disponiendo de número suficiente de destructores para protegerlos.

Por esta causa, en realidad Jellicoe no tenía opción, y aceptando, o resignandose con que fuese menos efectivo, estableció desde luego el bloqueo a distancia, ( o mejor en potencia desde sus bases ) cediendo a Alemania la coparticipación en el dominio del Mar del Norte, plan que por otra parte estaba decidido por el mando británico desde mucho antes de la gran guerra, y que consistía en cerrar las salidas del citado mar; la Gran Flota desde Scapa Flow para tapar la salida por el Norte, y la escuadra del Canal, en los Arsenales del Sur para ce -

rrar el estrecho de Dover. A más de ésto organizaría incursiones con escuadras de cruceros y con la propia gran flota en conjunto, con intención de atraer las fuerzas enemigas y caer, a ser posible, sobre ellas cuando tuviese superioridad. Este plan tuvo que ser modificado antes de un mes de guerra, en atención a la actividad que empezaron a desplegar los submarinos y minadores alemanes en zonas, los primeros, que por su alejamiento de las bases, no se había podido sospechar hasta entonces. Desechado el procedimiento de navegar con los rastreadores por delante, a causa de la poca velocidad de éstos, inferior a 10 u 11 millas, muy favorable para el ataque de submarinos, la actuación naval inglesa en el Mar del Norte, quedó reducida a unas cuantas patrullas de cruceros, acompañados alguna vez por la escuadra navegando a gran velocidad, que se limitaron al bloqueo del escaso tonelaje mercante que hubiera entrado en aquel mar, y a la vigilancia militar de los buques de guerra alemanes que pudieran hallar, siempre con gran lujo de precauciones contra minas y ataques de submarinos.

El afán mostrado por Jellicoe de preservar sus fuerzas del desgaste se explica teniendo en cuenta el elevado concepto que tenía del material y de las iniciativas del mando alemanes, a quienes suponía capaz incluso de in-

*Cambio  
de base*

tentar un desembarco en la costa oriental inglesa. Ninguna de las bases navales de la costa Sur de Inglaterra, le servía para el cierre por Norte ~~apoye~~ del mar de este nombre, cosa ya prevista por el Almirantazgo, por cierto con muy poca anticipación; Antes del crecimiento de la Marina alemana estos últimos eran suficientes porque el único enemigo de consideración era Francia; pero cuando Alemania se convirtió en la rival terrible, sin abandonar las bases sobre el Canal, se hizo preciso habilitar otras más al Norte para cerrar el paso entre Noruega y Escocia.

Hacia 1905, se pensó en la construcción de la base de Rosyth y en 1910 en las de Coromarty y Scapa; pero cuando sobrevino la guerra Rosyth ~~x~~ no estaba terminada, Coromarty ~~x~~ muy atrasada y en Scapa casi no se había hecho más que designar el emplazamiento, por lo cual no estaban ni mucho menos preparadas para albergar una escuadra tan poderosa como la Gran Flota. Todo hubo que improvisarlo y hasta transcurrido algún tiempo no se dispuso del medio eficaz de impedir un posible y temido ataque submarino de la escuadra fondeada. "Por mi parte - dice Jellicoe - siempre me preocupaba más la seguridad de la flota cuando estaba fondeada en Scapa Flow, en los brevisimos días que empleábamos en carbonear en los primeros días de guerra, que cuando nos hallábamos en la mar".

La escuadra preponderante ~~renunció~~ desde luego

al bloqueo eficaz; modificación fundamental y definitiva que en la estrategia introduce el submarino. Los bloqueos al estilo de Drake, Jervis y, sobre todo, de Sampson, no se repetirán.

A poco de empezada la guerra, la Gran Flota Británica, que hubo de sostenerse en la mar casi continuamente por la inseguridad de las bases de Scapa y Cromarthy, había sufrido una merma muy apreciable y tenía en pequeñas reparaciones un cierto número de buques. Era forzoso un descanso general, para restablecer la situación inicial, y se eligieron para ello los puertos del N. de Irlanda y W de Escocia, menos estratégicos a los fines del bloqueo militar, lo cual mejoraba la situación de la flota alemana. Este periodo coincidió con la pérdida por choque con una mina, del "Audacious", y la reparación de dos cruceros de combate destinados a perseguir la división alemana vencedora en Coronel, mas otro a Norteamérica, de modo que por algún tiempo toda la superioridad naval británica en el teatro principal de operaciones quedó reducida a tres o cuatro buques de línea solamente. Sin embargo los alemanes no aprovecharon la ocasión más favorable que se les había de presentar en toda la guerra probablemente por falta de información, como lo prueba el hecho de haber limitado sus iniciativas a una incursión sobre Yarmouht, ineficaz desde el punto de vista material, y que determinó el regreso, un poco anticipado



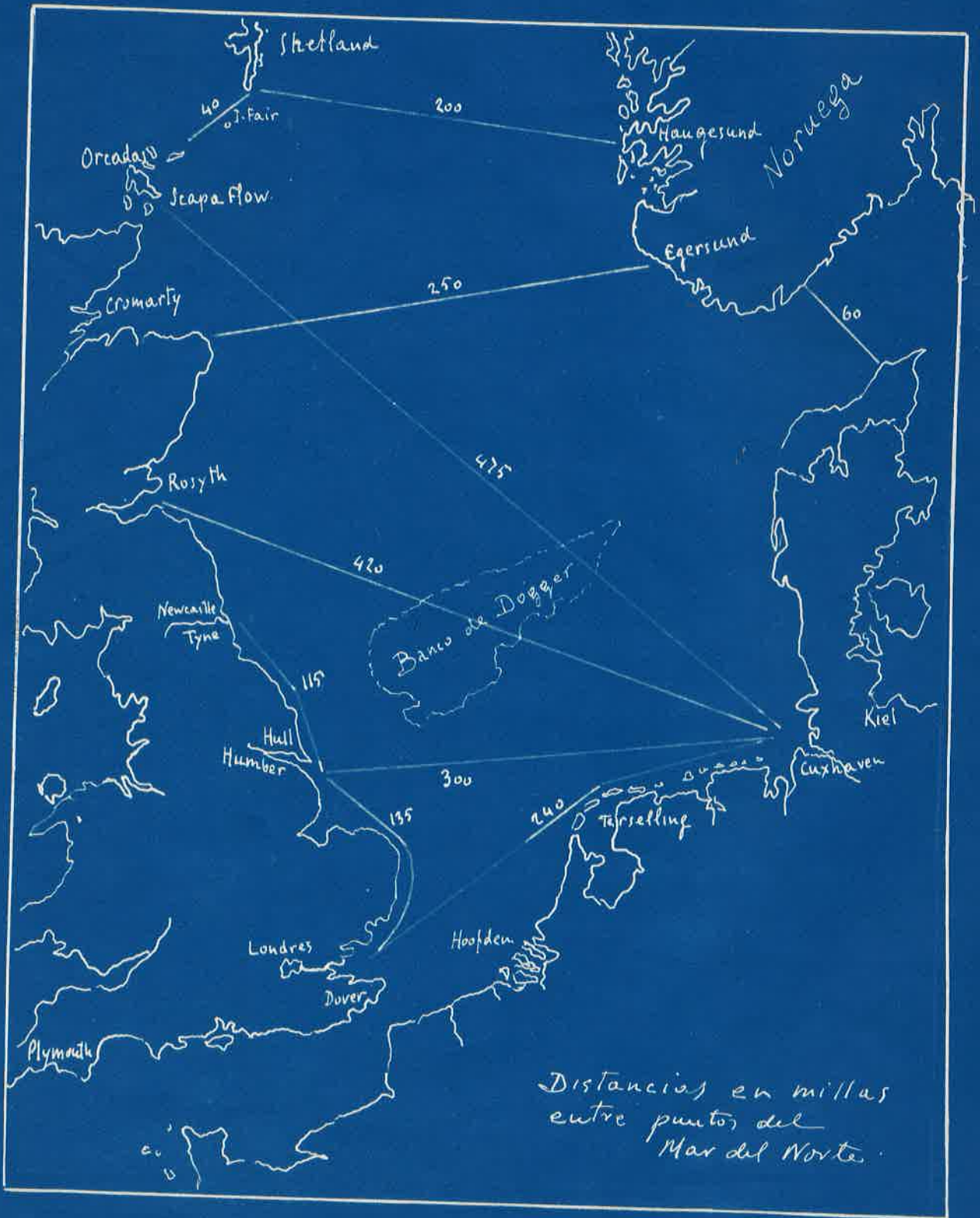
del grueso británico a Scapa, cuyas obras de defensa estaban a la sazón bastante adelantadas, para que no volviesen a quedar sin persecución nuevos ataques a la costa oriental inglesa.

Las disposiciones contra el tráfico marítimo que pudiera aunque indirectamente ir a parar a territorio alemán sufrieron un recrudescimiento por la famosa declaración inglesa de 2 de Noviembre de 1914, cuya "legalidad", dentro de la literatura del derecho Internacional fué inutilmente discutida, pero tuvo la virtud de paralizar en la práctica el comercio en el mar del Norte, ejerciendo de hecho un bloqueo comercial, para el que, como había demostrado la experiencia, no disponían de fuerzas bastantes con que mantenerlo efectivo. Consecuencia natural fueron las medidas adoptadas por los alemanes, quienes, naturalmente, no tenían ningún interés en atenerse a "tratado" más o menos. Pero, volvamos al bloqueo militar desde Scapa: la Gran Flota, tuvo que reducir su actividad a rechazar las incursiones alemanas, con las salidas estrictamente indispensables, y siempre a gran velocidad, convenientemente escoltada por el mayor número posible de destructores. Los submarinos ingleses, al acecho bajo la costa alemana, fueron, desde que se les dotó de una buena estación radiotelegráfica el principal agente de información, completado por el magnífico servicio de telecomunicación, ra-

diagonometría y criptografía, que sin duda alguna llegaron al más alto grado de perfección.

Jellicoe no intentó siquiera el bloqueo cerrado, consciente de que no hubiera hecho más que exponer su escuadra al desgaste y posiblemente a la pérdida de algunas unidades, en los campos minados alemanes o bajo el ataque de torpedos. En vista de ello optó por el bloqueo estratégico, que tampoco pudo mantener en toda su integridad, evolucionando seguidamente hasta quedar poco más o menos en igual actitud que la flota enemiga; el grueso en la base, listo en todo momento; los submarinos al acecho en la costa enemiga y jalonando las derrotas para avisar por T.S.H los movimientos del contrario. Con esto la exploración de buques de poco valor militar, destinados a persecución de submarinos y la información obtenida por radiogoniometría, puede decirse que rara vez ignoró el mando inglés, a partir de Noviembre de 1914, los movimientos de los buques alemanes aunque no siempre a tiempo de impedir el ataque, o por lo menos cortar la retirada después de efectuado éste.

En los tiempos en que era posible el bloqueo cerrado el beligerante más fuerte hacia sentir directamente sobre el más débil el peso de su superioridad; actualmente las condiciones han variado esencialmente, y harto hará el bloqueador con cortar las derrotas obligadas y las líneas de operaciones del enemigo. De ahí que no obstante



Distancias en millas  
entre puntos del  
Mar del Norte.

Antes Garm



la indiscutible superioridad naval inglesa, no fuese suficiente para ejercer el dominio absoluto del mar del Norte. Consecuentemente, el punto de vista de la Marina inglesa, no pudo tener más alcance que conseguir el agotamiento de Alemania y garantizar la resistencia de Inglaterra, dominando las comunicaciones marítimas; y por tanto, no tenia ningún interés en provocar la batalla que, de ser victoriosa, no habia de modificar la situación naval inicial, satisfactoria para los Aliados. Lo fundamental era conservarla, y con ella los intereses vitales de Inglaterra y sus aliados, con el menor riesgo. Para ello nada mejor que el bloqueo a distancia, con la escuadra "en potencia" al ancla, sin norma alguna de persistencia en las exploraciones por el Mar del Norte, de modo que las contadas incursiones que hiciese no sirviesen al enemigo para deducir el procedimiento inglés, y, por lo tanto, las iniciativas de aquel careciesen de fundamento . Con este criterio, indudablemente el combate naval se abandonaba a la coincidencia de una salida alemana, y a la "hasta cierto punto", casualidad de poder forzarla a combatir.

Veamos ahora cual fué en sus comienzos la ejecución del bloqueo por parte de la Marina inglesa. Esta, empezó a moverse, para iniciar el bloqueo a distancia, antes de la declaración de la guerra. El 3 de Agosto, una es



cuadra de cruceros de batalla, junto con otra de cruceros ligeros, mas dos cruceros acorazados, establecieron la exploración entre las islas Fair y las Orcadas, ante el temor de que fuese elegido este paso para minarlo los alemanes (en aquella época no se pensaba todavia en el submarino minador), a quienes se les suponía salidos de sus bases, con ese objeto, tambien antes de la declaración de la guerra. Se contaba tambien con que los alemanes eligiesen este paso para sacar al Océano sus corsarios. El 5 de Agosto se llevó la vigilancia con los mismos barcos más al S. sobre la línea Hangesund - Firth of Forth, sostenida por el grueso de la Gran Flota a escasa distancia. Esta línea de vigilancia fué forzada sin dificultad por el crucero auxiliar alemán Kaiser Wilhelm der Grosse, que pasó a unas 40 millas de la costa noruega, demostrando la escasa consistencia de esta forma de bloqueo para una zona tan extensa. Por otra parte, el continuo ir y venir de los buques a sus bases, para aprovisionamiento de combustible daba lugar a que siempre siempre estuviese la flota incompleta, lo cual daba libertad de movimientos y probabilidad de éxito a la flota alemana. El 7 de Agosto fondearon en Scapa la mayor parte de los buques, quedando reducidas las fuerzas de vigilancia a una escuadra de acorazados, una de cruceros de batalla, otra de cruceros ligeros y algunos destructores, los cuales, después de un reconocimiento de la costa

noruega, motivada por informaciones falsas, acerca de concentraciones y puntos de apoyo alemanes en dicha costa, regresaron tambien a la base.

Por la tarde se hizo de nuevo a la mar el grueso de la flota inglesa, para ejercicio de dirección de tiro, que hubo que suspender al dia siguiente por haberse señalado la presencia de submarinos alemanes. El dia 9 el "Birmingham", consiguió embestir, y echar a pique a uno de éstos. A pesar de este éxito la preocupación de Jellicoe, fué grande y ordenó por via de seguridad el traslado de la escuadra al W de las islas Shetland, sorprendido del radio de acción de los submarinos alemanes. Después de una descubierta hacia el S.E., por cruceros acorazados, sin acercarse a menos de 200 millas de Heligoland, regresaron a sus bases las fuerzas inglesas el dia 12, utilizando por primera vez el puerto de Loch Ewe, en la costa occidental de Escocia a unas 130 millas de Scapa. Desde entonces se procuró no utilizar los buques mejores para exploraciones en el Mar del Norte, y se confiaron estas misiones a los de poco valor militar. Los alemanes, por su parte, ignoraban la inseguridad de Scapa y demás bases inglesas contra los ataques de submarinos. El servicio de información inglés fué tambien bastante pobre en los primeros dias; la alarma grande, y de hora en hora se iba afirmando la idea de que el sistema de bloqueo era insuficiente, no habiendo podido impedir

las operaciones de fondeo de minas del Konigin Luise ~~del~~  
~~del~~. La parte meridional del mar del Nor  
te estaba por completo abandonada al enemigo, y la navega-  
ción en la zona norte estaba muy lejos de ser segura: la  
flota inglesa no era dueña de la situación, y Jellicoe pen-  
saba, muy prudentemente, que era muy probable la pérdida o  
paralización de algunos buques de combate, con lo que la  
superioridad inglesa podía desaparecer, lo cual sería defi-  
nitivo para la causa de los aliados. Todas las precaucio-  
nes le parecieron pocas y considerando insuficientes los  
dragaminas para proteger sus buques, por su escasa veloci-  
dad, se apeló al recurso heroico de destacar de la escua-  
dra del Canal, un cierto número de acorazados antiguos, y  
destinarlos a preceder la escuadra, y denunciar las minas  
con su propia voladura. Con todo lujo de precauciones se  
preparó una exploración de la flota por el golfo alemán pa-  
ra el día 16, que fué completamente ineficaz por haberse  
iniciado el regreso estando a más de 100 millas de Heligo-  
land. Esta incursión también fué ignorada por los alemanes.

Del 20 al 26, se mantuvo en la mar la mayor par-  
te de la Gran Fleet, sin rebasar el meridiano 100 millas al  
E. de Scapa, y sin impedir que los minadores alemanes alige-  
rasen su carga en las desembocaduras del Tyne y del Humber  
por no haber rebasado aquella el paralelo 56. La parte me-  
ridional del mar del N. seguía abandonada a los alemanes.



Así llegamos hasta el 28 de Agosto, fecha fijada por el Almirantazgo inglés para una operación en regla sobre el golfo alemán. Jellicoe facilitó una escuadra de cruceros ligeros y otra de cruceros de batalla para apoyar a las fuerzas de Harwich, que eran los designados en principio, haciéndose él mismo también a la mar, pero aguantándose a unas 300 millas del lugar de la acción, siempre preocupado por la posible pérdida de buques de combate bajo el ataque de submarinos. Esta distancia no le hubiera permitido acudir en auxilio de los otros buques si se hubieran visto perseguidos por fuerzas superiores. La escuadra se mantuvo en la mar hasta el 31 de Agosto, cruzando entre Penland Firth y Noruega, cubriendo una gran zona de exploración al E. de las Orcadas.

Las instrucciones de generalidad del Almirantazgo <sup>prescribían</sup> ~~prescribían~~ desde luego el ahorro de <sup>fuerzas</sup> ~~guerras~~ para todas las operaciones; pero la verdadera actitud defensiva se adoptó por la inesperada actividad <sup>que</sup> ~~de~~ los submarinos y los minadores alemanes habían emprendido. Las frecuentes apariciones de aquellos en las cercanías del Pentland, obligaron a Jellicoe a la mayor cautela. Debido a la asignación a Harwich de un crecido número de destructores, la Gran Flota no disponía arriba de 40, número a todas luces insuficiente para la protección de los buques de combate contra los submarinos; además el pequeño radio de acción



de los destructores, obligaba a elegir; o navegaban los barcos grandes solos, en cuyo caso habia que renunciar a explorar a distancia pequeña de las bases alemanas, o navegaban escoltados, en cuyo caso las incursiones tenian que ser de corta duración. Se adptó por regla general la primera solución, y esta fué la causa de renunciar parcialmente a Scapa en favor de otros puntos del mar de Irlanda. El bloqueo, consecuentemente, era flojo; y como logicamente, la flota de Alta Mar no habia de lanzarse hacia el Norte en busca de la Gran Flota, la guerra naval tuvo que limitar a una serie de escaramuzas, entre buques pequeños, y lucha contra minadores y submarinos. En sustitución del bloqueo cerrado, imposible, se confi6 la vigilancia de los movimientos enemigos a flotillas de destructores y submarinos aislados, al acecho éstos últimos en el golfo alemán.

De modo que, a consecuencia de la tesitura de la flota de Alta Mar y de los submarinos alemanes, la escuadra inglesa qued6, en cierto modo, a la defensiva, en actitud semejante a la alemana y de este modo el desgaste, ansiado por los alemanes no llegaba. Sin duda fué un error de éstos haber dejado ver tan pronto sus submarinos en las aguas inglesas.

Pero si la Marina inglesa no domin6 de un modo eficaz el Mar del Norte, no por eso su superioridad dej6

de ser vital para la causa aliada, pues teniendo localizada a la enemiga, pudieron cruzar el Océano y llegar sin contratiempo los primeros contingentes de tropas procedentes del Canadá; ... pero este comentario me aparta del tema, que se limita al mar del Norte y que creo ya suficientemente analizado.

*La contraofensiva alemana*

La contraofensiva alemana.

La flota de Alta Mar, reconociendo su inferioridad, no podía hacer otra cosa que conservarse en potencia; sus iniciativas, nunca tuvieron por objeto buscar al grueso inglés, sino acompañar hasta ciertos límites, y con las precauciones a que obligaban los submarinos enemigos, a los cruceros y a los elementos auxiliares dedicados a agredir las costas inglesas y adoptar posiciones de espera, para proteger su retirada. Fundaba sus esperanzas de igualación con el adversario en que la tradicional acometividad de éste, le llevase a aguas alemanas donde sería probable quebrantarlo con destructores, minas y submarinos, o también *en aprovechar toda* ~~aprovechando~~ la eventualidad de encuentros con *puertas* ~~puertos~~ inferiores. Ya se ha visto anteriormente que la lógica prudencia de Jellicoe frustró esas esperanzas.

*La flota de Alta Mar.*

Es preciso también tener en cuenta la desfavorable situación estratégica naval de Alemania confabulada con su inferioridad material. Las bases de este país

están todas concentradas en espacio muy reducido, quedando los inglesas en abanico con respecto a ellas; así, al dejar el fondeadero, podía encontrar enemigo, por la proa y por ambas bandas; y al regresar a él, el enemigo no necesitaba esforzarse gran cosa para conocer su rumbo de destino.

~~1.º En la línea de bloqueo, la primera operación fué confiada, el 4 de Agosto, al vapor Konigin Luise, que debía fondear sus minas en la desembocadura del Támesis, lo que no pudo conseguir por haber sido descubierto por una flotilla de destructores inglesa, que lo echó a pique tras un breve combate, no sin que aquél hubiese fondeado sus minas a unas 10 millas al Norte del barco faro Nord-Hinder. Una de estas minas determinó la pérdida del "Amphion".~~

2.º. Incursión de 10 submarinos en averiguación de las líneas de bloqueo establecidas por los ingleses. Se destinaron para esta exploración 10 submarinos que, en líneas paralelas se dirigieron a cubrir una extensa zona en la parte septentrional del Mar del Norte. Se perdieron dos barcos, uno por colisión del "Birmingham" como ya se dice en otro lugar, y otro por causa desconocida, probablemente accidente de navegación submarina, puesto que nada han dicho nunca los ingleses. A pesar de estas pérdidas, y de que no se pudo ocasionar ninguna al enemigo,

*Elementos  
auxiliares  
Acción con  
tra la cos-  
ta inglesa*



el resultado de conjunto tuvo mucha importancia por las enseñanzas que de la expedición se derivaron, referentes a la capacidad de estos buques para esa clase de comisiones, en las que, durante el tiempo de paz, no se había pensado. Por primera vez se confiaron a ~~los~~ ~~subma-~~  
~~del~~ ~~buques~~ expediciones incomparablemente más duraderas y arriesgadas que las efectuadas nunca en ejercicio. Y ésta fué la primera revelación del valor estratégico del submarino como instrumento de exploración, en condiciones, por el alejamiento de la base, <sup>en</sup> que era imposible el empleo de las unidades de superficie. Pero si la revelación fué de trascendencia, es forzoso reconocer que fué inoportuna para la causa alemana, porque puso en guardia a los ingleses, de modo que quizás, de momento, sacaron más provecho de ella que sus contrarios.

32. Exploración análoga también con submarinos, el día 9 hacia la entrada Norte del paso de Dover, ~~donde también se pudieron~~ *sin otro objeto que el de* comprobar las líneas de vigilancia.

En ninguna de las dos exploraciones anteriores vieron los submarinos alemanes más que buques de vigilancia, y no de combate; en la primera, por una verdadera casualidad, pues se cruzaron con el grueso inglés a una veintena de millas, y en la segunda, sencillamente porque no los había. Estos resultados, y la ausencia de



buques ingleses cerca de la costa alemana, produjeron cierta perplejidad en el mando naval germánico, que siempre supuso se le sometería a un bloqueo más próximo, cuando no el decidido propósito de Inglaterra de buscar la batalla ; todo ésto le hizo permanecer en actitud expectante, sin emprender operaciones con la flota mientras no tuviese datos más concretos sobre la ubicación y propósitos del enemigo.

4º. Consecuentemente se confió otra misión análoga a los submarinos, <sup>el</sup> 15 Agosto. Dos a atacar la vigilancia enemiga, sobre la línea Egersund-Peterhead, siguiendo después el Firth of Moray y Firth of Forth; otro a la desembocadura del Humber; los tres, previas las naturales incidencias, regresaron a Heligoland, con nuevos informes sobre la vigilancia inglesa. Pero sin haber avistado, tampoco esta vez, buques de combate. Las expediciones señaladas hasta ahora, llevaron al mando alemán la convicción de que la mayor fuerza inglesa estaría concentrada al Norte, lo cual era cierto; y <sup>que</sup> el paso de tropas inglesas al continente no había comenzado aún, lo cual no era exacto. Hay que tener en cuenta la limitación de los elementos de que disponía para esta clase de operaciones: un reducido número de submarinos, sin artillería, y con velocidad de 12 millas en superficie, y 5 debajo del agua, si quería disponer siquiera de 70 millas de radio de acción en esa situación .

Los submarinos construidos antes de la guerra no estaban preparados para esta clase de expediciones, ni tampoco los destructores, por su corto radio de acción.

De todos modos, convencido por estas informaciones, el Mando alemán de que la flota inglesa estaba concentrada casi toda en un solo punto, perdió la esperanza de poder atacarla separadamente; como, además, por el radio de acción de los destructores, no podía, sin prescindir de ellos, empeñar acciones a más de 250 millas de las bases alemanas, y en esta zona los buques de combate ingleses no se habían dejado ver todavía, la Flota de Alta Mar tuvo que permanecer en el puerto. Contribuyó a esta decisión el temor de tropezar con algún submarino inglés, temor muy fundado, por la propia experiencia alemana. Tenemos, pues, al grueso alemán "reservandose", y por una serie de consideraciones, muchas de ellas análogas a las inglesas, adoptar la misma actitud expectante que éstos. La ventaja estratégica estaba de parte de Inglaterra que sabía sin género de duda cual era el fondeadero de la Flota teutona, mientras la recíproca no era cierta. Y la ignorancia en que estaban los alemanes continuó aún al regreso de las expediciones de los submarinos debido a la circunstancia, puramente casual, de no haber visto éstos ningún buque de línea el primer día que estuvieron en la línea Egersund-Peterhead, y haber trope-

zado, en cambio, con buques ligeros, dando así motivo a Jellicoe de marcharse al W. de las Orcadas.

5ª. Algunas expediciones de cruceros ligeros y destructores que se habían apartado hasta 120 millas de Heligoland, sin encontrar enemigo, junto con las incursiones de submarinos ya citadas, dieron al Mando alemán la seguridad de que no había bloqueo próximo, y confiando en que una agresión induciría a sus enemigos a estrechar el bloqueo, como necesitaba para emplear desahogadamente los destructores, se organizó otra expedición, 17 de Agosto, ésta vez tomando parte los barcos ligeros de superficie y dirigida contra las líneas de vigilancia del Canal (Hoofden). Dos cruceros (Strassburg, Straßsund) se harían perseguir por las fuerzas inglesas que encontrasen, arrastrandoles a las proximidades de dos submarinos convenientemente apostados. Copperaría a la operación otro crucero ligero (Kolbery), situandose a medio camino, y los tres cruceros de combate (V. der Tann, Seidlyt, Molke) listos, en la rada de Schillig. Efectivamente, al pasar la línea de vigilan-cia enemiga, se entabló combate con destructores y conductores de flotilla ingleses, pero todos los buques regresaron sin que los submarinos hubieran tenido ocasión de actuar, porque, como era lógico, los ingleses no mostraron ningún empeño en continuar el combate fuera de



sus líneas de vigilancia no disponiendo, como no disponían en aquel momento y lugar, de buques individualmente superiores a los dos cruceros alemanes.

6º. La anterior expedición completó las noticias que se tenían ya sobre la organización de la vigilancia inglesa en el Canal, y fué deplorable, para los alemanes, no haberla hecho con más buques, con lo que hubieran conseguido, además, un éxito militar, de gran importancia naval. En vista de eso, se designó otra expedición, el 18 de Agosto, esta vez, encaminada contra los pesqueros ingleses que frecuentaban el banco de Dogger que se suponían en vigilancia, apoyados, probablemente, por buques militares. Fueron designados para ello dos cruceros ligeros ("Stranburg" - "Rostock") y una flotilla de destructores, que debían acercarse hasta unas 70 millas de la costa inglesa y tres submarinos en el banco de Dogger, apoyados a distancia por tres cruceros más y dos flotillas, y previa exploración de otras flotillas y dos hidroaviones; Los cruceros "Seydlitz", "Moltke" y "Blucher", dispuestos en Schillig. Todos los buques regresaron sin novedad el 22, no obstante haber sufrido algunos ataques de submarinos, a quienes también se utilizaba <sup>preferentemente</sup> ~~perfectamente~~ para la vigilancia, después de destruir 9 pesqueros y hacer prisioneras a sus dotaciones.

7º. 24 de Agosto. Operaciones por los dos mi-



nadores de superficie "Nautilus" y "Albatross", contra la costa inglesa sobre el Tyne y sobre el Humber, cada uno protegido por un crucero ligero y media flotilla.

Se ejecutaron magistralmente, sin perturbación ninguna por parte del enemigo y fondeando 200 minas frente a cada uno de los citados rios. Además se echaron a pique doce o quince pesqueros sobre el banco de Dogger entre los viajes de ida y regreso.

Es impropio de la índole de este trabajo continuar siquiera tan sucintamente como he venido haciendo hasta ahora, el relato individual de las acciones de carácter ofensivo ejecutadas por la Marina germánica. Por eso hago punto al terminar el primer mes de guerra, de igual modo que anteriormente al tratar del bloqueo inglés. Durante este mes quedaron perfectamente definidas las actitudes de las dos Marinas, actitudes que con muy poca alteración mantuvieron durante el resto de la guerra, y consistieron, en dos palabras:

Para Inglaterra, "Alianza" con el tiempo; no arriesgar la superioridad inicial acudiendo al terreno de desgaste a que constantemente la citaba su enemigo. Como acción secundaria, procurar no dejar sin castigo las agresiones enemigas en la costa oriental inglesa; ésto sin más finalidad que satisfacer en lo posible el clamor público.

Para Alemania. Conservar el grueso en todo su poder, y provocar la incursión frecuente de buques ingleses a las proximidades de Heligoland por si eventualmente pudieran lograr superioridad y aprovecharla. Para estos organizaron expediciones a la costa enemiga, de más efecto moral que material, y expediciones a las líneas de vigilancia inglesas, para entorpecerla y facilitar la salida de los submarinos al mar libre. Con estos buques, esencialmente, unos y otros vigilaron de cerca la costa enemiga, y toda el área del Mar del Norte, de cuyo dominio participaron ambos, dentro de las limitaciones que la presencia de estos buques imponía.

Bombardeo de Scarborough y de Hartlepool.

---

Las enseñanzas de los primeros ataques a la entrada oriental del Canal de la Mancha, en que los buques alemanes solo encontraron fuerzas de es caso valor militar, que de haber llevado buques de com bate hubieran sido destruidos con facilidad; la calidad de los enemigos encontrados en las sucesivas expediciones, corroborado todo por la escasa influencia pa ra alcanzar el "gesgaste" que pudieran ejercer los hun dimientos conseguidos hasta entonces por los submarinos por no ser ninguno de buque grande de combate, llevaron al ánimo alemán la convicción de que éstos no se aventura ban por el Mar del Norte, más que a modo de apoyo a

un objetivo determinado, como sucedió en el encuentro de Heligoland, el 28 de Agosto, en que las fuerzas ligeras inglesas fueron sostenidas nada menos que por 6 cruceros de combate. Por lo tanto, una ofensiva efectuada por esta clase de barcos contra la costa inglesa, habría de quedar impune, podría destruir las fuerzas navales inglesas que hallase, probablemente inferiores, y tendría la virtud de atraer hacia las aguas alemanas otros mayores, sobre los cuales podría ser la Flota de Alta Mar si convenía. Además, consideraciones de índole moral, aconsejaban "hacer algo". La inactividad impuesta por las circunstancias estratégicas podía aparecer ante las dotaciones como debilidad. Todo <sup>lo</sup> ~~esto~~ <sup>cual</sup> dió origen a los bombardeos de Hartlepool y Scarborough, ejecutado por cruceros de combate, minadores y fuerzas ligeras, el 20 de Diciembre. El grueso alemán se hizo también a la mar, por si los ingleses en persecución de los primeros se acercaban lo suficiente. El estado del mar obligó a regresar las fuerzas ligeras antes de avistar la costa británica (excepto el minador "Kolberg"), que fué bombardeada en los puntos citados, sin reaccionar apenas; el "Kolberg" fondeó sus minas sin molestia, y la escuadra regresó, después de rechazar el ataque de unos destroyers ingleses y eludir el encuentro con una poderosa fuerza de acorazados enemiga, gracias

a la exploración de un crucero; por esta causa, probablemente, no hubo choque entre toda la flota alemana y una parte de la inglesa (seis acorazados tipo Orión), la avistada por el crucero, que era en realidad menor de lo que se supuso, puesto que la fuerza principal, sa lió de Scapa demasiado tarde para haber podido intervenir. De haber tenido los alemanes un buen servicio de in formación, ésta fué una magnífica oportunidad, perdida, para la consecución del plan de la Flota de Alta Mar; ac ciones parciales, contra fracciones de la Gran Flota. Del lado inglés hubo que deplorar, a más del efecto moral de ver su costa bombardeada, el que, por casualidad, sus 6 "Orión", no hubieran evitado el ataque; con tra la flota alemana, que se encontraba a unas 130 millas al E. no lo eran ni mucho menos, contra los cuatro cruceros de batalla Moltke, Derflinger, Von der Tann y Seydlitz y el crucero acorazado "Blücher"



ACTUACION MILITAR DEL SUBMARINO EN LA GUERRA 1914 - 1918.

La estadística de pérdidas en buques de guerra dice:

Buques hundidos por sub-! Buques hundidos por ar-! Buques torpedeados por  
marinos ----- ! tilería naval ----- ! otros de superficie.

INGLATERRA .

3 - tipo Aboukir	!	1 - Queen Mary	!	1 - Goliath
1 - ,, Hawke	!	2 - Invincible	!	
2 - ,, Falmouth	!	3 - Warrior	!	
1 - ,, Triumph	!	1 - Good Hope	!	
1 - ,, Majestic	!	1 - Monmouth	!	
1 - ,, Britannia	!	1 - Pegasus	!	
1 - ,, Cornwallis	!		!	
1 - ,, Formidable	!		!	
1 - ,, Drake	!		!	
1 - ,, Pathfinder	!		!	

FRANCIA .

1 - ,, Danton	!		!
1 - ,, Suffren	!		!
1 - ,, Gambetta	!		!
1 - ,, Galois	!		!
1 - ,, Ad. Charner	!		!
1 - ,, Chateaurenault	!		!
1 - ,, Dupetit-Thonars	!		!

ALEMANIA .

1 - ,, Prinz Adalbert	!	1 - Lutzow	!	1 - Pommern
1 - ,, Bremen	!	2 - Gneisenan	!	
1 - ,, Hela	!	1 - Blücher	!	
1 - ,, Udine	!	1 - Wiesbaden	!	
	!	1 - Mainz	!	
	!	1 - Koln	!	
	!	1 - Ariadne	!	
	!	1 - Leipzig	!	
	!	1 - Dresden	!	
	!	1 - Endem	!	
	!	1 - Frauenlob	!	
	!	1 - Koenigsberg	!	
	!	1 - Magdenbourg	!	
	!	1 - Nuremberg	!	

ITALIA .			
1 - ,,	Amalfi	!	!
1 - ,,	Garibaldi	!	!
RUSIA .			
1 - ,,	Pallada	! 1 - Slava	!
AUSTRIA .			
		! 1 - Zenta	! 1 - Veribus Unitis
JAPON .			
		!	! 1 - Takachiho
TOTAL TONELADAS .			
265.000	!	255.000	! 50.000
	!		!

Conviene añadir el siguiente resumen de buques torpedeados por submarinos mercantes armados que actuaron como cruceros auxiliares y que por su capacidad defensiva y de transporte forman parte muy importante de la marina militar. Incluyo tambien destructores y submarinos.

	! Cruceros auxiliares	! De más de 3.000 tons.	! Destructores y cabezas de flotilla	! Submarinos
Inglaterra .....	! 25	! 35	! 30	! 8
Alemania .....	! -	! 3	! 7	! 18
Francia .....	! 7	! 3	! 6	! 5
Italia .....	! 5	! 2	! 4	! 4
Rusia .....	! (?)	! (?)	! 4	! (?)
Austria .....	! -	! 1	! 1	! 4
Estados Unidos ..	! -	! 2	! 1	! -
	!	!	!	!

De lo anterior <sup>deducirse</sup> ~~deducirse~~ que el arma más eficaz es el torpedo lanzado por submarinos, conclusión hoy por hoy que es manifiestamente errónea como la mayor parte de las a que conduce el exámen a ligera de los números. Por eso trataré de completar la lista anterior con algún comentario.

El número de grandes buques de combate torpedeados por submarinos ha sido reducido; en cambio han sucumbido gran número de trasatlánticos convertidos en cruceros auxiliares y transportes; muchos de ellos buques modernísimos y preparados cuidadosamente para la misión a que se les destinaba. El hecho de no acusar la lista anterior mayor número de buques de combate puede atribuirse al espíritu conservador que imperó en todas partes, no sa cándoles de sus bases más que con poca frecuencia y mucho lujo de precauciones. Como es lógico se ofrecieron poco a los torpedos de los submarinos.

Por el contrario los cruceros pequeños y cruceros auxiliares dan un contingente muy considerable. Era forzoso que navegaran y pagaron su tributo.

El desembarco en Gallípoli fracasado muy principalmente por la llegada de un submarino alemán, el fallecimiento de Rusia en 1917, los torpedeamientos en los mares de Mármara y Báltico después de pasar los Dardanelos y el Sund, etc. son otros tantos hechos que avaloran la e-

ficacia militar del submarino: frente a estos éxitos hay que registrar el fracaso que para ellos representa el paso por el Atlántico sin entorpecimientos, de dos millo - nes de yanquis. Es tan insólito el hecho de que ni uno solo de los transportes de tropas americanas haya sido echado a pique por los submarinos alemanes, que hay que buscar la explicación en razones de carácter político mejor que en las del militar; y en efecto, Von Tirpitz acusa con frecuencia más o menos veladamente en sus memorias al canciller del Imperio, Bethmann-Hollweg, de debilidades y con - temporizaciones con los Estados Unidos antes y después de la intervención de éstos en la contienda; y el propio canciller, en su libro, deja traslucir su tendencia a no enojar con exceso a ese país a cuyas exigencias se doblegó casi siempre en la convicción de que había de ser el mediador en la paz.

De todos modos, y cualquiera que haya sido el resultado de la guerra de 1914-1918, el submarino, del cual no se conocían aún sus posibilidades, ha tomado carta de naturaleza en todas las marinas y ha recabado para sí las funciones que le corresponden, afirmando poderosamente su propia razón de ser después de haber ejercido sin duda alguna una influencia grande en la marcha del conflicto. Algunos hechos contra buques militares al principio y la intensa guerra al comercio después, cuyo fracaso ha de atri-



buirse en gran proporción a las vacilaciones del mando alemán presionado por los Estados Unidos como ya he dicho, impresionaron sobremanera a técnicos y profanos y consecuentemente apasionó los ánimos y se exageró su importancia . Pero posteriormente la necesidad de defenderse puso a contribución las mejores inteligencias de los países aliados y llegaron a perfeccionarse las armas anti-submarinas en mayor proporción entonces del progreso del submarino mismo. Más tarde el submarino ha dado su correspondiente avance y continúa su progreso, entablándose ya con carácter permanente la lucha técnica entre el submarino y los procedimientos para destruirlo.

En este concepto y pensando en el porvenir, es preciso no perder de vista las especiales condiciones en que se desarrolló la guerra 1914-1918 desde el punto de vista de la actividad estrictamente militar del submarino. En general puede decirse que estos buques no han tenido oportunidad de actuar coordinadamente con las escuadras y que se han visto forzados a operar en servicios duros y peligrosos de vigilancia en acecho frente a las costas y bases enemigas, como en las derrotas del tráfico, a la espera de un adversario que muchas veces no acude.

Bloqueo por submarinos alemanes de las bases inglesas.

Solamente los alemanes los emplearon y no con acierto, debido a la falta de antecedentes en

los preliminares de la batalla de Jutlandia y por cierto no como preparación a esta batalla, sino a una operación ofensiva contra la costa de Sunderland. Y esta actuación es la única por ahora que proporciona elementos de juicio para apreciar ponderadamente el valor militar del submarino y su utilización racional (en objetivos esencialmente militares, para no apartarme del tema). Conviene advertir que la aviación, arma que se considera por muchos como uno de los antídotos del submarino, no estaba perfeccionada durante la guerra en términos que entorpeciese grandemente la actividad de éste. (Sobre la utilización del avión como medio de exploración y de destrucción del submarino, me remito a la memoria que presenté para el ingreso como alumno en esta Escuela de Guerra Naval).

El objetivo de la exploración efectuada del 18 al 31 de Mayo por 10 submarinos alemanes en el mar del Norte y bases inglesas, no era más que el de atacar a la escuadra inglesa saliente de sus puertos, con la esperanza de rebajar el margen de superioridad que tenía sobre la Flota de Alta Mar, en términos de ofrecerle a ésta alguna probabilidad de éxito a la hora del encuentro, tanto por pérdida completa de algún buque, como por avería y hasta por desmoralización; y completar después la obra acechando el regreso. Este objetivo principal estaba complementado por otro secundario: el de facilitar información

sobre los movimientos ingleses por T.S.H., pero subordinado por completo al principal de modo que solo debían denunciar su presencia por la radio en el caso de haber perdido toda posibilidad de atacar.

El criterio general que presidía toda la actuación ofensiva alemana en el mar del Norte y contra la costa inglesa con buques de superficie, fué siempre el de inducir a los ingleses a salir a la mar y una vez en ella aceptar o no el combate según las fuerzas en presencia en un momento dado. La concepción estratégica era buena; conseguir la superioridad en un momento y lugar determinados. Y dentro del criterio general los submarinos fueron empleados racionalmente aunque con error táctico manifiesto - producto como dije antes de la falta de antecedentes - y en ellos fundaba grandes esperanzas el Almirante Scheer; la forma en que se efectuó la primera parte de la operación, es decir la exploración preliminar por el mar del Norte desde el 17 al 23 de Mayo antes de dirigirse a formar el abanico frente al Pentland y al Firth of Forth, dió un resultado contraproducente atrayendo la atención inglesa por el considerable y desacostumbrado número de submarinos que se vieron, lo que motivó una serie de medidas defensivas y precauciones de todo género que hizo considerablemente difícil la permanencia de aquellos buques en la costa inglesa y

por consiguiente menos eficaz. El coeficiente sorpresa tan necesario en aquella oportunidad, apenas tuvo valor. Pero la desacertada exploración preliminar tuvo además otras consecuencias también lamentables para la causa alemana: la de prolongar excesivamente la estancia en la mar de los submarinos hasta 15 días, en una zona preñada de peligros y bajo intensa persecución, con la consiguiente fatiga física y moral de las dotaciones. El cambio de objetivo de Sunderland por Skagerak debió haber sido seguido de la llamada inmediata de cuantos submarinos cruzaban por el mar del Norte el mismo 23 de Mayo en que se renunció al primer objetivo, aliviando así a estos buques del inevitable desgaste de material y personal, desgaste que trabajaba en el más completo desacuerdo con las ideas del propio Scheer y en contradicción con las esperanzas que fundaba en la cooperación submarina.

En toda coordinación de fuerzas, en toda operación combinada interviene el tiempo. Se precisa el enlace para no malgastar energía al dispersar el esfuerzo. Es necesario un estudio detenido del tiempo puesto que de su administración depende la coincidencia, y la coincidencia es fundamental en estrategia. Este concepto, que naturalmente no era desconocido del mando alemán, demuestran los hechos que fué olvi-



dado o por lo menos no tomado en toda la consideración que merecía, tal vez por debilidad ante las insistentes proposiciones del jefe de las fuerzas submarinas, ávido como las dotaciones de actuar incansablemente, pero sin elementos de juicio bastantes para designar con garantía de oportunidad el momento y fases de la colaboración.

Resta, para terminar el análisis de la forma en que colaboraron los submarinos en visperas de la batalla de Jutlandia, una breve consideración sobre el despliegue adoptado para vigilar las bases inglesas, despliegue que como ya he repetido fué precedido de la por todos conceptos inoportuna exploración preliminar en el mar del Norte.

Por la disposición especial del despliegue en abanico, todos los submarinos trataron en su principio de vigilar lo más próximos que pudieron al centro común de los sectores que les fueron asignados, pero como logicamente la vigilancia inglesa en aquellas proximidades había de ser muy activa, los submarinos se vieron con muchísima frecuencia obligados a permanecer sumergidos y aún a trasladarse al sector vecino con el riesgo consiguiente de ser tomados por enemigos. ( Es de extrañar que los ingleses que conocieron perfectamente la presencia de submarinos alemanes en sus cos -

tas no intentasen sembrar la confusión entre ellos mediante el empleo de submarinos). Ante esta eventualidad pronto tuvieron que alejarse para poder maniobrar con holgura, pero aceptando la desventaja que introducía en su cometido el tener que abandonar las aguas próximas .

En la memoria de táctica presento con más extensión los inconvenientes del sistema adoptado por los alemanes y deduzco después una forma a mi modesto parecer más racional de vigilancia ofensiva con submarinos para evitar lo que efectivamente sucedió: que después de exponer días y días a 7 submarinos a una persecución sin tregua, llegado el momento de hacerse a la mar la escuadra británica, solamente se expuso el ataque de uno, el cual pudo perfectamente no estar en condiciones de colocarse en posición de lanzamiento; y si ésto ocurrió con el submarino vigilante en el sector que comprende la derrota elegida por la escuadra enemiga, el ataque de los demás aunque recibieron algunos el aviso del primero, fué de todo punto imposible.

La escuadra del Almirante Beatty eligió el sector asignado al submarino "U-32". Este la vió (estaba muy dentro de lo posible que no la hubiese visto, pero la casualidad hizo que la viese y hasta que se pudiese situar en posición de lanzamiento) y al frustrarse el ataque desapareció, aunque por el momento lo ignorase Bea

tty, todo peligro interior.

La escuadra de Jellicoe salida de Scapa Flow, no corrió riesgo alguno al elegir inconscientemente una derrota al norte del sector adjudicado al "U-43". Algo análogo sucedió con las fuerzas salidas de Cromarty y de Harwich: las primeras encontraron al U-66 que había abandonado su sector por no poder mantenerse en él; este submarino sólo nada pudo hacer ante una escuadra de 8 acorazados protegida por nutrida escolta de cruceros ligeros y destructores que le pusieron en grave aprieto para salvarse. Y las fuerzas de Harwich pasaron impunemente y sin ser vistos siquiera, sobre el cuadrilátero confiado a la vigilancia de los submarinos de Flandes.

Más fortuna aunque, tampoco de resultados positivos tuvieron los submarinos alemanes, cuando, después de dejar sus respectivos sectores, regresaban a Alemania, encontrando inopinadamente al Warspite y estos encuentros del U-51 y U-63 sirvieron exclusivamente para confirmar el error estratégico padecido por el mando alemán.

Madrid - Junio - 1927

Antonio Góme