

NACIMIENTO DEL CRUCERO DE COMBATE

A pesar de ser muy antigua la idea de cubrir con planchas metálicas los costados de los buques, hasta la guerra de Crimea (1854-1856) —al adoptar los franceses baterías flotantes— no cristalizó el propósito.⁽³⁾ Aproximadamente en el año 1870 comenzó a construirse un acorazado de dimensiones más pequeñas que las del tipo clásico, por lo que se le denominó acorazado de segunda clase y también crucero con cintura. Este buque superaba al crucero protegido, ya que para un mismo calibre de artillería su protección era mucho mayor, aunque él era más veloz, lo cual le hacía posible romper el contacto en cualquier momento. Pero al aparecer los proyectiles de alto explosivo, que producían grandes estragos en los cruceros protegidos, éstos y los cruceros con cintura acabaron por fusionarse en un tipo único que se denominó crucero acorazado, que superaba por una parte la falta de velocidad de los segundos y, por otra, la escasa protección de los primeros.

(3) En el período comprendido entre los años 1854 y 1876, el hierro forjado es el único material que se emplea para la protección. Las corazas estaban formadas en un principio por varias capas delgadas de plancha, pero más tarde se construyen placas de blindaje de hasta 35 mm de espesor; sin embargo, el sistema más eficaz fue el de *Sandwich*, constituido por dos capas de hierro separadas por una de madera.

Prototipo del crucero acorazado que inició su carrera en 1890, es el *Dupuy de Lôme*, de 6.500 toneladas, armado con dos cañones de 200 mm, seis de 160 mm y una velocidad de 20 nudos, superior a la de los acorazados de aquella época. Su protección la constituía una cubierta protectora en forma de caparazón de tortuga con un espesor de 38 mm, una cintura de 100 mm y una protección ligera por encima de la cintura.⁽⁴⁾

La batalla de Tshushima, acaecida en el estrecho de este nombre entre los días 27 y 28 de marzo de 1905, durante la guerra ruso-japonesa, iba a tener mucha influencia en la evolución del crucero. La parte tan activa que en esta batalla tomaron los cruceros acorazados del almirante Kamimura combatiendo en apoyo de Togo contra los buques de línea rusos en el momento más decisivo del combate, inspiró al almirante británico lord Fisher la idea del crucero de combate o crucero de batalla, cuya aparición constituiría el comienzo de la edad de oro del crucero.

Lord Fisher, que tras varias tentativas había conseguido un crédito para la construcción de la serie que llamó *cruceros acorazados de 25 nudos*, parecía que iba a lograr hacer realidad su idea. Pretendía un tipo de buque capacitado para tomar parte activa en la batalla, dotado además de gran velocidad que le permitiese crear concentraciones de fuerza en los puntos donde el apoyo de fuego fuera más necesario. Según el propio lord Fisher, estas unidades formarían divisiones volantes capaces de producir concentraciones rápidas y movimientos envolventes durante el combate entre los gruesos de las flotas y que a la vez sirvieran para asegurar la cobertura de la línea propia y el apoyo de las fuerzas ligeras.

Era necesario que su velocidad superase al menos en un 20% la de los *Dreadnought*⁽⁵⁾ y puesto que tendría que combatirlos, contar con un armamento semejante al de éstos. Así, la desventaja en protección de los cruceros de combate sería compensada con la diferencia de velocidad que les permitiría romper el contacto en el momento necesario.

(4) Al tratar sobre cruceros acorazados, y para evitar confusiones, conviene que establezcamos dos épocas. De 1865 a 1885 discurre la era del crucero acorazado en función del tonelaje, refiriéndonos con esta denominación a los acorazados de segunda clase o cruceros con cintura entre los cuales se encuentra el *Belliqueuse* francés, el *General Admiral* ruso y el *Shannon* inglés. Por otra parte, entre 1880 y 1908 aparece el crucero acorazado en función de su protección, cuyo prototipo es el *Dupuy de Lôme*, del que ya hemos hablado.

(5) A principios del siglo XX, lord Fisher diseña un nuevo tipo de acorazado que sería conocido por *Dreadnought* y destinado a sustituir a los *Predreadnought* que imperaban en la época. Se basó en la idea del buque con calibre único, capaz de sostener un fuego eficaz a

Pero una buena velocidad no era cosa fácil de conseguir y, contando con un tonelaje similar al del *Dreadnought* de aquella época, no cabían sino dos soluciones:

- a) Elevar la velocidad a costa de la protección, conservando un buen armamento.
- b) Elevar la velocidad, sacrificando el armamento y conservando la protección.

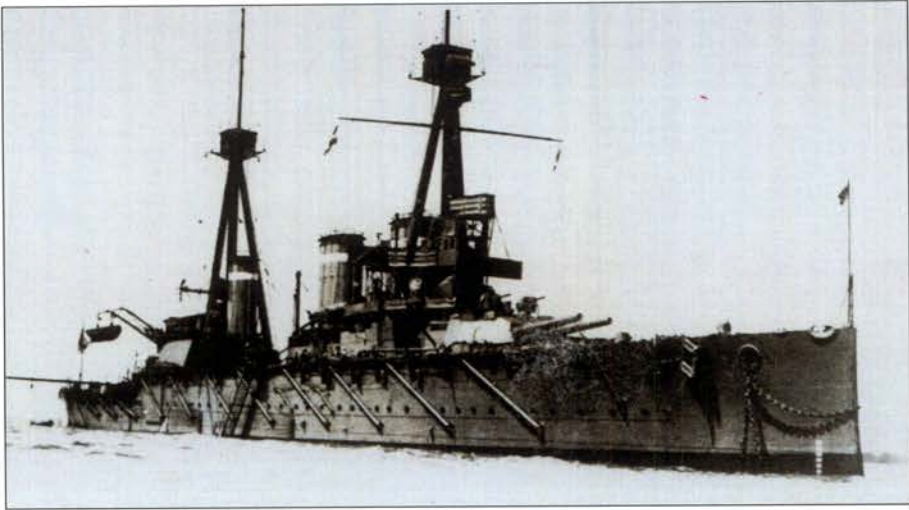
Los cruceros de combate ingleses estuvieron basados en la primera de estas alternativas, sin embargo, ya veremos cómo los alemanes se inclinaron en sus construcciones hacia la segunda. La guerra les daría la razón.

Lord Fisher, enemigo de los cruceros ligeros de mediano calibre y, por el contrario, partidario de los buques de gran tonelaje y bien armados, había pensado en asignar a los nuevos cruceros las siguientes misiones:

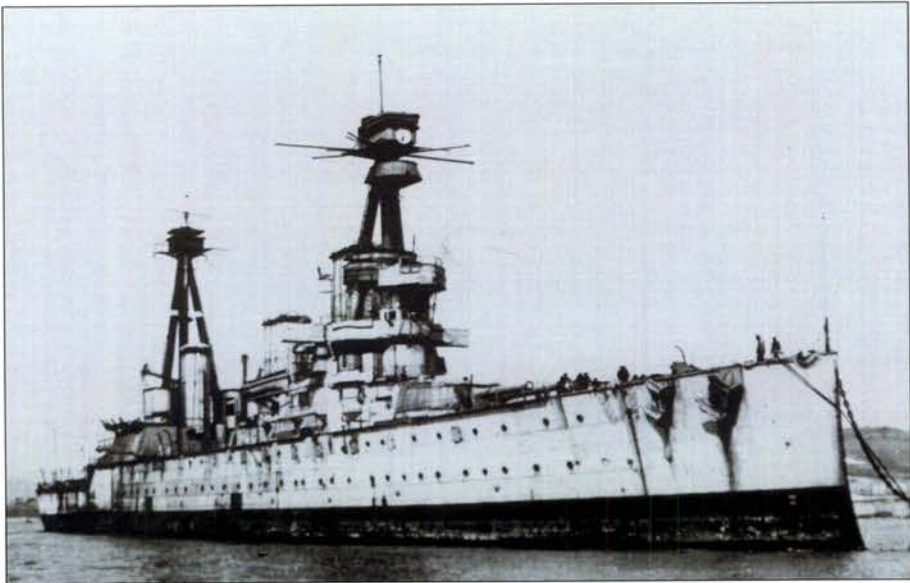
1. Concentración de fuego rápido sobre los puntos amenazados de la línea de batalla.
2. Movimientos envolventes al enemigo.
3. Persecución de la flota adversaria en retirada, gracias a su elevada velocidad.
4. Apoyo a las flotillas de torpederos y reconocimientos ofensivos.

La primera serie de cruceros de batalla estaba constituida por los *Indomitable*, *Inflexible* e *Invincible*. El primero que se botó fue el *Indomitable* en el año 1907, y los otros dos unos meses más tarde.

mayor distancia que la normalmente mantenida en los combates navales de entonces y dotado a la vez de una velocidad muy superior a la que desarrollaban los acorazados de la época. sostener un fuego eficaz a mayor distancia que la normalmente mantenida en los combates navales de entonces y dotado a la vez de una velocidad muy superior a la que desarrollaban los acorazados de la época. El primer *Dreadnought* de aquella serie de acorazados entró en servicio en octubre de 1906. Era un buque hermoso, de 17.900 toneladas, artillado con diez cañones de 305 mm de acero Krupp, con barbetas que protegían el municionamiento en las torres. En vez de máquinas alternativas, que era el sistema utilizado entonces para la propulsión, disponía de turbinas Pearsons, que suponían muchas ventajas técnicas. Su potencia de 29.500 HP le permitía una velocidad de 21,5 nudos cuando los acorazados de entonces no superaban los 18. Claro que los tonelajes eran por término medio inferiores a los del *Dreadnought*.



Invincible, el primer crucero británico de combate.



Inflexible, crucero de combate británico.

Desplazaban 17.260 toneladas y podían alcanzar 25 nudos de velocidad conseguidos a base de prescindir de una torre con respecto al *Dreadnought* y de reducir su espesor en cintura y torres a 178 mm.

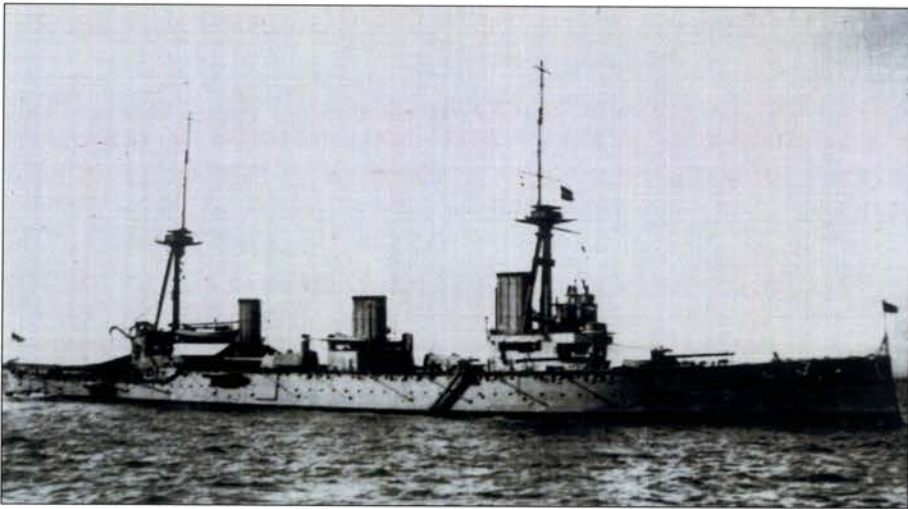
El armamento lo componían ocho cañones de 305 mm, dispuestos en cuatro torres dobles, y dieciséis cañones antitorpederos de 101 mm, montados en casamatas abiertas en las superestructuras y en montajes sencillos abiertos sobre los caparachos de las torres. Contaban, además, con cinco tubos lanza-torpedos de 457 mm.

Tenía esta primera serie un defecto artillero debido a la disposición de sus montajes, pues sólo seis piezas podían disparar por el través, ya que dos torres laterales estaban montadas sobre el plano transversal. Este defecto se trató de corregir en la serie siguiente. De todas maneras, los dirigentes de la política naval británica se sintieron muy satisfechos con esta primera serie.

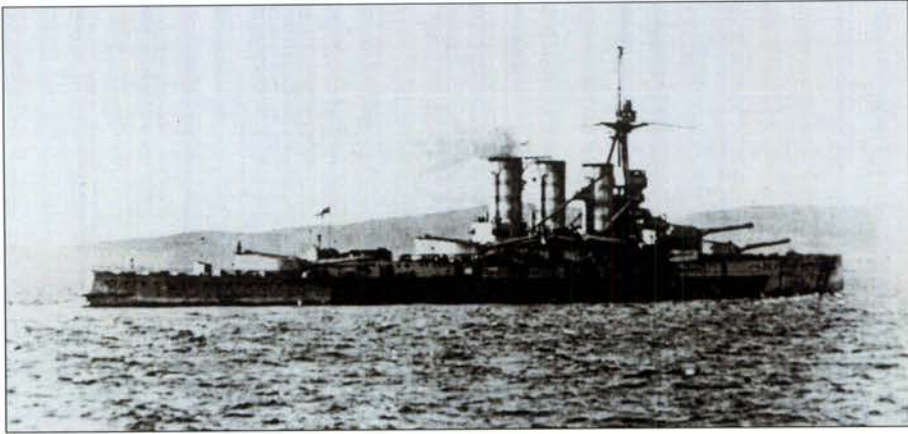
La segunda serie de cruceros de batalla constituida por los *Indefatigable*, *New Zealand* y *Australia*, supera la anterior en un nudo de velocidad, con el consiguiente incremento de 1.500 toneladas sobre el desplazamiento total.

La artillería, siendo la misma estaba distribuida de manera más racional pues las dos torres laterales formaban diagonal con respecto al plano longitudinal del buque, pudiendo utilizarse las ocho bocas de fuego para el combate por el través. Se suprime la artillería ligera sobre los caparachos, a pesar de seguir conservando las dieciséis piezas de 101 mm y los tubos lanzatorpedos quedan reducidos a dos. El grueso de la coraza continúa siendo el mismo.

Estos buques, a pesar de mantenerse fieles al lema de Fisher: la velocidad es la mejor protección, adolecían del defecto fundamental de falta de



Indefatigable, crucero de combate británico.



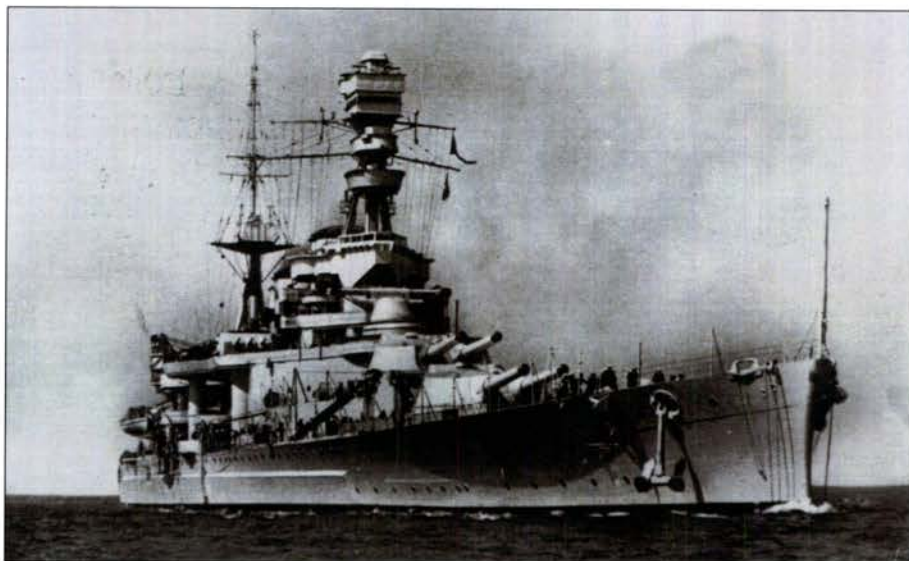
Tiger, crucero de combate británico.

coraza, aunque tal vez no fuese ésta la única razón para reducir el espesor de las planchas, sino las limitadas dimensiones de los diques ingleses que no permitían el paso de buques de excesiva manga. Pero al hacerse patente esta debilidad comparándolos con los cruceros de batalla alemanes de la época, surge la necesidad de construir una serie de supercruceros superiores a los germanos en todos los aspectos, aunque continúa sin darse la debida importancia a la protección.

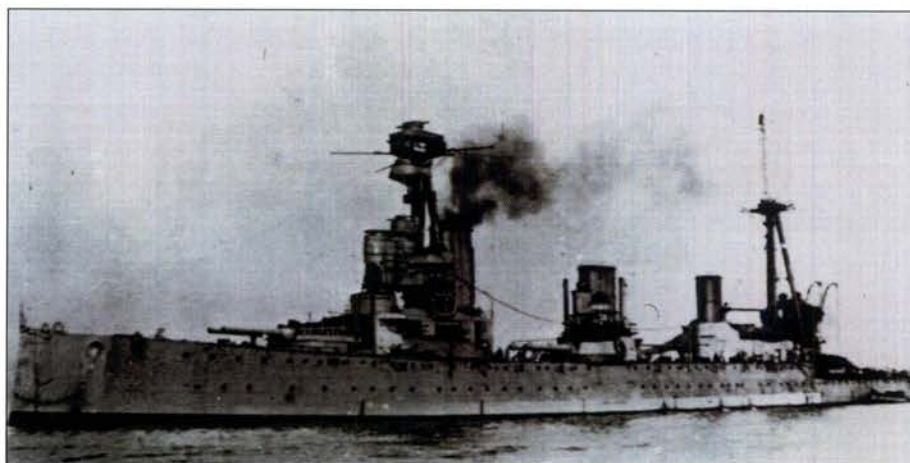
De aquí la tercera serie de cruceros de batalla británicos constituida por los *Lion*, *Princess Royal* y *Queen Mary*, aumentada por el *Tiger*. Todos ellos fueron botados entre los años 1910 y 1912.

Se logra una velocidad de 28,5 nudos a costa de elevar el desplazamiento a 26.350 toneladas. El armamento se beneficia notoriamente, siendo ahora el calibre de 343 mm en montajes de cuatro torres dobles, dos a proa, una a popa y otra en el centro, pudiendo hacer uso de toda la andanada por la misma banda. La protección era de 229 mm en el centro, disminuyendo hasta 127 mm y 101 mm en las extremidades de proa y popa. El peso de la coraza constituía el 23 por 100 del desplazamiento.

En la serie siguiente, constituida por los *Repulse* y *Renown*, botados en 1916, ya el desplazamiento ha ascendido a 32.000 toneladas a plena carga. No obstante, la protección es muy escasa, reduciéndose a una faja de 152 mm, que en las extremidades se limitaba a 30 mm. Este desprecio a la protección lo pagarían los ingleses muy caro. Sin embargo, con el incremento de tonelaje se logra una potencia nominal de 112.000 HP y una velocidad de 31,5 nudos.



Renown, crucero de combate británico.



New Zealand, crucero de combate británico.

La artillería también aumenta considerablemente, siendo ahora de seis cañones dobles de 381 mm en tres torres, dos a proa y una a popa.

El almirante von Tirpitz, verdadero creador de la Marina Imperial alemana, fue el que mejor interpretó y desarrolló la idea del crucero de combate.

El primer crucero de batalla alemán fue el *Von Der Tann*, construido en 1909, de modo experimental, dando lugar a otros muy superiores a él.

Desplazaba 19.100 toneladas y su velocidad era de 27 nudos. Estaba artillado con el calibre de 280 mm, característico en la marina alemana de principios de siglo, dispuesto en ocho cañones montados en cuatro torres dobles, una en cada extremo y las otras dos en los costados, pudiendo disparar todas ellas por el través, en disposición análoga a la de los del tipo *Indefatigable* ingleses.

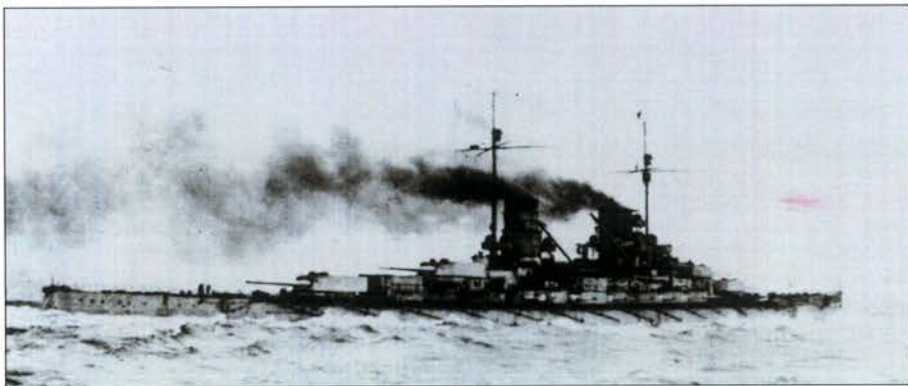
Como el calibre artillero de este buque no era excesivo, se podía ceder un buen margen del tonelaje para reforzar la protección, que alcanzaba los 220 mm en cintura y 210 mm en las torres.

En el año 1911, el *Von Der Tann* representó a la Armada alemana en la Revista Naval de Spithead, celebrada con motivo de la coronación del rey Jorge V, y los marinos ingleses se asombraron ante la majestuosa belleza del buque alemán.

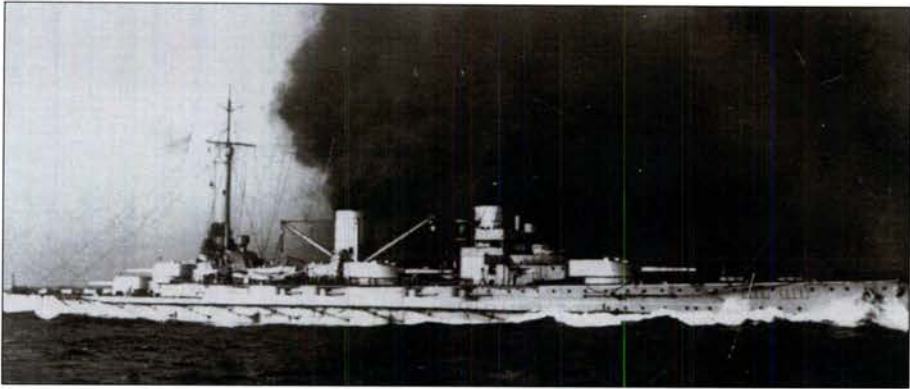
En la serie siguiente, formada por los *Moltke* y *Goeben*, de 22.650 toneladas, se aprovecha la diferencia de desplazamiento con el anterior para aumentar el número de cañones de 280 mm . a diez, distribuyéndolos en cinco torres dobles, una a proa, dos a popa y una a cada banda.

La protección es ahora de 280 mm en cintura y 200 mm en las torres. Sin embargo, su potencia era de 52.000 HP y no superaban los 25 nudos de velocidad.

En 1912 es botado el *Seydlitz*, único en su tipo y semejante a los anteriores, utilizándose la diferencia de tonelaje (ahora el desplazamiento es de 25.000 toneladas) en reforzar la velocidad.



Lutzow, crucero de combate alemán.



Lutzow, crucero de combate alemán.

Este barco alcanzaba los 30 nudos desarrollando una potencia de 100.000 HP, y era, por lo tanto, el más rápido de los cruceros de combate alemanes.

La cuarta serie estaba formada por los *Derfflinger*, *Lützow* y *Hinderburg* y fue la última que tomó parte en la Primera Guerra Mundial.

Desplazaban estos buques 26.500 toneladas, y montaban artillería principal compuesta por ocho cañones de 305 mm en cuatro torres dobles. La protección en cintura era de 305 mm y 280 mm en las torres y puente. Podían alcanzar los 28 nudos de velocidad.

La última serie de cruceros de combate alemanes fue la de los *Graf Spee* y *Mackensen*, botados en 1916 y 1917, de 31.000 toneladas de desplazamiento y velocidad de 28 nudos, al igual que en la serie anterior, empleándose las diferencias de tonelaje en aumentar la artillería a ocho piezas de 356 mm.

Los japoneses también construyeron cruceros de combate. El primero de ellos fue el *Kongo*, inspirado en los *Lion* ingleses. Fue botado en 1912 (encargado a los astilleros ingleses Vickers), de 27.500 toneladas, 28 nudos de velocidad y mediana protección. Estaba armado con ocho cañones de 356 mm y protegido por 203 mm en cintura y 230 mm en las torres. Al *Kongo* le siguió una serie de cruceros de combate de las mismas características con los nombres de *Hiyei*, *Haruna* y *Karishima*, aunque con ligeras variantes en la silueta.

Resulta extraño que los japoneses no botasen hasta el año 1912 su primer crucero de batalla, ya que estos buques surgieron a raíz del combate de Tshushima. Sin embargo, construyeron en 1905 los *Tsukuba* e *Ikoma*, y algo más tarde, los *Kurama* e *Ibuki*, todos ellos de características próximas a las de

los cruceros de batalla. Los primeros, de 14.000 toneladas y una velocidad de 21 nudos, montaban cuatro cañones de 305 mm y ocho de 203 mm, con corazas de 178 mm. Aunque eran superiores a cualquier crucero acorazado, no llegaron a adquirir la categoría de cruceros de combate, probablemente debido a su escasa velocidad.

El crucero de combate fue considerado por eminentes autoridades navales de principio de siglo como un tipo de buque híbrido y anómalo que se salía 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, demostró en su momento que disponía de capacidad para realizar con eficacia la dualidad de sus misiones, demostrando que 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, en las que la posibilidad de tener que sostener un combate con fuerzas de descubierta enemigas, hacían 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.