

# EL BAUTISMO DE FUEGO DE LOS CRUCEROS DE COMBATE

José Manuel GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN  
Capitán de navío

## Introducción

El crucero de combate fue considerado por eminentes autoridades navales de principio de siglo como un tipo de buque híbrido y anómalo que se sale de la clasificación tradicional que divide a los buques de guerra en unidades de combate, por una parte, y servicio de cruceros y fuerzas sutiles por otra, augurando a esta anomalía de la clásica jerarquía un porvenir no muy claro.

Sin embargo, el crucero de combate demostró en su momento que disponía de capacidad para realizar con eficacia la dualidad de sus misiones.

En el servicio de cruceros, además de desempeñar los mismos papeles asignados a sus congéneres más pequeños, estaba capacitado, por su mayor armamento y protección, para realizar otro tipo de misiones de mayor envergadura, tales como incursiones propias del servicio de información, en las que la posibilidad de tener que sostener un combate con fuerzas de descubierta enemigas hacía imposible su realización a toda fuerza sutil.

También era misión del crucero de combate servir de apoyo de una serie de cruceros distribuidos en servicio de vigilancia sobre una línea de comunicación, constituyendo la base de una potencial concentración de fuerza, pudiendo una sola unidad de este tipo, o en colaboración con otras, defender los puntos focales de una línea de navegación contra un número elevado de cruceros de menor potencia ofensiva.

Como buque de línea, el crucero de combate poseía unas cualidades inmejorables. Gracias a su elevada velocidad y con relativa protección y parecida artillería al resto de los buques de línea, podía combatir como uno más, reforzando los puntos más debilitados de la línea propia y concentrando el fuego sobre los más vulnerables de la del enemigo.

Esta facultad le convertía en un instrumento táctico de un valor incalculable al posibilitarle para inclinar la balanza a favor de la flota que contaba con unidades de este tipo, y en el caso de que las dos fuerzas contendientes dispusiesen de cruceros de combate, es fácil comprender la importancia de una adecuada utilización táctica en el desenvolvimiento del combate global. Por eso, los almirantes que mandaban agrupaciones de cruceros de combate requerían unas especiales características que incluían rapidez de reflejos, decisión y acometividad dadas las variables circunstancias que podían presentarse durante el combate.

## Situación general al comienzo de la Gran Guerra

La primera guerra mundial fue un periodo rico en acontecimientos para la evolución de nuestro protagonista, ya que en casi todas las acciones navales de importancia los cruceros de combate participaron intensamente.

Al estallar la guerra, en agosto de 1914, la flota alemana era inferior a la inglesa —pese al gran impulso que había imprimido a su desarrollo el almirante Von Tirpitz, ministro de Marina desde 1911—, incrementándose los efectos de esta diferencia por la situación geográfica. El bloqueo del Mar del Norte no presentaba grandes dificultades para Inglaterra, ya que la salida por el Canal de la Mancha estaba totalmente controlada por la Flota del Canal —compuesta por los buques anticuados y cuyo cometido era precisamente mantener la libertad de navegación inglesa en la Mancha— y el paso del Mar del Norte entre las Orcadas y Noruega lo impedía la Gran Flota, compuesta por las mejores y más modernas unidades, cuyo grueso se encontraba en Scapa Flow (Islas Orcadas) a modo de bloqueo pasivo.

Varias divisiones de cruceros controlaban los posibles accesos al Atlántico entre Noruega y Gran Bretaña, vigilando además el norte del Canal de la Mancha, impidiendo de este modo el tráfico marítimo con los puertos alemanes.

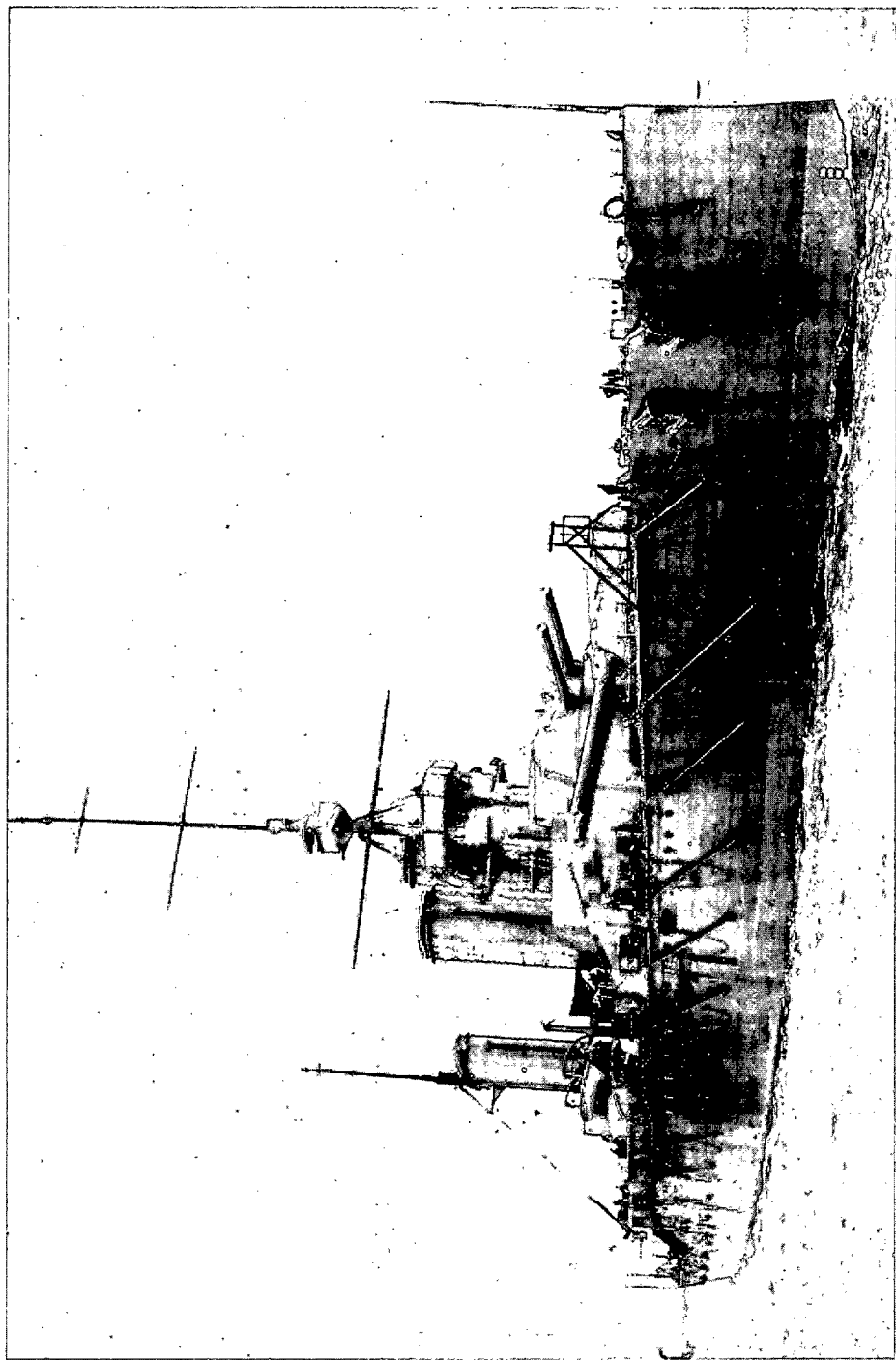
La salida de la Flota de Alta Mar al Atlántico entrañaba grandes dificultades, ya que con toda probabilidad sería localizada por la barrera de vigilancia en los accesos de salida, y aun en el caso de que la Gran Flota no pudiera llegar a tiempo para interceptarla, al regreso a sus bases era inevitable un combate pues la vigilancia de las entradas sería doblemente reforzada. Por esta razón Alemania no intentaría salir al Atlántico mientras no lograrse el equilibrio de fuerzas que necesitaba para poder mantener ese combate.

Por el contrario, en el Báltico el dominio alemán era absoluto y los rusos, que se encontraban aislados de sus aliados y protegidos por una barrera de minas, permanecían inactivos dentro de sus bases de Riga y Kronstandt, mientras que los buques alemanes de las bases del Mar del Norte podían pasar al Báltico por el Canal de Kiel y mantener el dominio de este mar dejando a salvo las comunicaciones con el sur de la península escandinava.

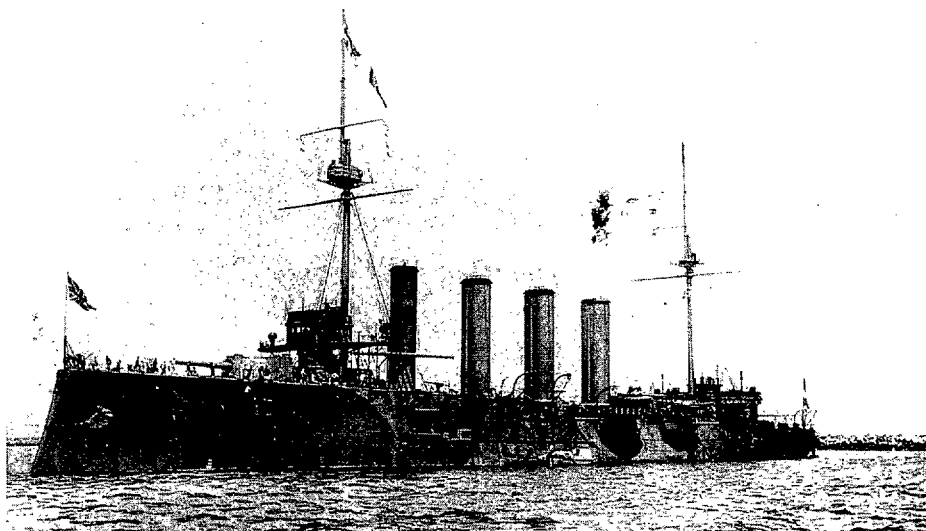
## Heligoland

Aunque el dispositivo estaba preparado para reaccionar al menor movimiento de los alemanes, no bastaba con una actitud de espera dejando la iniciativa al enemigo, por lo que el Almirantazgo decidió montar una operación contra la línea de vigilancia que los alemanes mantenían en la bahía de Heligoland, formada por destructores y apoyada únicamente por cruceros ligeros.

Esta misión se fijó para el 28 de agosto y con tal motivo se hizo a la mar desde Harwich el comodoro Tyrwhitt con veintinueve destructores y dos



El crucero *H. M. S. Princess Royal*, en 1912, cuando fue entregado a la Marina Real.



El crucero acorazado británico *Good Hope*. Colección del Museo Naval.

cruceros ligeros. Mientras esta fuerza llevaba a cabo su misión destructora estaba previsto que seis submarinos se dejaran ver en las proximidades de la Isla de Heligoland para actuar a modo de señuelos y torpedear las unidades pesadas enemigas que pudieran aparecer por aquellos parajes.

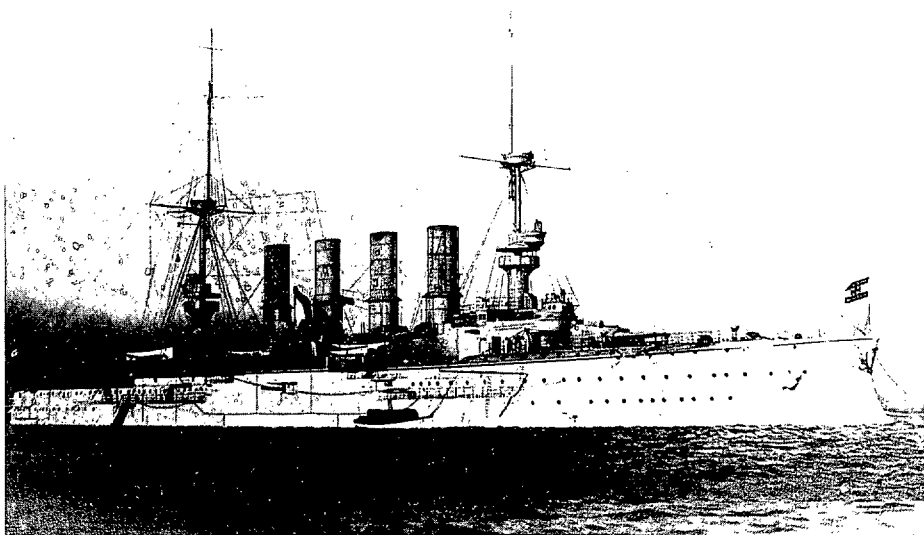
Se incluyó en la operación el apoyo de los cruceros de combate *Invencible* y *New Zealand* que se mantendrían al norte de los buques atacantes como fuerza de cobertura, bajo la dependencia directa del primer lord del mar.

El día 26 el almirante sir John Jellicoe, comandante en jefe de la Gran Flota, tuvo conocimiento del plan y recomendó utilizar la totalidad de la misma, pero el Almirantazgo consideró que bastaría con el apoyo de la 1.ª Escuadra de cruceros de combate.

Jellicoe envió rápidamente al vicealmirante sir David Beatty con los *Lion* (buque insignia), *Princess Royal* y *Queen Mary* además de la escuadra de cruceros del comodoro Goudenough. A su vez Jellicoe con toda la Gran Flota se hizo a la mar por si la Flota de Alta Mar intentaba salir de sus bases.

La fuerza de Tyrwhitt llegó a Heligoland en las primeras horas del día 28 sorprendiendo a la flotilla de destructores alemanes que patrullaba en aquella zona. Los buques alemanes se replegaron sobre los cañones costeros de 305 mm que debido a la neblina no pudieron ser utilizados.

En apoyo de los destructores se fueron agrupando enseguida varios cruceros ligeros alemanes, iniciándose un duro combate en el que el crucero ligero alemán *Frauenlob* causó graves daños al inglés *Arcturion*, recién entrado en servicio, pero la súbita aparición de los cruceros de combate de sir David Beatty obligó a los alemanes a emprender una retirada en la que resultaron hundidos los cruceros ligeros *Köln*, *Mainz*, *Ariadne* y el destructor V-178.



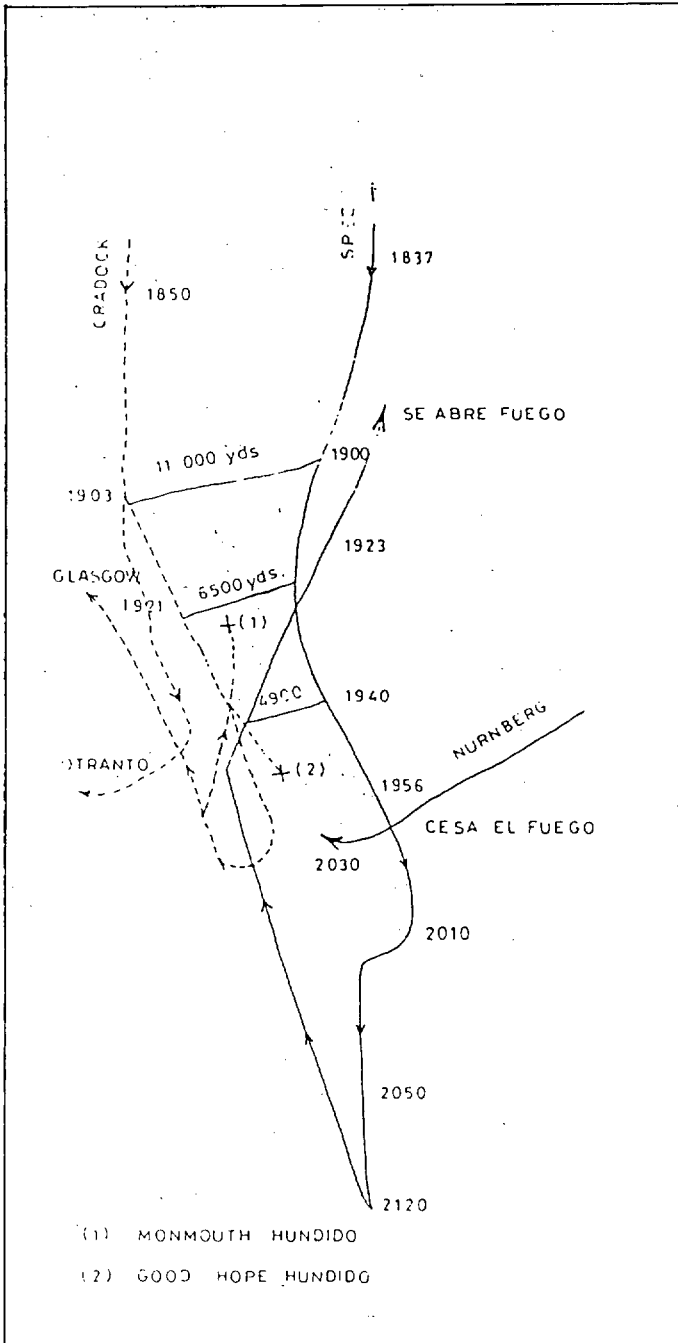
El crucero acorazado alemán *Scharnhorst*. Colección del Museo Naval.

La opinión pública, que deseaba ardientemente un Nelson de los tiempos modernos, colmó a David Beatty de gloria, lo cual era razonable y merecido pues la operación suponía el primer éxito de esa guerra y constituía una importante victoria. Beatty había conducido con mucho acierto las operaciones actuando con gran acometividad y arriesgando sin dudar un momento sus cruceros de combate en unas aguas muy comprometidas por la proximidad de la costa alemana, en las cuales existía, entre otras, amenaza de submarinos enemigos y propios. En honor a la justicia también hay que señalar que de no haber sido por las oportunas medidas de refuerzo adoptadas por Jellicoe, que valoró perfectamente la capacidad ofensiva del enemigo, es muy probable que esta victoria no hubiera tenido lugar pues Beatty no se hubiera encontrado allí.

A raíz de esta primera participación en la guerra, el crucero de combate causó muy buena impresión a los observadores navales de todo el mundo y las autoridades navales británicas recibieron el primer espaldarazo de la opinión pública, pero no se debía cantar victoria hasta que los cruceros de combate ingleses se enfrentaran con sus congéneres alemanes.

### **Destrucción de la escuadra de Cradock y batalla de las Falkland**

El 1 de noviembre de ese mismo año de 1914, dos meses después del combate de Heligoland, tiene lugar en el Pacífico la destrucción de la División del contralmirante Cradock por la escuadra de cruceros del Extremo Oriente que mandaba el vicealmirante Von Spee.



Combate de Coronel (1 de noviembre de 1914).

La escuadra alemana se encontraba en las Islas Carolinas al declararse la guerra y, de acuerdo con los planes previstos, debía dirigirse a las costas occidentales de América y atacar el tráfico marítimo británico. Contaba esta escuadra con los cruceros acorazados *Scharnhorst* y *Gneissenu*, de 11.400 toneladas, con ocho cañones de 210 mm, seis de 150 mm y 22,5 nudos de velocidad, y los cruceros ligeros *Leipzig*, *Nüremberg* y *Dresden*, de 3.200 toneladas, diez cañones de 105 mm y 23 nudos de velocidad.

Una escuadra inglesa al mando del contralmirante sir Christopher Cradock, comandante de las fuerzas navales del Atlántico Occidental, fue enviada al Pacífico a fin de impedir la entrada de la escuadra alemana en el océano Atlántico. Estaba formada por el crucero acorazado *Good Hope* (buque insignia), de 14.000 toneladas, con dos cañones de 234 mm, doce de 152 y una velocidad de 22 nudos; crucero acorazado *Monmouth*, de 9.800 toneladas, catorce cañones de 152 mm y 22 nudos de velocidad; el crucero ligero *Glasgow*, de 4.820 toneladas, con dos cañones de 152 mm, diez de 102 y velocidad de 25 nudos, y por último, el crucero auxiliar *Otranto*, con cuatro cañones de 120 mm y 17 nudos de velocidad.

Esta escuadra no era la más adecuada para enfrentarse a la eficiente escuadra alemana. Movilizada con reservistas, estaba formada por buques anticuados, de menor poder ofensivo que los alemanes.

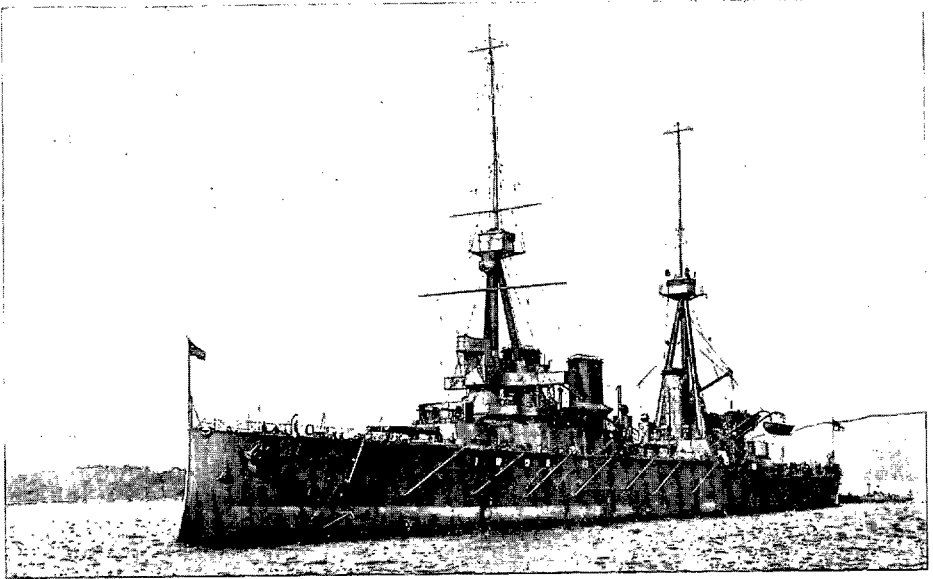
Estaba previsto poner a las órdenes de Cradock el crucero acorazado *Defence*, que por sus excelentes características y estado de adiestramiento hubiera constituido una ayuda incalculable, pero nunca llegó a incorporarse. También se puso bajo su mando el viejo acorazado *Canopus* que aunque lento (normalmente 12 nudos y esporádicamente 14) contaba con cuatro nada despreciables cañones de 305 mm como artillería principal.

El 22 de octubre salió Cradock de las Falkland con el *Canopus* y el *Good Hope* para unirse a los *Monmouth*, *Glasgow* y *Otranto*, que ya habían entrado en el Pacífico. Desde las Islas Chonos puso un mensaje al Almirantazgo señalando su intención de dejar atrás al viejo *Canopus* ya que limitaba mucho la velocidad de avance de la fuerza. Esta decisión no sentó muy bien en el Almirantazgo, ya que si bien era cierto que el *Canopus* limitaba la movilidad de la escuadra, el prescindir de cuatro cañones de 305 mm dejaba a Cradock en clara desventaja artillera.

El día 1 de noviembre, Cradock, ya reunido con el *Glasgow* y sus restantes cruceros, tuvo información por unas señales captadas por la TSH de la presencia de un buque alemán por el norte, por lo que los buques ingleses aproaron al NNO, formando una línea de exploración orientada al ENE, dejando un intervalo de 15 millas entre cada dos buques contiguos. El *Canopus* había quedado ya rezagado unas 300 millas. Las condiciones de visibilidad eran muy buenas.

A las 16.20 el crucero *Glasgow* avista humo por estribor dirigiéndose a reconocerlo. Simultáneamente los alemanes avistan los cruceros *Glasgow*, *Monmouth* y *Otranto*.

A las 18.30, ya en el crepúsculo vespertino, con viento fresco del sudeste y mar gruesa, ambas líneas navegan hacia el sur a una distancia de 13.000



El crucero de combate británico *Inflexible*. Colección del Museo Naval.

metros, destacando perfectamente las siluetas de los buques ingleses sobre el horizonte, mientras que las de los buques alemanes, proyectadas sobre el elevado fondo montañoso que constituyen los Andes, permanecen muy difusas para los directores de tiro ingleses.

A esta hora Von Spee cae una cuarta hacia el enemigo por giros simultáneos, ordenando abrir fuego al estar a 10.400 metros.

A la tercera salva el *Scharnhorst* centra al *Good Hope* destrozándole el cañón de proa de 243 mm. Cada buque alemán hace fuego sobre el correspondiente de la línea enemiga, actuando los ingleses de la misma forma.

El *Otranto*, muy castigado por el *Dresden*, sale de la línea sin ser perseguido. El *Gneissenu* también centra el tiro a la tercera salva, produciéndose incendios en los buques ingleses que tratan de cerrar distancias sin conseguirlo siendo machacados por el fuego alemán hasta que anochece.

Después de poner fuera de combate al *Monmouth* obligándole a retirarse, los dos cruceros acorazados germanos concentran su fuego sobre el *Good Hope*, que se defiende bravamente. Poco después el crucero acorazado desaparece en el abismo arrastrando consigo al valiente contralmirante Cradock y a cerca de un millar de hombres.

Con la oscuridad cesó el fuego después de 52 minutos de intenso cañoneo. El *Monmouth*, haciendo agua, se dirige al norte perseguido por el *Nürnberg*, que lo hunde a las 21.00 horas. El *Glasgow*, que había recibido cinco impactos, se aleja hacia el oeste. Los alemanes solamente tuvieron insignificantes daños en los *Scharnhorst* y *Gneissenu*.

Pero no era la pérdida de 1.654 hombres y de los dos cruceros acorazados ingleses lo que dio mayor importancia al combate, sino el dominio de las





aguas sudamericanas del océano Pacífico por la escuadra alemana. La inmediata consecuencia fue la paralización del tráfico marítimo con Sudamérica. El dominio de esta zona era decisivo para el aprovisionamiento de nitrato de Chile, tan importante en la fabricación de municiones.

Este hecho, conocido por Combate de Coronel, ya que tuvo lugar a la altura de la ciudad chilena del mismo nombre, encuentra muy pronto la réplica británica.

La escuadra de cruceros del Extremo Oriente del almirante Graff von Spee había doblado ya el Estrecho de Magallanes, pues había recibido órdenes de dirigirse a Alemania a través del Atlántico, pero antes de regresar a la Metrópoli Von Spee atacará la base de Port Stanley, en las Islas Falkland, con el fin de destruir las instalaciones de aprovisionamiento de carbón y la estación de radio.

Von Spee, que no andaba sobrado de municiones, sabía que encontraría una importante defensa en la base inglesa, pero lo que nunca se le pasó por la imaginación fue la presencia de cruceros de combate enemigos en las islas.

En efecto, el Almirantazgo británico, deseoso de tomarse la revancha por el desafortunado Combate de Coronel, no perdía la esperanza de destruir a los cruceros alemanes antes de la llegada a sus bases. Por eso lord Fisher, primer lord naval, había ordenado destacarse de la Gran Flota a los cruceros de batalla *Invencible* e *Inflexible*, que a las órdenes del almirante Doveton Sturdee fondean en Port Stanley el 7 de diciembre.

Aparte de estos cruceros de batalla, la defensa de las islas estaba constituida por el viejo acorazado *Canopus*, actuando ya como batería flotante; los cuatro cruceros acorazados *Defence*, *Carnarvon*, *Cornwall* y *Kent*; los cruceros ligeros *Glasgow* y *Bristol* y los cruceros auxiliares *Macedonia*, *Otranto* y *Orama*.

En la madrugada del 8 de diciembre se avistan desde Port Stanley unas columnas de humo que pertenecían a la flota alemana, pero se tardó una hora en identificar al enemigo. Entre tanto, el estado de la flota británica era de lo más lamentable, ya que los cruceros de batalla estaban entregados a la dura faena del carboneo, lo que significaba que las calderas estaban apagadas.

A las 09.25, cuando el *Gneissenu* estaba dentro del alcance artillero del *Canopus*, el acorazado disparó dos proyectiles de 305 mm que levantaron dos grandes surtidores en las proximidades del crucero. De atacar Von Spee entonces, podría haber aplicado la táctica utilizada por los norteamericanos contra la escuadra del almirante Cervera en Santiago de Cuba, es decir, concentrar el fuego de todos sus buques sobre cada uno de los del enemigo al dejar la boca de salida de puerto, haciendo la reacción prácticamente ineficaz. Pero el almirante alemán debió sospechar la presencia de buques muy poderosos y al no tener razones para suponer el estado en que se encontraba en esos momentos el enemigo, no quiso actuar con precipitación, dando tiempo a los cruceros de combate para dejar el fondeadero y, poco a poco, levantar presión, emprendiendo la caza de la escuadra alemana.

Fue probablemente al avistar los palos triples cuando Von Spee comprendió que era víctima de una trampa, pues los cruceros de combate británicos no tenían porque estar allí; por ello ordenó a sus cruceros ligeros que se dirigie-

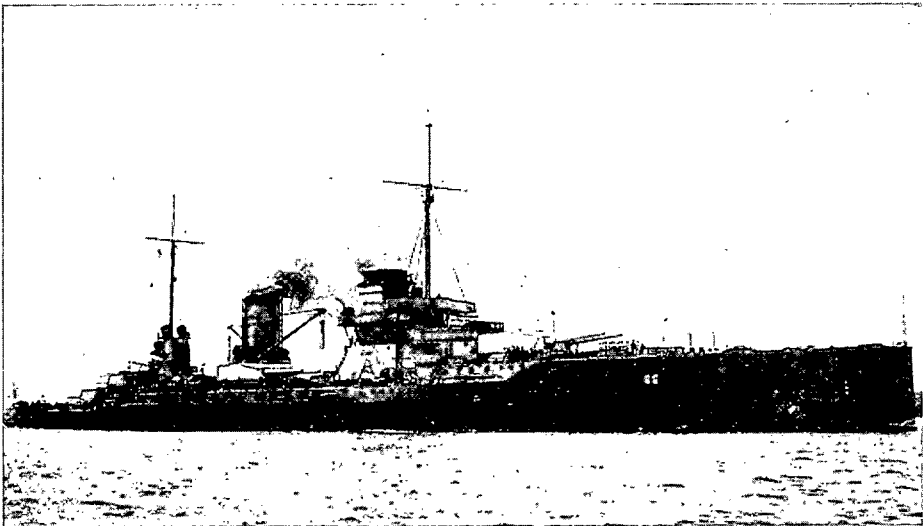
sen al sur a toda máquina, ofreciendo él con los dos cruceros acorazados combate a los británicos, para de este modo permitir la fuga de los hermanos pequeños. Caballerosamente había transmitido antes de iniciar el combate un mensaje a toda su fuerza con el siguiente texto:

«Espero y deseo que se conducirán ustedes con el mismo valor que el almirante Cradock y su gente el día de Coronel».

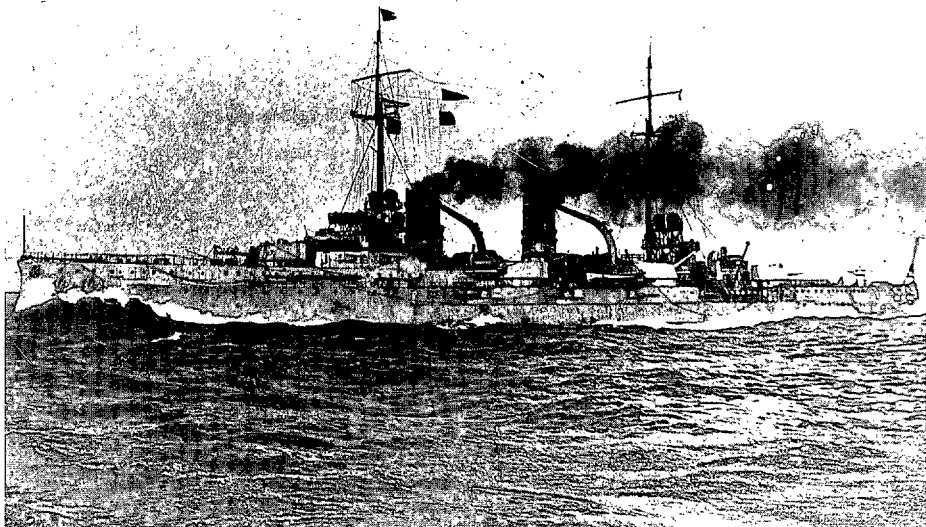
Los ingleses navegaban en línea de marcación por estribor, encabezada por el *Glasgow* y seguida por el *Invencible* y el *Inflexible*. Esta formación a primera vista ilógica, debido a que el buque de menos potencia iba en cabeza, no lo era en realidad, debido a las circunstancias del momento, pues el *Glasgow* tenía por misión mantener el contacto con el enemigo en el caso de que no pudieran hacerlo los cruceros de combate, que todavía no podían desarrollar su mayor velocidad.

Von Spee, en un empeño desesperado por conseguir un tiro eficaz con sus cañones de 210 mm, maniobró en busca de una posición favorable, pero los ingleses, superiores en velocidad y artillería, mantuvieron la mayor parte del tiempo al enemigo en el extremo del círculo de máximo alcance artillero de sus cañones de 305 mm. Sin embargo, en los intervalos en que los alemanes consiguieron aproximarse, impresionaron a su enemigo por su magnífica ejecución del tiro, de asombrosa precisión y gran rapidez entre salvas.

Después de combatir heroicamente hasta el último instante, el *Scharnhorst*



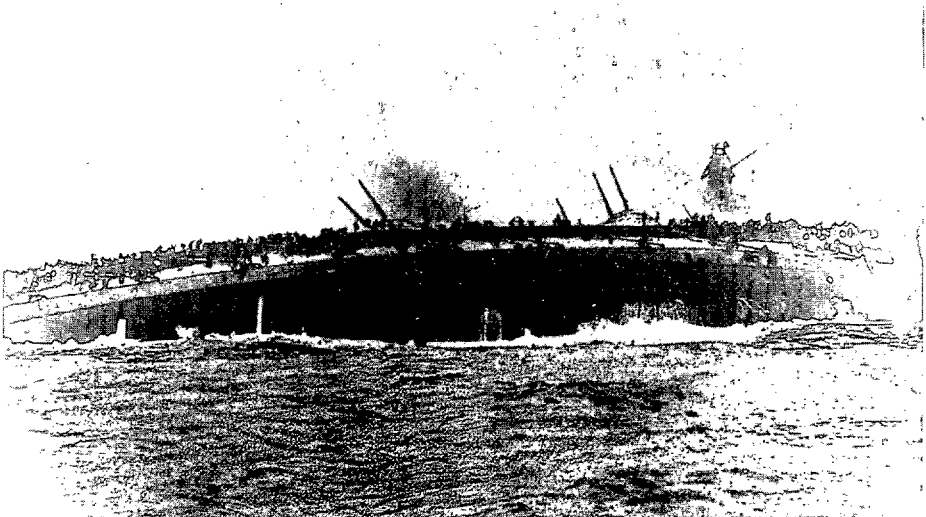
El crucero de combate alemán *Seydlitz*. Colección del Museo Naval.



El crucero acorazado alemán *Blücher*. Colección del Museo Naval.

se empezó a tumbar lentamente sobre su costado, hasta que se hundió de proa. Ni un solo hombre de la dotación se salvó. Con él sucumbió el ejemplar almirante Von Spee y uno de sus hijos. El otro murió en el *Nüremberg*.

Una hora y media más aproximadamente aguantó el *Gneissenu*, ya que



Hundimiento del *Blücher*. Colección del Museo Naval.

Sturdee lo sometió a un lento y distanciado cañoneo en lugar de resolver el combate de una manera más rápida y decidida. Totalmente destrozado, con múltiples incendios e inundaciones pero también combatiendo gallardamente hasta que el último cañón fue destrozado, se hundió con la bandera en el pico a las 18.02. Tan sólo 187 hombres pudieron ser recogidos.

El almirante inglés ordenó a los cruceros acorazados *Cornwall* y *Kent* y al crucero ligero *Glasgow* la persecución de los cruceros ligeros alemanes, logrando escapar únicamente el *Dresden*, que fue hundido unos meses más tarde por los ingleses al sur de Chile.

Este hecho tuvo gran importancia para el futuro desarrollo del crucero de batalla, ya que confirmó las buenas perspectivas deducidas del combate de Heligoland y fue a partir de la batalla de las Falkland cuando las grandes potencias navales del mundo apreciaron su importancia e iniciaron su construcción. Lord Fisher consiguió un crédito del Tesoro británico para la construcción de una nueva serie de cruceros, que estaría constituida por los *Repulse* y *Renown*.

## Dogger Bank

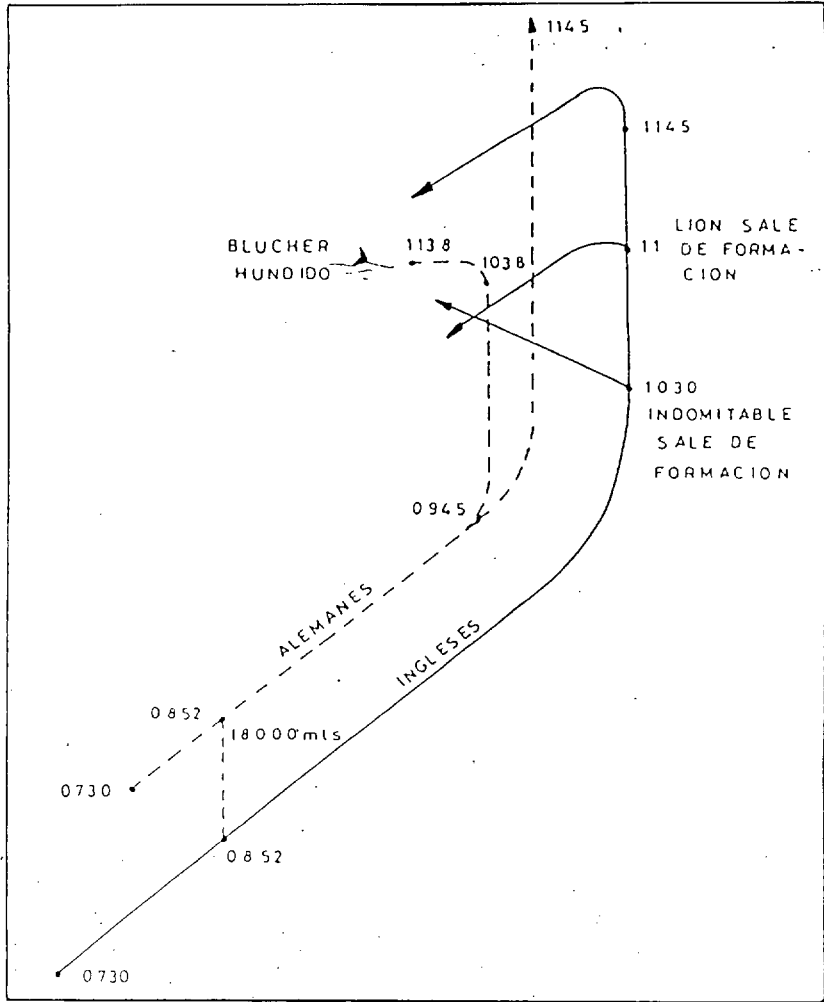
Poco tiempo después, en el Mar del Norte, van a tener lugar acontecimientos muy importantes para nuestro protagonista, porque por primera vez se enfrentarán cruceros de batalla formando los gruesos principales de dos fuerzas enemigas.

El 23 de enero de 1915 se hace a la mar el contralmirante Von Hipper, con los cruceros de combate *Seydlitz*, *Derfflinger*, *Möltke* y el crucero acorazado *Blücher*, los cruceros ligeros *Gaudemz*, *Rostock*, *Kölberg* y *Stralzund* y diecinueve destructores, con la misión de atacar a las unidades de vigilancia ligeras que los británicos tenían en la zona de Dogger Bank. Estaba prevista la salida de la Flota de Alta Mar si se consideraba necesario.

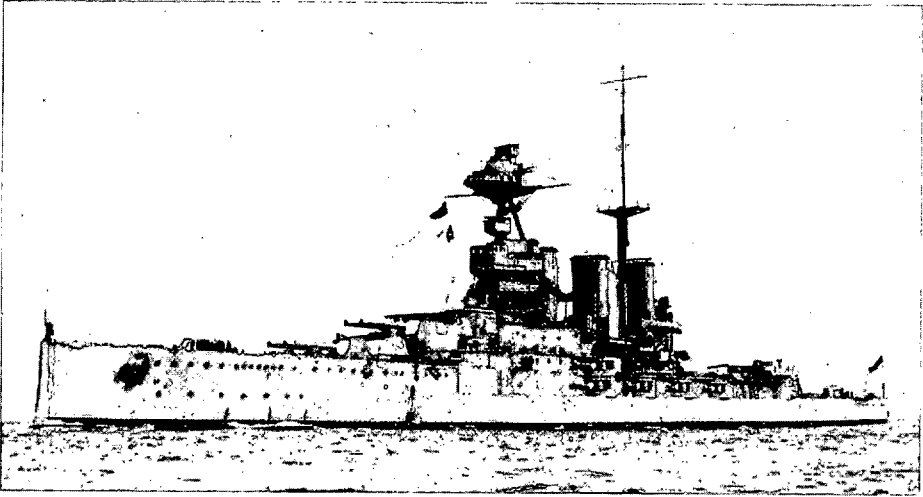
Los ingleses habían captado varios mensajes transmitidos entre los alemanes y tenían noticias de la salida de la flota enemiga, por lo que el Almirantazgo ordenó la salida de la base de Rosyth del vicealmirante sir David Beatty con los cruceros de batalla *Lion*, *Tiger*, *Princess Royal*, *New Zealand* e *Indomitable*, además de la división de cruceros ligeros del comodoro Goudenought, con los *Birmingham*, *Southampton*, *Nottingham* y *Lawestoft*. El contralmirante Tyrwhitt salió de Harwich con los cruceros ligeros *Aurora*, *Arethusa*, *Undanted* y treinta y cinco destructores. Jellicoe, con toda la Gran Flota se hizo a la mar desde Scapa Flow.

Beatty navegaba a un rumbo opuesto al de Hipper, en demanda del Dogger Bank. Jellicoe se dirigía hacia el sur para apoyar a Beatty si la situación lo requería. Sin embargo, la flota de Alta Mar se mantenía en puerto.

Uno de los cruceros ligeros de la fuerza de Tyrwhitt, el *Aurora*, avistó al crucero alemán *Kölberg* con cuatro destructores. El *Kölberg* abrió inmediatamente fuego, pero el inglés no contestó hasta cumplimentar su principal cometido, es decir, transmitir a Beatty y a Jellicoe la situación de los buques



Combate de Dogger Bank (24 de junio de 1915).



El crucero de combate británico *Tiger*. Colección del Museo Naval.

alemanes. Hipper, al sentirse sorprendido por lo que suponía la descubierta de una fuerza importante y ver frustradas las posibilidades de cumplimentar su misión, ordenó la retirada hacia su base, dirigiéndose a gran velocidad hacia la bahía de Heligoland.

El vicealmirante Beatty no estaba dispuesto a desaprovechar una ocasión como ésta y se lanzó, con sus cruceros de batalla, en persecución de los alemanes al estilo con el que un general de caballería hubiese efectuado una carga. Los buques tuvieron que forzar las calderas levantando presión. Los *Lion*, *Tiger* y *Princess Royal* respondieron perfectamente a los deseos de Beatty, pero el *New Zealand* y el *Indomitable* quedaron algo retrasados aunque alcanzaron los 27 nudos.

A las 08.52 el *Lion* larga la primera salva contra el *Blücher*, último de la línea de Hipper que no era crucero de combate, sino crucero acorazado. Beatty desplegó a sus buques en línea de marcación y a las 09.05 da la señal de fuego general.

La línea de Hipper concentró el fuego sobre el *Lion*, mientras los ingleses castigan fundamentalmente al *Blücher*, que estaba en la cola. A las 09.35 Beatty da la orden de que cada buque inglés disparase sobre el correspondiente de la línea enemiga, aunque hubo un error en la interpretación de la orden y nadie disparaba sobre el *Möltke*. A las 09.45 el *Lion* alcanzó al *Seydlitz* en las proximidades de la torre de popa incendiándose los saquitos de pólvora, ocasionando la muerte de más de cien hombres. El incendio se propagó a la torre contigua y causó también allí fatales efectos. Para sofocarlo fue necesario inundar los paños popes. El *Seydlitz* se salvó de milagro y, hundido de popa, mantuvo su puesto en la línea.

El *Blücher*, alcanzado numerosas veces por los potentes proyectiles británicos, fue perdiendo velocidad y, por último, quedó al garete, aunque el combate entre los cruceros de batalla continuó ferozmente. El *New Zealand* y el *Indomitable* que se encontraban algo rezagados por su menor velocidad

consumaron el final del crucero acorazado, aunque el *Blücher* continuó defendiéndose durante un largo intervalo hasta que dio la voltereta y se sumergió para siempre llevándose consigo a 792 hombres. Solamente 237 pudieron ser recogidos por los destructores ingleses. Además del heroísmo de la dotación, quedó constancia de la calidad de la construcción naval alemana.

Pero los cruceros de batalla británicos estaban resultando también muy castigados. El *Lion*, sobre el que los alemanes concentraban la casi totalidad de su fuego, se vio obligado a abandonar la línea fuertemente escorado a estribor.

Beatty, que debido a este evento se encontró con las alas cortadas, ordenó al destructor *Attact* abarloarse al *Lion* trasladando su insignia al *Princess Royal*, pero en el intervalo el contralmirante Moore, sucesor de Beatty en el mando de la escuadra y que se hizo cargo del mismo mientras este último efectuaba el transbordo, no persiguió a Hipper con la misma fogaosidad que su jefe, concentrándose en la destrucción del *Blücher*, y la escuadra alemana consiguió evadirse. El combate había terminado.

Cuando Beatty se incorporó a su escuadra era demasiado tarde para reanudar la caza de Hipper. De todos modos, el almirante tenía razones para mostrarse optimista ya que había provocado la huida de su enemigo y le había hundido uno de sus cruceros.

Los alemanes reforzaron la protección interior de los cruceros de batalla después de analizar los importantes daños ocasionados al *Seydlitz*. Sin embargo, los ingleses no estudiaron con la misma profundidad los destrozos ocasionados en el *Lion* por los proyectiles alemanes, y no tomaron medidas para reforzar la cubierta protectora. Más tarde, en Jutlandia, comprenderían el grave error en que habían incurrido.

## Bibliografía

CARRERO BLANCO, Luis: *España y el mar*. Ed. Naval, Madrid, 1941.

DE LA SIERRA, Luis: *El mar en la Gran Guerra*. Ed. Juventud, Barcelona, 1984.

GIBSON, Langhorne y HARPER, J.E.T.: *El enigma de Jutlandia*. Ed. Naval, Madrid, 1935.

RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel: *Cruceros de batalla. Medio siglo de Historia Naval*, Ed. Naval, Madrid, 1962.

THURSFIELD, J.R.: *La guerra naval*. Imp. Ezelvirian, Barcelona.

WARNER, Oliver: *Grandes batallas navales*. Plaza & Janés, Barcelona, 1964.

WILSON, H.W.: *Los acorazados en acción*. Ed. Naval, Madrid.