



ARMAGEDON DE CHRISTOPHER CRADOCK

**LA PRIMERA GRAN BATALLA NAVAL LIBRADA
POR DOS GRANDES POTENCIAS EUROPEAS
DURANTE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL,
EN CORONEL, el 1° de Noviembre de 1914.**

"Dulce et decorum est pro Patria mori"

Autor: Vicealmirante Gerald L. Wood

I.- INTRODUCCION

Escogí este tema para presentarlo a la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile como trabajo de incorporación, ya que siempre he tenido la inquietud del por qué se vino a producir en nuestras costas, en Coronel, la primera batalla naval de la Primera Guerra Mundial. Si bien es cierto nuestras fuerzas navales no estuvieron involucradas, nuestra Armada tuvo la oportunidad de aprender valiosas lecciones las que a pesar del tiempo transcurrido aún son válidas. El primer libro que leí y en que se toca este tema fue

escrito en Chile por Leslie Crawford llamado "On the Anvil" (En el yunque, en el que se describe en detalle la visita a Valparaíso de la Escuadra Alemana después del combate. Crawford era jefe de la Imperial Chemical Industries en Chile y su madre descendiente de alemanes. Durante mi carrera he leído numerosos textos que se refieren a este tema, la mayor parte escritos poco después de los acontecimientos donde los autores no disponían de suficientes antecedentes ni detalles, entre 1920 y 1930. En años posteriores, cuando se abrieron los archivos confidenciales de los beligerantes, salieron a luz mayores informaciones y detalles no conocidos. La lectura de ellos me despertó una gran admiración por los Almirantes Cradock y Von Spee como marinos y como personas.

No ahondaré en detalles, sino que analizaré con una visión histórica las circunstancias de por qué vino a producirse esta batalla y las consecuencias posteriores, las características de los buques que tomaron parte en esta contienda y los errores de planificación cometidos por el Almirantazgo Británico y el Comando Supremo de la Marina Alemana.

En el presente trabajo he tratado de ser lo más equitativo para ambos contendores. La historia no puede ser escrita sin ser criticada.

No se pretende denigrar a los líderes Británicos y Alemanes de la Primera Guerra Mundial como se hace muy a menudo hoy en día. Ellos tuvieron sus méritos, de otro modo no habrían obtenido los altos grados que alcanzaron. También tuvieron sus defectos como todo ser humano. Nada en su justa medida debe ser escrito con malicia. He resaltado logros como así también indico errores.

Recordemos, por ejemplo, que mientras Churchill negó tener responsabilidad por la derrota Británica en Coronel, y fue injusto con Cradock, demostró durante su carrera política y durante su vida cualidades de genio que más tarde le dieron un lugar privilegiado en la historia. De igual manera, a pesar de la mala forma en que Fisher trata a Sturdee antes y después de su victoria en las Falklands, hizo más que cualquier otro hombre en la preparación de la Royal Navy para la Primera Guerra Mundial.

La forma en que Von Spee dilató su decisión después de Coronel para atacar las Falklands contribuyó a la destrucción de la Escuadra asiática Alemana. Su viaje por el Pacífico, que culminó con la derrota de Cradock, en sí es un crédito para el Almirante Alemán por la forma galante en que combatió.

No se trata de describir la batalla en detalle. Esta presentación es un análisis histórico de las circunstancias que culminó en el combate.

En la Iglesia Catedral de York que visité hace pocos años existe un hermoso bajo relieve en mármol y alabastro con la esfinge de Cradock rodeado de figuras tituladas "Coraje" y "Fidelidad". Bajo ellas hay un extracto del primer libro de los Macabeos, capítulo IX, versículo 10, que dice: "Que Dios jamás haya permitido que huyera de ellos. Cuando llega nuestro momento, muramos como hombres por nuestros hermanos, y no manchemos jamás nuestro honor".

Al observar este precioso bajo relieve, es el momento de explicar por qué se considera a Cradock "el Sir Richard Grenville de la Primera Guerra Mundial". El Sir Richard histórico, como sabemos, moribundo a bordo del Buque Insignia Español el 14 de Septiembre de 1591, frente a las Azores, después de un desigual combate del H.M.S. REVENGE contra la flota española, pronunció sus últimas palabras: "Aquí muero yo, Richard Grenville, con mente tranquila y alegre, ya que he terminado mi vida como debe hacerlo un verdadero soldado que ha peleado por su Patria, Reina, Religión y Honor, en el que mi alma parte alegremente de este cuerpo y que siempre dejará atrás la fama de un verdadero y valiente soldado que ha cumplido con su deber como debía hacerlo".

II.- ANTECEDENTES GENERALES

Los antecedentes generales de los personajes que tomaron parte en la batalla de Coronel y de otros responsables de los hechos que se analizan, y las razones de por qué fue un desastre naval para la Armada Británica, los he tomado de la bibliografía señalada, y de algunas cartas personales que he recibido de Inglaterra con respuestas a mis interrogantes.

Los buques de la Royal Navy participantes, con excepción del GLASGOW, eran considerados de segunda categoría, y prontos a ser dados de baja para su próximo desguace. Fueron dotados con tripulaciones de fortuna. El buque más débil que estaba con Cradock era el Crucero Acorazado H.M.S. MONMOUTH, tanto por falta de entrenamiento de su tripulación como por su armamento. Según Fisher en uno de sus comentarios ácidos que acostumbraba a hacer expresó: "los constructores navales contruyen buenos buques, pero en ciertos casos se olvidan de los cañones". En el caso que se analiza, tenía un casco sobredimensionado para su armamento (catorce cañones de 8 pulgadas). Contaba con dos torres con dos cañones cada uno que se controlaban con poder eléctrico. Eran demasiado pequeñas lo que producía una congestión de personal que hacía difícil su manejo. Tenían además problemas eléctricos. Contaba con

calderas Belleville que presentaban filtraciones, y eran difícil de operar por personal sin experiencia. Cabe mencionar de que en Chile, en esa época, las calderas del Crucero Acorazado O'Higgins también eran Belleville que dieron bastantes problemas.

El cadete naval Manley junto con otros 9 de un total de 25 cadetes de Dartmouth cuyas edades era de un promedio de 15 años, que se habían embarcado en el H. M. S. MONMOUTH, fueron afortunadamente transbordados al H.M.S.CARNAVON. El escribe en su diario: "Cuando me embarqué en el Monmouth al pasar por el portalón escuché a un "Marine" decir: Aquí vienen más muchachos que los mandan a la muerte". ¡Si él hubiera sabido que nosotros fuimos los únicos que nos salvamos de ese buque desastroso!

El H.M.S. GOOD HOPE había terminado de construirse el año 1902, tenía buena protección pero poco armamento para el enorme tamaño de su casco. Le habría quedado por lo menos la mitad de su vida útil, pero de hecho estaba obsoleto como "pre-dreadnought". Sus grandes cañones (dos de 9".2) estaban montados en línea, pero los 16 de seis pulgadas habían sido colocados en baterías en sus costados. Tenía también calderas Belleville. Fisher comentó de esta debilidad: "Cañones en la cubierta principal son prácticamente inútiles. Sabemos ahora por experiencia que la mitad del tiempo no pueden ver su objetivo por falta de visibilidad y la otra mitad del tiempo están inundados por el mar". Al ser movilizado este buque su dotación incluía el 90 por ciento de reservistas, lo que impedía que se transformara a corto plazo en un buque eficiente. Sin entrenamiento de sus oficiales y tripulación, abandonó la bahía de Portsmouth el día Domingo 2 de Agosto a los sonos de la banda del ejército de salvación que entonaba el himno "Nearer my God to Thee" (Más cerca Dios mío de Ti), y se dirigió directamente a Halifax. ¡En los tres meses desde que había estallado la guerra había disparado una sola vez en ejercicios! Un Oficial artillero del H.M.S. GLASGOW escribió: "Es ciertamente el colmo llevar un buque desde el astillero con munición sólo para cuatro tiros de ejercicio y enseguida enfrentarlo a un buque como el SCHARNHORST".

El Crucero liviano H.M.S. GLASGOW era más nuevo, construido en 1911, única unidad eficiente sin coraza en aguas sudamericanas y el que se encontraba en mejores condiciones, a pesar de que no había recibido un refit por más de tres años. Su armamento era de dos cañones de 6 pulgadas y catorce de 4 pulgadas. Tenía un excelente comandante y había sido bien entrenado. Se le consideraba un buque feliz.

El buque auxiliar (mercante transformado) H.M.S. OTRANTO tenía 8 cañones de 4,7 pulgadas (cuatro por banda), muy antiguos y poco eficientes. El prestigioso Almirante Richmond comentó: "¡qué hacia este buque en Coronel!".

Además de lo anterior, estos buques estaban equipados con un control de fuego rudimentario, con el agravante de no haberse reinstalado en el GOOD HOPE el sistema con director diseñado e instalado oportunamente en ese buque por el Almirante Sir Percy Scott cuando él era Comandante en Jefe de la División de Cruceros en gira por Sudafrica y Sudamérica en los años 1908-1909. A esto debe sumarse el mal entrenamiento mencionado anteriormente, el que con excepción del H.M.S. GLASGOW era prácticamente nulo; otro ejemplo de la planificación inadecuada del Almirantazgo Británico que se detallará más adelante.

Debe también señalarse de que la falta de un sistema de comunicaciones adecuadas afectó a las dos Armadas. Hay que tomar en cuenta que la radiotelegrafía sin hilos había sido solamente introducida en las Armadas Británica y Alemana sólo 10 años atrás, sujeto a serias limitaciones de las cuales ninguna de ellas tenía experiencia previa.

La comunicación directa entre Whitehall y los buques británicos en aguas Sudamericanas y entre Berlín y los buques alemanes del Pacífico no era posible. Las señales del Almirantazgo Británico a los buques de la costa Este de Sudamérica se enviaban por cable a Montevideo, desde donde el gobierno uruguayo permitía su transmisión por radio desde una estación ubicada en Cerrito a las Islas Falkland. Desde ahí eran retransmitidos a los buques en la mar, y viceversa. En ambos casos las señales estaban sujetas a demora de varias horas, y hasta 2 ó 3 días, de acuerdo a las condiciones climáticas. Los buques británicos en la costa Oeste no eran tan afortunados. Las comunicaciones con las Islas Falkland eran prácticamente imposibles debido a la interferencia de la Cordillera de los Andes, y las malas condiciones atmosféricas, y el uso de radioestaciones en Chile no era permitido por el gobierno de este país ya que las señales se hacían en código. Las señales del Almirantazgo tenían por lo tanto que ser enviadas por cable a un consulado británico para ser recogidas por uno de los buques. Por esta razón Cradock tuvo que mandar buques a puerto con mayor frecuencia (por ejemplo el Glasgow el 1° de Noviembre). Esto significaba que las comunicaciones entre el Almirantazgo y Cradock eran demoradas varios días, a veces semanas o más. Las comunicaciones entre el Almirantazgo alemán y el mando en el Pacífico tenían las mismas

restricciones, pero si la ventaja de contar con estaciones de radio propias, como las que tenían los británicos en las Falklands (una estación alemana de alto poder ubicada en la isla Yap fue destruida el 12 de Agosto, de aquí por ejemplo la necesaria visita del Nüremberg a Honolulu). Por otro lado una vez que Von Spee llegó a aguas sudamericanas habían buques mercantes alemanes en varios puertos, en que algunas autoridades que tenían simpatía con Alemania permitían el ingreso de buques de guerra en sus puertos. De aquí que Berlín tenía comunicaciones relativamente efectivas con Von Spee por cable, y con sus cónsules, para la retransmisión por buques mercantes y viceversa. Esto permitió a los alemanes satisfacer sus necesidades de carbón.

La Armada Británica no podía competir con la ventaja que le daba la conscripción a los alemanes, donde una proporción de los conscriptos eran destinados a la Marina, que en un momento dado tenía tripulaciones debidamente entrenadas para el manejo de sus buques. Los británicos dependían exclusivamente de voluntarios. Tenían que atender también las necesidades de su Imperio que iba más allá que los requerimientos en el mar del norte, principal escenario de futuras acciones; en esa área era dónde estaban más vulnerables.

Debe recordarse de que la Armada Británica no había participado en un combate naval de importancia desde la época de Trafalgar. Inglaterra tenía la flota mercante más grande del mundo, con sobre un 45% del tonelaje mundial, y las fuerzas destinadas a su protección en todos los mares según algunos escritores eran adecuadas sólo para la Pax Británica, pero no para el Siglo XX.

El Vicealmirante Sir Peter Gretton, en su libro "Winston Churchill & The Royal Navy" señala refiriéndose a una novela de corte político (Savrola), escrita por Churchill al retirarse del ejército: "Me pregunto ¿adónde el joven Churchill obtuvo una visión tan clara de los oficiales superiores? El observaba que los Almirantes eran hombres duros, competentes, pero sin imaginación, dedicados a su profesión y algo aislados del resto del mundo; hombres que obedecían órdenes sin cuestionarlas ni tener en cuenta la justicia o la distinción del bien y del mal". Y en el mismo libro agregaba que Arthur Marder se expresaba en el año 1911 en la siguiente forma de la Royal Navy de fines del Siglo XIX. "La Institución había estado empantanada por más de un siglo. A pesar que numéricamente hablando era una fuerza realmente imponente, no obstante era en ciertos aspectos un organismo adormecido, ineficiente y apolillado".

Aunque había temor a una guerra no existían planes nacionales coordinados, y el estado de la planificación de guerra naval era igualmente caótico.

Durante el año 1904 se inició en la Academia de Guerra Naval un curso de estudios de guerra y, el año 1908, Fisher le agregó a sus deberes la investigación de problemas que había recibido del Centro de Investigación y Desarrollo (CID) y del Almirantazgo. Pero trabajó aislado y consiguió poco en este campo. El Almirante Devar, entonces Comandante y un realizador por naturaleza, escribió en su libro "The Navy From Within" que, durante los años 1911 y 1912, el Director de esta Academia compartía la idea que los oficiales que no tuvieran el rango de Almirante eran considerados incapaces de plantear ideas constructivas. El estudio de la historia era mirado con desprecio. "El Almirante debe tener la razón" era la aparentemente doctrina de la Academia, a pesar que en donde este Almirante tenía que aprender esta lección, la cosa no estaba clara. En el año 1911 los oficiales superiores carecían de la experiencia en lo que a guerra moderna se refiere. Los años de paz habían creado una imagen de Almirantes con infalibilidad casi divina. Antes de cada ejercicio se emitían rígidas órdenes de batalla que describían cada movimiento en secuencia detallada. La descentralización estaba prohibida. Según el Almirante Von Hipper, la Armada Alemana sufría de este mismo problema.

Dewar da algunas pistas al respecto: "¿Por qué las autoridades caminaban en la oscuridad cuando los más humildes y sin pretensiones habían visto la luz? Una explicación podría ser un falso concepto de disciplina que tiende a aislar al Alto Mando en lo que podría llamarse una especie de vacío mental. Nadie se atreve a sugerirle a su superior que podría estar equivocado. La organización de un Estado Mayor es ahora la gran panacea, pero ¿de qué utilidad es un Estado Mayor si a los oficiales se les entrena a aceptar como altamente admirable todo lo dicho o hecho por el Alto Mando y a considerar cualquier sugerencia que sea contraria como una forma de "lese-majesté"?

Para familiarizar al lector hay que señalar el porqué se encontraban en los lugares señalados estas dos flotas o fuerzas, donde Inglaterra se encontraba en una posición defensiva.

Debido a la Revolución Industrial que comenzó en Inglaterra entre los años 1740 y 1760, la mayor parte de los países europeos industrializados poseían escuadras en casi todos los continentes del mundo para proteger sus intereses comerciales. Es interesante notar que España fue el único país europeo no afectado por esta Revolución Industrial hasta el año 1914, lo que se comprueba en la conformación

de su fuerza naval y la venta de sus territorios de ultramar en el período previo al que se analiza.

En parte esto explica la presencia de una escuadra alemana en el Pacífico. En 1898 Alemania había adquirido en arrendamiento, por cien años, una Base Naval en Tsingtao, China. Al año siguiente le compró a los españoles las islas Carolinas, Marshall y la mayor parte de las islas Marianas para transformarlas, con el tiempo, en estaciones para abastecimiento de carbón. En Agosto de 1914 habían cinco cruceros alemanes operando en el Pacífico al mando del Vice almirante Von Spee.

La actitud germana durante la guerra Chino Japonesa fue muy contraria a los intereses nipones. Resentidos con los alemanes, los japoneses hicieron abandono de Puerto Arturo.

A su vez, los Japoneses tenían un tratado con los Ingleses, que, a pesar de que no los obligaba a tomar parte en una guerra europea, declararon la guerra a los Alemanes y los obligaron a abandonar todas sus posiciones en el Pacífico.

En Inglaterra, el mando de la Armada lo ejercía como Primer Lord del Mar el Príncipe Louis de Battenberg, un hombre sumamente preparado y querido por todos, y respetado por los mandos de las flotas. Fue hostigado por la prensa dada su ascendencia alemana. El primer Lord del Almirantazgo Winston Churchill fue obligado a reemplazarlo. Escogió para el puesto al Almirante Lord Fisher que se encontraba en retiro desde 1910, "una máquina mental físicamente poderosa que vibraba dentro de una carcasa envejecida".

Fisher siempre estuvo convencido que, tarde o temprano, una guerra con Alemania era inevitable. Cuando asumió como Primer Lord del Mar en su primer período, donde se desempeñó desde el 21 de Octubre de 1904 hasta 1910, comenzó a poner en ejecución sus grandes reformas. Entre otras, había que concentrar el Poder Naval de Gran Bretaña en aguas territoriales inglesas. Para efectuar esta concentración se eliminaron de la lista naval todas las unidades consideradas obsoletas, para lo cual fue necesario suprimir flotas distribuidas en diferentes partes del globo como ser China, Centro América, Africa, etc., dejando el mínimo de unidades para atender los compromisos más inmediatos. Lamentablemente quedaron algunos buques ya obsoletos que no fueron reemplazados por unidades más modernas, oportunamente. Esta concentración de buques en aguas inglesas comenzó el año 1906. Este es un tema que merece en sí un análisis más profundo que no viene al caso para el presente trabajo. Fisher, además, le dió pleno apoyo a la revolución, en lo que a artillería se refiere, en el trabajo del entonces comandante Percy Scott, que

culminó con la introducción del control director centralizado del disparo de los cañones, trabajo que no alcanzó a quedar terminado antes del comienzo de la guerra. Asumió nuevamente como Primer Lord del Mar veinticuatro horas antes de la Batalla de Coronel, el 31 de Octubre de 1914. Solicitó a Winston Churchill el relevo del Jefe del Estado Mayor Almirante Sturdee, que no era de su confianza, y que había cometido dos errores estratégicos al comienzo de la guerra, con gran pérdida de buques y vidas. Churchill designó en su reemplazo al Almirante Oliver. De acuerdo con las instrucciones vigentes de la época, la función del Jefe de Estado Mayor del Almirantazgo era verificar que la distribución de la flota fuera de una fuerza suficiente para tener un enfrentamiento exitoso con el enemigo en cualquier lugar del mundo.

Al poco tiempo de declararse la guerra, Inglaterra sufrió serios reveses. El 5 de Agosto el Crucero AMPHION chocó con una mina en el Mar del Norte. El Crucero PATHFINDER fue hundido el 5 de Septiembre por el U21 en el Firth of Forth. El Crucero PEGASSUS fue hundido en Zanzibar por el Crucero KÖNIGSBERG el 20 de Septiembre. Dos días después fueron hundidos a causa de la pésima planificación existente, a la que se oponía el Príncipe Louis, los antiguos Cruceros pesados HOUGE, CRESSY y ABOUKIR en el Mar del Norte (Broad Fourteens) con la consiguiente alarma del pueblo Británico. Como decía Rudyard Kipling: "Quitarnos el mar es como perder nuestra alma". Al poco tiempo, el 15 de Octubre, el Crucero HAWKE fue hundido en el Mar del Norte por el U9, y el 31 del mismo mes fue torpedeado por un Submarino el Crucero HERMES.

La organización de la Armada Alemana no tenía punto de comparación con la Británica. Las maquinaciones del Kaiser y del Almirante Von Tirpitz aseguraron que el poder quedara dividido en varias autoridades navales, de tal manera que permitiera la preeminencia del Kaiser como Lord Supremo y del Almirante Von Tirpitz como Secretario de Estado de la Oficina Naval Imperial. El mando de la Marina de Guerra Alemana lo ejercía, por lo tanto en forma absoluta, S.M. el Kaiser Guillermo II, a través de un Almirante que se desempeñaba como Jefe del Estado Mayor. Es necesario recordar que el Kaiser era el nieto mayor y el favorito de la Reina Victoria.

Al Kaiser tenían acceso directo nada menos que ocho oficiales. El primero de éstos era Jefe del Gabinete Naval (Marine Kabinett) Almirante George Alexander Von Müller, el que recomendaba al Kaiser las promociones y designaciones de los oficiales superiores navales, la transmisión de las órdenes del Kaiser en la Armada, y recepción y despacho de toda la correspondencia.

Von Müller desempeñaba este puesto desde el año 1906 y según Tirpitz, era más bien un astuto político de la corte, que marino. Atendía también todas las audiencias navales con las autoridades, y por la tendencia del Kaiser de tomar decisiones influido por la última persona que le había hablado, era por lo tanto muy poderoso y no dudaba de intervenir en cualquiera discusión naval.

El Ministro de Marina era el Almirante Von Tirpitz, sin duda la figura más poderosa que había servido de Secretario de Estado en la Oficina Naval Imperial (Reich Marine Ampt) desde 1897. Sus departamentos subordinados eran responsables de todas las materias relacionadas con la construcción y diseño, suministro y almacenaje, educación y entrenamiento del personal. Tirpitz había sido el verdadero Comandante en Jefe de la Armada en tiempo de paz. Aparte de las materias que eran tratadas por el gabinete naval, habían otras funciones que no estaban bajo su jurisdicción, como ser el mando operacional y control. La Oficina Imperial Naval preparaba los presupuestos anuales y no solamente determinaba el tamaño de la flota, sino también sus especificaciones y diseños. Está claro que la flota alemana llevaba el timbre de Tirpitz, ya que sus buques habían sido construidos de acuerdo con su determinación personal y la situación estratégica de la Flota de Alta Mar en su rol para la guerra. El Almirante era terriblemente anglófono. No tenía la confianza del mando supremo y mantenía relaciones algo tirantes con el Kaiser. Prácticamente no se hablaban y cuando lo hacía era para tratar solamente asuntos administrativos de su secretaria de estado. Por lo tanto, el Gran Almirante no poseía, al declararse la guerra, ninguna autoridad operacional. Esto estaba en manos de otros oficiales: del Inspector General de la Armada, del Jefe de la Estación Naval del Báltico, del Jefe de la Estación del Mar del Norte, del Comandante de la Escuadra Asiática y del Comandante de la Flota de Alta Mar, los cuales tenían audiencia directa con el Kaiser. Los mandos señalados prácticamente no competían con Von Tirpitz, ya que estaban geográficamente aislados.

El puesto del Estado Mayor del Almirantazgo Alemán (Admiralstab) estaba bajo el mando del Almirante Von Pohl, y había sido creado originalmente para planificar y dirigir las operaciones navales bajo la dirección del Kaiser. En tiempo de paz el Admiralstab había mantenido un rol dedicado especialmente a la asesoría, que trataban sobre planes de guerra y acumulación de inteligencia. Con la declaración de guerra la situación cambió drásticamente. El Admiralstab era la única organización que poseía la fuerza necesaria para conducir la guerra naval bajo la subordinación directa de Wilhelm

ll y aseguraba, por lo tanto, que éste hiciera el más amplio uso posible de ello.

El resultado de este sistema de mando fragmentado fue que la planificación estratégica de la Marina Imperial dejaba mucho que desear. Tirpitz siempre había manifestado que si se mantenía una marina suficientemente grande, Inglaterra no se atrevería a atacar por temor a sufrir daño. Este ingenioso pero poco sólido concepto había sido bautizado como la "teoría de la flota de riesgo".

La Marina Alemana había sufrido también la pérdida de varias unidades entre las que podemos mencionar los Cruceros MAINZ, ADRIANE, KOLN y varios DD's hundidos por los Británicos en Heligoland. El Crucero HELA, hundido por el SS E9 el 13 de Septiembre, también cerca de Heligoland. A estas pérdidas se suman varios submarinos, Cruceros Auxiliares y cuatro Destruyores que fueron hundidos a cañón frente a la costa Holandesa. Finalmente fue acorralado en el Delta del Ruyter el Crucero KÖNIGSBERG por el Crucero CHATHAM, antes de Coronel, y hundido, posteriormente, el 10 de Noviembre de 1914.

La Armada Alemana perdió por un accidente en Centroamérica al Crucero KARLSRUHE en Latitud 11° 07" N y Longitud 55° 25" W. Este Crucero había sido recientemente construido y enviado a Centroamérica para reemplazar al DRESDEN que necesitaba un refit. Las causas exactas de su pérdida son, hasta el día de hoy, desconocidas, y fue mantenido en el más estricto secreto por un largo tiempo, lo que produjo muchas confusiones en la inteligencia naval británica. Se habló de una explosión interna y también en la falla de una caldera. Este buque había eludido una acción con las fuerzas de Cradock a comienzo de las hostilidades.

La escuadra de Von Spee estuvo dos años en el Este antes de los hechos que se analizan, y se encontraba ahora en muy buen pie de preparación, operando en el Pacífico desde la base de Tsingtao y las Carolinas. Tenía en sus buques un sistema de control de fuego operado por director, lo que en los buques británicos que participaron era muy elemental.

Una vez que comenzaron las hostilidades, decidió dirigirse a las costas americanas, donde esperaba alejarse de la posible amenaza japonesa y al mismo tiempo abastecerse de carbón y contactarse con agentes, en países neutrales amigos, que podrían darle informaciones.

Según el Estado Mayor Británico, Mr. Churchill habría dicho que Von Spee iría a las islas Marshall, desde donde cruzaría el Pacífico para operar en la Costa Oeste de América, o

alternativamente, irse por el Cabo de Hornos y tratar de dirigirse directamente a Alemania.

Las razones que tuvo para hacer este pronóstico, Mr. Churchill lo describe como complicado, y eso no era tal. Era relativamente fácil. Von Spee tenía la posibilidad de tres cursos de acción: podía proceder hacia el sur, hacia mares Australianos; hacia el Este, en dirección a América; o hacia el Surweste, a la Bahía de Bengala. No había ninguna razón de que tuviera que dirigirse al Cabo Buena Esperanza, ya que la grave situación que se presentó más tarde en Sudáfrica, todavía no se había producido. ¿Cuáles eran, entonces, sus posibilidades de tomar alguna de estas acciones? En las aguas Australianas, sabía que se encontraría con el Crucero de Batalla H.M.A.S. AUSTRALIA, y ésto era lo último que él deseaba. Si éste no estuviese ahí, lo que él no podía predecir, era muy poco lo que podía hacer en esos mares. No podía bombardear ninguno de los puertos principales ya que estaban muy bien defendidos y, por lo tanto, botaría munición en bombardeo de costa. Además, los efectos estratégicos del posible bombardeo serían irrelevantes.

Tampoco le convenía quedarse por largos periodos en esos lugares, y como máximo podría realizar con un riesgo bastante grande para él, interferencias de poco valor contra el adversario. Se le presentaba también problemas de abastecimiento de carbón, que sólo podía obtener de las Indias Holandesas. El mar Indico, como destino, también se presentaba improbable, aunque era la posibilidad más rentable para los alemanes actuando como corsarios. Habían algunos convoyes o buques mercantes que atacar, pero él desconocía sus movimientos, y si los conociera, debería suponer que estos convoyes tendrían protección. Pero sobre todo, estaba también enfrentado con las dificultades del combustible.

Quedaba abierta como más probable la posibilidad de dirigirse a las costas americanas, ya sea del Norte o Sur, donde sí había posibilidad de destruir el comercio enemigo. Habían países neutrales desde la frontera sur del Canadá hasta el Cabo de Hornos, en donde podía obtener combustible. Hay que recordar que el Canal de Panamá ya se encontraba abierto a la navegación. Si se dirigiera al Cabo de Hornos, existía la posibilidad importante de destruir suministros de abastecimientos sudamericanos y, en el ancho Atlántico, había posibilidad de encontrar su camino de regreso al Mar del Norte.

Lo que efectivamente sucedió es que Von Spee zarpó de Ponape con el Scharnhorst, Gneisenau y Nürnberg el día 5 de Agosto, inmediatamente después de la declaración de guerra, reabastecidos de carbón, se dirigieron a Pagan, Islas Marianas.

Posteriormente, habiendo destacado al Emden al mar Indico, comenzó a desplazarse hacia Sudamérica.

Después de ésto, desaparecieron en las inmensidades del Pacífico sin que nadie pudiera predecir donde reaparecerían. Los británicos hacían planteos hipotéticos diarios. El misterio de su ubicación afectó los movimientos de los convoyes Neozelandeses y Australianos. Pasaron 5 semanas sin conocerse su ubicación, lo que hacía presumir que se dirigían al Estrecho de Magallanes, o a la costa de Sudamérica, estimándose que el máximo de daño lo podrían ocasionar en la zona del Estrecho de Magallanes.

Todas estas incertidumbres se desvanecieron al recibir los británicos noticias que el Scharnhorst y el Gneiseneau habían aparecido el día 14 de Septiembre en las inmediaciones de Samoa. En esa región no podían hacer ningún estrago importante.

De acuerdo con lo anteriormente expuesto, el día 14 de Septiembre el Almirantazgo le envió instrucciones pertinentes al Almirante Cradock en el H.M.S. Good Hope, que era su buque insignia como comandante de la Estación Sudamericana. El día 18 de Septiembre el Almirantazgo le dio a conocer esta nueva situación y que además no había necesidad de concentrar sus cruceros; pero que podría proceder inmediatamente a atacar el comercio alemán en el Estrecho de Magallanes y en la costa chilena.

A la semana siguiente, el día 22, la escuadra de Von Spee estaba en Papeete, que fue bombardeado. Destruyeron la mitad de la ciudad y hundieron la Zeelé, una pequeña cañonera francesa que estaba en el puerto, gastando munición de combate en un objetivo sin mayor importancia. Zarparon esa misma mañana tomando rumbo hacia el Norte. Otra vez hubo silencio en el vasto Pacífico. Las fuerzas de Von Spee se dirigieron a Nukushiva en las Islas Marquesas, donde permanecieron una semana, hasta el 3 de Octubre, relleno de carbón y provisiones. Desde ahí, Von Spee despachó dos unidades de apoyo logístico a abastecerse a Honolulu para, posteriormente, reunirse en Isla de Pascua y Juan Fernández, donde esperaba carbonear tranquilo. El crucero Leipzig y el crucero liviano Dresden se le unieron en Isla de Pascua. Ahí recibió noticias de que habían cruceros británicos que operaban en la costa del Oeste de Sudamérica procediendo por lo tanto a su encuentro. El único buque que rompió el silencio telegráfico fue el Leipzig para engañar a los británicos haciéndoles creer que había un solo buque. Esto fue suficiente para confundirlos.

Por interceptación de mensajes del Dresden al Leipzig, Cradock y el Almirantazgo se enteraron, por primera vez, que ambos cruceros se encontraban en la Costa Oeste de Sudamérica.

El 4 de Octubre se escucharon señales del Scharnhorst en la radio estación de Suva como también en Wellington, Nueva Zelandia. De ésto se dedujo que ambos buques iban navegando entre las Islas Marquesas e Isla de Pascua, por lo que los británicos concluyeron que, evidentemente, el plan sudamericano estaba en sus mentes.

Por mensaje del 5 de octubre el Almirantazgo informó estos hechos al Almirante Cradock, señalándole que debería estar preparado para encontrarse con ellos. El Acorazado Canopus debería de acompañar al Glasgow, Monmouth y Otranto, en búsqueda y protección del comercio en forma combinada.

El día 8 de Octubre el Almirante Cradock respondió al Almirantazgo indicando que "respetuosamente consideraba que era necesario tener dos fuerzas suficientemente poderosas para combatir a los alemanes, una al Weste y, otra, al Este de Sudamérica ya que, de escaparse esta fuerza alemana, podrían llegar a las Indias Occidentales, destruyendo previamente las bases de carbón de las Falkland, English Bank y Abrolhos".

El mismo día Cradock envió otro mensaje, señalándole al Almirantazgo que había evidencia que el Dresden estaba en aguas sudamericanas del Weste y, también, que el Dresden acompañaría al Nüremberg y Leipzig, por lo que había decidido concentrar las fuerzas en las Falklands para evitar división, ordenándole al Canopus que procediera allá, y que el Monmouth y Glasgow con el crucero auxiliar Otranto, no debían llegar más al norte de Valparaiso, hasta ubicar a la fuerza alemana. Le pidió, al mismo tiempo aclarar si la intención del Almirantazgo era que el Defence se uniera a su mando.

El primer Lord del Almirantazgo consideró que este mensaje era de mucha importancia al mostrar la posibilidad que el enemigo se estaba concentrando para combatir, y pensó que también las fuerzas británicas debían concentrarse. No encontrando que el mensaje de Cradock fuera lo suficientemente explícito, le escribió en la parte posterior de él la siguiente minuta dirigida al primer Lord del Mar: "En estas circunstancias sería mejor que los buques británicos se mantuvieran cerca uno del otro ya sea en los Estrechos o cerca de las Falklands, y posponer el crucero por la costa del Weste, hasta aclararse la presencia del Scharnhorst y Gneisenau". El primer Lord del Mar esa misma tarde agregó la palabra "de acuerdo". Más adelante en forma resumida le señaló al primer Lord del Mar, en una minuta escrita como era su costumbre: "Entiendo de nuestra conversación que lo que usted dispone para las fuerzas del Surpacífico y Suratlántico es lo siguiente:

- 1.- Cradock debe concentrarse en las Falklands con el Canopus, Monmouth y Otranto.
- 2.- Mandar al Glasgow a buscar al Leipzig y atacarlo y proteger nuestro comercio en la costa Weste de Sudamérica hasta Valparaíso.
- 3.- El Defence debe unirse al Carnarvon para formar escuadra de combate y con ella, proteger las rutas comerciales.
- 4.- El HMS Albion (gemelo del Canopus), debe unirse a la insignia del Comandante en Jefe del Cabo (Cape) para contrarrestar la expedición montada del Sur Weste del Africa Alemán". (La expedición ya había sido enviada por los Alemanes que habían mandado fuerzas a la Bahía Luderitz y la situación en el Cabo era amenazante).

Se creyó que las fuerzas en Sudamérica eran suficientes, lo que en realidad no era así, ya que la Escuadra de Cradock era totalmente inadecuada. El Primer Ministro le señaló, además, que las órdenes deberían entregarse al Jefe de Estado Mayor para que estas nuevas disposiciones fuesen divulgadas.

El siguiente mensaje fue enviado el 14 de Octubre a Cradock. "Concuero con la concentración de Canopus, Monmouth y Otranto para maniobras combinadas".

Haciendo un resumen de todo lo acontecido se puede deducir que Cradock conocía muy bien la situación y la capacidad de sus unidades y por lo tanto jamás consideró que el Canopus pudiera formar parte de una fuerza de combate.

Consideraba además de contar con el Defence, que había sido enviado por el Almirantazgo, a reforzar la escuadra del Almirante Stoddart, quien se encontraba al mando de la Quinta Escuadra de Cruceros, y que estaba sumamente debilitado. Winston Churchill también tenía una falsa impresión de la capacidad del Canopus considerando que su velocidad máxima era de 18 nudos y no de 12,5 nudos como lo era en realidad.

A la luz de la tragedia que siguió, los mensajes del Almirantazgo a Cradock y lo que él asumió al interpretarlos, se tornaron en toda una controversia histórica. Lo que si parece evidente es que el Almirantazgo estaba probablemente más preocupado con la protección y transporte de tropas de Australia y Nueva Zelandia en el Océano Indico, que con la situación en la Costa Weste de Sudamérica.

Se puede decir, también en general, que el Almirantazgo sobreestimó la capacidad del Good Hope, Monmouth y todos los buques que formaban esta escuadra. Todos con excepción del Glasgow eran muy antiguos, mal dotados y sin entrenamiento como se ha mencionado anteriormente, en pocas palabras, buques de segunda categoría.

(Winston Churchill estaba muy bien informado de la estupenda capacidad de los buques alemanes).

De todo lo anteriormente expuesto, a pesar de que ésto no está escrito en ninguna parte, estoy convencido que la única persona que tenía un concepto claro de lo que podría suceder era Cradock, quien sabía que no podría combatir en forma exitosa con la flota alemana de acuerdo a lo expresado anteriormente, o aunque esperaba a lo menos, causar daños a la escuadra enemiga lejos de cualquier astillero de reparaciones y, además, causarle un consumo de la mayor cantidad de munición de guerra, prácticamente imposible de conseguir en esas latitudes.

El Almirantazgo, finalmente, ordenó a Cradock concentrar su escuadra con el Canopus y esperar la llegada del Defence, cuya travesía ellos mismos habían retrasado. Lamentablemente esta señal fue despachada el 3 de Noviembre, y la batalla ya se había dado.

El Almirante Beatty escribe: "Kit Cradock nos dejó en Coronel, su muerte y la pérdida de buques y vidas se puede atribuir a la incompetencia del Almirantazgo. Tenían tanta idea de estrategia como un niño de colegio, quebrantando una y otra vez todos sus principios". Esto se lo escribió el Almirante a su esposa inmediatamente después de haber recibido el mensaje con la noticia en su buque insignia, H.M.S. LION. El no fue el único en condenar al Almirantazgo por este resultado, ya que el historiador oficial alemán dice que fue uno de los más grandes golpes en más de cien años de prestigio de los Británicos.

El Almirante Dreyer dijo: "Estábamos en la mar con la Flota, en Noviembre de 1914, cuando recibimos la noticia de la pérdida del Good Hope y Monmouth en la Batalla de Coronel. Soplaban un viento fuerte cuando le di cuenta de lo acontecido al Almirante Arburthnot, quien se encontraba en su camarote de mar. Recordaré siempre su comentario cuando dijo: ¡Pobre Kit! ¡Pobre Kit Cradock! Siempre tuvo la esperanza de morir en batalla o quebrarse la nuca en una cacería! ".

111.- OPINIONES EN TORNO AL ENCUENTRO DE LAS FUERZAS

Las opiniones están divididas en cuanto a definir a los autores del desastre Británico, y algunas autoridades estiman que la responsabilidad debe ser compartida por el Jefe de Estado Mayor, Almirante Sturdee y el Almirante Cradock. Debe recordarse, además, que todas las instrucciones que había recibido Cradock fueron emitidas por el Príncipe Louis y el Almirante Sturdee.

No cabe la menor duda que el Estado Mayor y el Almirantazgo consideraban que el Good Hope, Canopus y Monmouth constituían una fuerza suficiente para rebuscar y tomar acción con el enemigo, lo que se comprueba con el mensaje que el Almirantazgo le envió a Cradock el 14 de Octubre. Esto se puede solamente justificar al considerar el potencial de estos buques cuando eran nuevos, en cuanto a su velocidad y capacidad de fuego se refiere. Faltó considerar su edad y la ineficiencia de sus tripulaciones por las razones señaladas.

Churchill confiesa que el Good Hope y Monmouth no se podían comparar con el Gneisenau y el Scharnhorst, pero le daba mucho énfasis a la capacidad del Canopus, lo que no era así, ya que éste tenía un menor alcance que los buques de su clase. Además, los cañones de 8.2' del Scharnhorst tenían 300 yardas más de alcance que los cañones de 12" del Canopus. La mayor velocidad de los buques alemanes les permitía escoger su distancia de combate con sus ocho cañones de 8,2'. ¡El desastre habría sido mayor si hubiera llegado el Canopus a la línea de combate! La historia oficial de la época y de Mr. Churchill dicen que el telegrama del 14 previamente mencionado, donde se le ordenaba esperar al Canopus, nunca fue recibido por Cradock; pero si hubiese llegado a Montevideo la noche del 28 de octubre y despachado a Coronel, debería haber llegado al Good Hope antes del combate. Pero esto nunca se sabrá. Por el mal tiempo la correspondencia fue traspasada del Glasgow al Good Hope en una barrica. El Almirantazgo comete el error de presumir que el Canopus podría haber entrado en batalla acompañando a Cradock.

Es difícil creer que el Monmouth, que estaba prácticamente condenado listo para el desguace, haya sido colocado en servicio nuevamente con una tripulación improvisada, compuesta principalmente por gente del litoral, tripulantes de pesqueros y jóvenes marineros voluntarios. Fueron embarcados también 25 cadetes cuyas edades fluctuaban entre los 12 y 18 años. Ellos, por su juventud, estaban felices con esta destinación. Este fue uno más de los errores que se cometieron en Londres.

También es difícil explicar cómo pueden haber creído en esa época que el Canopus, Good Hope y Monmonth, aunque estuvieran actuando combinados, fueran una fuerza efectiva de combate. No tenían la capacidad de evitar daño porque, primero, eran muy lentos si actuaban juntos, segundo, su armamento no era superior al de los alemanes y sus cañones eran de un standard menor, tercero, los buques habían sido puestos en servicio sólo dos meses antes, comparado con los dos años de entrenamiento que llevaban los alemanes y, cuarto, no tenían control de fuego por director.

Cuando Cradock escribió su libro "Whispers from the Fleet" (Susurros desde la Escuadra) se ve que estaba ya en esa época preocupado de estos aspectos. Las radios transmisoras que tenían los buques eran de onda larga bastante ineficientes, y las turbinas todavía no habían sido introducidas en los buques de esta escuadra.

Cradock era un hombre sumamente bien apuesto y de un carácter amable. El Almirante Cunningham, quien lo conoció bien, siempre lo recuerda como un hombre impecablemente bien vestido, con sentido de humor y de grandes conocimientos.

Un oficial del Good Hope que estuvo embarcado con él contó cómo le gustaba la buena compañía. Era soltero, y disfrutaba de las reuniones con damas. Cuando estaba solo en su cámara se dirigía a la cámara de oficiales para el aperitivo antes de la hora de la comida.

La inmolación de Cradock le costó a Von Spee el 42% de la munición de combate de 8.2". En los últimos momentos de la batalla de las Falklands en Diciembre de 1914 ¡los alemanes estaban disparando munición de ejercicio!

IV. COMENTARIO FINAL:

Coronel es un ejemplo clásico de lo ocurrido en un lugar alejado del mando, donde la "cultura de la Armada" hizo que las cosas debían hacerse tal como "el hombre de arriba" decía. Cradock no pudo tomar sus propias decisiones, siendo literalmente enviado a su muerte debido a la falta de una buena información de los que decidían en Londres.

En el caso de Alemania, la cultura organizacional hacía también que hubiese una conducción exageradamente centralizada, a pesar que Von Spee tomó la resolución de atacar las débiles fuerzas británicas sin haber recibido órdenes para hacerlo. Una apreciación "después de la batalla" es que Von Spee debió haberse dirigido al Cabo de Hornos para cumplir con su objetivo de regresar a Alemania, y no enfrentarse en una acción con buques de segunda clase de la Armada Británica, los que no representaban ninguna amenaza para las fuerzas alemanas. Esto hubiese permitido evitar la represalia del león británico en las Falklands. Por otra parte, varios historiadores coinciden en señalar que habría logrado mucho más éxito en caso que hubiese decidido operar en el Océano Indico, como lo hizo el Emden, a pesar de los problemas de combustible.

El Almirantazgo, actuando con un mando centralizado, y con un estilo de la época donde no se daba libertad de acción a los mandos operativos, reaccionando sólo ante el fiel cumplimiento de las

órdenes recibidas y, que en este caso fueron sumamente ambiguas, sumado al hecho de que las fuerzas fueron mal distribuidas, fue tal vez el principal responsable de las acciones ocurridas en aguas chilenas.

Importante es considerar que las Armadas deben contar con personal profesional y bien entrenado, en todos los niveles, desde los conductores estratégicos hasta los conscriptos, que en caso de emergencia pueden ocupar puestos a bordo.

La cultura organizacional tanto de la Armada Alemana como de la Británica, hizo que la cadena de mando en la toma de decisiones se viese restringida en todos los niveles. Interesa destacar el caso del Comandante del CANOPUS, que nunca fue informado de que su Oficial ingeniero estaba muy enfermo, lo que motivó una ineficiencia operativa. "A nadie le gusta informar las malas noticias".

Se desconoce si la organización y la conducción operativa y táctica de nuestra fuerza naval de la época sufrió alguna modificación por los hechos aquí comentados.

La historia en general, y la naval en particular, está hecha y escrita por los hombres, con sus virtudes y sus defectos.

El tiempo se encarga, sin embargo, de potenciar los aspectos positivos y de comprender y poner en su real sitio, los negativos.

Interesa, por lo tanto sacar las experiencias del caso, tal como comentara el Conde de Derby, en su famosa frase: "Aprenda las lecciones de la historia, o perezca".

ANEXO "A"

CARACTERISTICAS DE LAS UNIDADES COMBATIENTES

Británicos	Tipo	Año	Desplaz.	Cañones	Velocidad	Dotación
Monmouth	Crucero protegido	1902	9.800 (11.200)	14-6"	23	675
Good Hope	Crucero acorazado	1902	14.100	2-9.2" (12.500) 16-6" (11.200)	23	900
Glasgow	Crucero liviano	1911	1.800	2-6" (11.200) 14-4" (9.200)	25	375
Alemanes	Tipo	Año	Desplaz.	Cañones	Velocidad	Dotación
Gneisenau Sharnhorst	Crucero acorazado	1907	11.600	8-8.2" (21mm) (13.500) 6-5.9" (15 mm) (11.200)	20	765
Nüremberg	Crucero liviano	1908	3.450	10-4.1" (10.4 mm) (10.500)	23	295
Leipzig	Crucero liviano	1906	3.250	10-4.1" (10.500)	23	285
Dresden	Crucero liviano	1909	3.600	10-4.1" (10.500)	24	320

ANEXO "B"

ANTECEDENTES BIOGRAFICOS DE LOS PRINCIPALES MANDOS
NAVALES

- a) ALMIRANTE, SIR CHRISTOPHER GEORGE FRANCIS MAURICE CRADOCK (Sir J.S. Corbett, Historia Oficial de la Gran Guerra. Operaciones Navales, volumen i, 1920)

Nació el 2 de Julio de 1862 en Hartford, Yorkshire, el cuarto hijo de Christopher Cradock de Hartford; siendo su madre, Georgina, hija del Mayor Gordon Duff, del nonagésimo segundo Regimiento Highlanders. Christopher Cradock entró en la Armada en 1875 y, tres años más tarde, siendo Guardiamarina y estando embarcado en el H.M.S. PALLAS, estuvo presente en la toma de Chipre por los Británicos.

En 1884, como Subteniente, desembarcó con la Brigada Naval de guarnición en el alto Egipto en el desempeño de deberes de guarnición y como segundo comandante del H.M.S. DOLPHIN prestó servicios con las fuerzas del Este del Sudán siendo escogido como ayudante de órdenes del Gobernador-General del Mar Rojo. Posteriormente tomó parte en la ocupación de AFFAFIT, siendo condecorado por el Khedive con la Estrella de Bronce por la batalla de Toker, y el Medjidie de cuarta clase. Cradock posteriormente se desempeñó en el Yate Real, donde ascendió a Comandante. Como Comandante del H.M.S. ALACRITY mandó la brigada que lideró a las Fuerzas Aliadas en la toma de los Fuertes de Taku, el 17 de Julio de 1900.

Su valentía le dio derecho a ser promovido de grado. Más adelante como Comandante de la Brigada Naval Británica dirigió las fuerzas británicas americanas, japonesas e italianas cuando avanzaron a liberar el asentamiento de Tientsan; y tomó parte en la mitigación de la columna de Sir Edward Seymour en Siku, ayudando además a la captura del arsenal de Peiyang, Tientsin.

En los años siguientes, la carrera de Cradock siguió su curso normal. Cada puesto que ocupó lo hizo con energía que le produjo mucho crédito, agregándose a ésto un instinto deportivo.

Cuando fue promovido al grado de Capitán de Navío, escribió un libro que se tituló "Whispers from the Fleet" (1907) dirigido particularmente a los Oficiales jóvenes que iniciaban su carrera, y dedicado a sus 650 compañeros de curso del Old Britannia, promoción

1896-99. En el libro hay una serie de caricaturas que demuestran el sentido del humor que tenía este gran jefe.

En vista de los futuros acontecimientos que el destino le deparó, este volumen es de especial interés. Lo escribió teniendo en consideración un alto sentido común y no perdió la oportunidad para escribir anécdotas con sentido del humor británico.

Adoptó e hizo énfasis en la máxima: "un oficial naval no debe dejar que su buque navegue más rápido que su cerebro; la recalada a un puerto a 20 nudos cuando hay vientos fuertes y mar rizada es innecesario. Si le va bien, la recompensa es prácticamente nula, y si no, hay una muralla de piedra y un sumario por delante".

Despreciaba a aquellos que continuamente escribían a los diarios para hacer comparaciones sobre las fuerzas navales de diferentes países, que a la larga a nada conducían. Él sugería que el poderío naval consistía en una completa lealtad y buena camaradería entre oficiales y tripulación y en "las leyes sagradas de la disciplina naval". Para él la marina no era una colección de buques pero sí una comunidad de hombres de alto propósito y tenía la confianza que aunque hubiera perdido sus mástiles y velas, nuestro personal (después de algunos golpes fuertes) probarán ser tan buenos como siempre.

Cradock fue ascendido a Contraalmirante en 1910 obteniendo el KCVO (Knight Commander of the Victorian Order) en 1912. En Febrero de 1913 fue designado al mando de la estación de Norteamérica e Indias Occidentales. Al comienzo de la guerra, se enfrentó con una tarea de gran dificultad. Con su insignia en el Crucero acorazado Suffolk, él tenía una fuerza más grande bajo su mando que los dos cruceros livianos alemanes que se le opusieron; pero el área bajo su control se extendía de San Lorenzo a Brasil, y como el Almirante designado al mando de una fuerza para proteger el comercio, tenía el deber de verificar que los buques mercantes enemigos en los puertos del Atlántico fuesen localizados y seguidos y que el flujo del tráfico marítimo Británico fuera mantenido. Ejecutó estas tareas tan variadas con mucha habilidad; durante la primera semana de la guerra fueron eliminados ambos cruceros de la ruta del tráfico, y sólo perdió la oportunidad de destruir uno de ellos -el Karlsruhe- por un pequeño margen. El 14 de Agosto de 1914 el Almirantazgo pudo telegrafiar a París: "El paso a través del Atlántico está asegurado; el transporte marítimo Británico se efectúa normalmente".

Cuando, más tarde, se descubriera un memorial a Cradock en la Iglesia Catedral de York, el señor (después Conde de) Balfour, que

era entonces el primer Lord del Almirantazgo, recordó las circunstancias de la acción y dio tributo a la memoria del Almirante y sus camaradas. "El Almirante Cradock podía sólo juzgar por las circunstancias en que se encontraba. Si juzgó que su escuadra, que él y los que estaban a su mando, serían sacrificados en buena forma, y que destruiría al potencial de esa flota hostil, entonces puedo decir que no hay ningún hombre, sea éste marino o sea civil, que no pueda decir que tal decisión demostró no sólo el mayor coraje, sino también la máxima generosidad, y que Cradock, sin ningún interés personal o ambición, demostró un buen juicio en los intereses superiores de su país".

b) ALMIRANTE SIR FREDERICK DOVETON STURDEE

El Almirante Sturdee fue un Almirante muy controvertido.

Entre los que adulaban a Lord Charles Beresford habían muchos oficiales de alto rango que si eran hábiles, ambiciosos y revoltosos como Custance, o bien, oficiales adúladores de intelecto limitado. Entre estos oficiales de segunda, como decía Fisher, figuraban Fawcett, Wray y Doveton Sturdee, que cometieron desastrosos errores de apreciación en 1914. Cometieron el error de no apreciar los defectos de Beresford y estaban esperando que él sucediera al puesto de Primer Lord del Mar en lugar de Fisher para favorecerse ellos mismos.

Las relaciones entre Fisher y Beresford no eran buenas y siempre tensas, que hizo crisis con los acontecimientos en Coronel, con los resultados ya conocidos.

Sturdee era un buen oficial embarcado y había sido el único causante, por su ineptitud criminal, de la muerte de 1.600 oficiales y hombres de mar.

Era necesario vengarse de Von Spee inmediatamente ya que habría causado el desastre más humillante de la historia naval británica desde la época en que los holandeses habían remontado el Támesis.

Churchill resolvió que Sturdee comandara la escuadra que iría a las Falklands para salvar su propio pellejo. Fisher estaba de acuerdo "pero que no falle, pensó".

A pesar del poco entrenamiento, logró hundir 4 de los buques de Von Spee, y el quinto que huyó, fue hundido en Juan Fernández.

Fue lo mejor que pudiera haberle sucedido a Fisher, lo recordó Churchill, y uno de los pocos momentos en que mutuamente fueron felices.

El primer Lord del Almirantazgo, al declararse la guerra, era el príncipe Louis Battenberg, quien era un excelente administrador. Dice Fisher: sus dos desventajas eran :

- a) Su ancestro germano.
- b) Su Jefe de Estado Mayor: Sturdee.

Sturdee había sido hace tiempo Jefe del Estado Mayor de Beresford. Ahora era Vicealmirante y no tenía sus ideas claras ni la habilidad de delegar.

De acuerdo con Marder: "¡Su problema era que creía que era la única persona que sabía algo sobre la guerra!".

Como se puede apreciar en lo antedicho se nota que no gozaba en absoluto de las simpatías del Almirante Fisher. El hiper crítico y severo Almirante Richmond señala que Beresford escribió : "Se intentó culparlo a él (Sturdee) por las pérdidas del Good Hope y Monmouth; no creo que este acto de cobardía se repita después de lo que expresé en la Cámara de los Lores sobre esta materia". Beresford continúa alabándolo por su labor como Jefe del Estado Mayor del Primer Lord del Mar, en estos momentos tan críticos para la Armada.

Sturdee había nacido en 1859, presentándose al Britania a la edad de 12 años, graduándose con el primer puesto de este Buque Escuela con todos sus exámenes para Teniente rendidos con gran distinción. Sus primeras actuaciones en servicio activo los tuvo en las operaciones en Alejandría en 1882.

Fue especialista en Torpedos. Tuvo servicios distinguidos alcanzando el grado de Capitán de Navío a temprana edad, desempeñándose posteriormente como ayudante del Director de Inteligencia Naval, comandó varios cruceros en aguas territoriales Británicas, donde tuvo su primer contacto con Beresford. Alcanzó el rango de Almirante en 1910, al cumplir 51 años de edad, tomando el mando de la primera escuadra de batalla, pasando enseguida a ser Comandante en Jefe de Cruceros en la Home Fleet. El Almirante Jellicoe lo clasificó como "un oficial que había hecho altos estudios de táctica". Cuando vino la guerra Churchill lo clasificó como "un oficial que, en la mar, tenía la reputación de ser inteligente, y de gran habilidad práctica; un hombre que podía combatir bien su buque y escuadra con la máxima eficiencia y resolución".

No habrían, por lo tanto, dudas sobre la capacidad profesional de Sturdee. Sir Vincent Badderly escribió: "Era verdaderamente un oficial naval hábil y gran estudioso de su profesión que lo llevó al más alto rango enteramente por sus méritos personales; era buen orador. Por sus méritos y como vencedor en la Batalla de las Falklands, Su

Majestad el Rey le otorgó el título de Barón (de por vida y hereditario), el único título con el que se distinguió a un oficial de la Armada durante la primera Guerra Mundial y el primero otorgado en cerca de 100 años. Alcanzó el grado de Almirante de la Flota.

Un gran detractor de Sturdee fue el Almirante Sir Herbert Richmond, quien prestaba sus servicios en el Almirantazgo en 1914. Escribió lo siguiente. "Es en realidad una ironía que Sturdee, un hombre que más que ninguna otra persona fue el principal responsable por la pérdida de la escuadra de Cradock, sea la persona que profita de este hecho ¡y sea convertido en un héroe nacional! Habiendo hecho caso omiso a los principios de la estrategia, perdió tres cruceros en los Broad Fourteens, se opuso a toda proposición de acciones ofensivas y fue separado del Almirantazgo. Se le ofreció el mando en China y lo rehusó. Ahora se le dió el mando en Sudamérica. Zarpa con dos cruceros de batalla. Accidentalmente se encuentra con buques británicos y de otra nacionalidad en su ruta, y cambia señales alegremente con ellos. Le pregunta a estos buques, mediante señales, a dónde se dirigen, qué carga llevan y a quién va consignada, y acepta sus respuestas por señales, donde no hay nada en el mundo que impida sean unidades alemanas bajo bandera británica, usando nombres ingleses. Tal interrogatorio es completamente inútil.

Hace carbón en Abroihos y sigue navegando por la costa. Recala en las Falklands el 7 de Diciembre, donde presumiblemente carbonea. En la mañana del 8, estando en puerto con toda su escuadra, se presenta el enemigo a la vista con su fuerza completa de cinco buques, directamente a sus brazos, salvándolo de la molestia de rebuscarlos. Zarpa con su escuadra, mucha más poderosa, provista por el Almirantazgo, y lo único que tiene que hacer es perseguirlos y hundirlos, lo que naturalmente hace. Si no lo hubiera hecho, se habría pasado de tonto. Y así, por este simple servicio, es aclamado como un maravilloso estratega y táctico. ¡Así se forjan las reputaciones!

Y aún así, con esa formidable fuerza con que contaba, dejó escapar al DRESDEN. Es singular que un par de días después de la batalla, tiene reunido a toda su escuadra nuevamente de regreso en las Falklands, carboneando. Si esto es así, y no efectuó una persecución hasta sacarle el máximo rendimiento a su carbón, ha descuidado la única tarea propiamente suya, ya que todo el resto había sido hecho por el Almirantazgo y su tripulación.

Confieso que me enfermo al saber que este nefasto personaje se haya llevado todos los créditos, cuando las quillas de cinco buenos buques y alrededor de 3.500 hombres, yacen en el fondo por su cuenta".

c) EL VICEALMIRANTE GRAF VON SPEE

El Comandante de la Escuadra Alemana, con su insignia en el Scharnhorst, era Maximiliano Graf Von Spee. Nació en Copenhagen, ingresando a la Armada a la edad de 16 años, dividiendo su tiempo como oficial subalterno entre los establecimientos de entrenamiento en Kiel y servicio en el exterior a bordo de naves que operaban en las Costas de Africa, y como Comandante de Puerto en los Cameroon's. Fue invalidado de su última destinación con una severa fiebre que le dejó secuelas de reumatismo del cual sufría considerablemente en ocasiones. En 1893 se especializó en Artillería, sirviendo en el pre Dreadnought Bayern y como ayudante del Superintendente de Artillería de Costa después de lo cual estuvo en el Estado Mayor del príncipe Enrique de Prusia durante la guerra con China. Fue ascendido a Comandante en 1899 y fue Oficial Ejecutivo del Acorazado Brandenburg por dos años y en el Departamento de Armamento, en el Almirantazgo Alemán, por otros tres. Como Capitán de Navío comandó el Crucero Wittelsbach y fue Jefe de Estado Mayor del Almirante de la Estación Naval del Mar del Norte en Wilhelmshaven.

Con el rápido crecimiento de la Armada Alemana, en la primera década del siglo XX, Von Spee llegó a Almirante en 1910 a la temprana edad de 49 años e izó su insignia en el Crucero Yorcke como segundo en el mando de la flota de alta mar (Grupo de Rebusca). Después de una destinación especial en la jefatura de Kiel del Comandante en Jefe del Báltico, se le dio un puesto muy importante como Comandante de la escuadra del Asiático del Este, donde fue promovido a Vicealmirante en Noviembre de 1913. Por lo tanto en 1914 había cumplido 35 años de servicios muy variados en la flota Alemana Imperial, con la ventaja de haber tenido dos años de experiencia en la operación de buques de guerra. Era de estatura alta, hombros anchos y buena postura, con una barba en punta que tapaba su barbilla cuadrada, de ojos azules a veces sereno casi con una mirada de piedad. A pesar de ser algo tosco en su apariencia era agresivo en su personalidad, inteligente y de espíritu combativo. Tenía además una fuerza de voluntad que lo impulsaba a asumir responsabilidades; contaba con la confianza de todos. Con el entrenamiento de su personal era un adversario peligroso. Provenía de una familia aristocrática y era un gentleman. Católico, casado felizmente y muy humanitario, se hacía querer por sus subordinados. Durante los primeros cuatro meses de guerra condujo operaciones muy distantes de Alemania, perseguido por todas las fuerzas aliadas, sin base logística, dependiente solamente de buques que le

suministraban carbón y abastecimiento. Pero su componente de agresividad fue la que primó al considerar las circunstancias que lo llevaron a enfrentarse con Cradock y otra escuadra Británica seis semanas después en las Islas Falkland.

d) EL ALMIRANTE, PRINCIPE LOUIS BATTENBERG

Este distinguido Almirante nació en Graz, Austria, el 24 de mayo de 1854. Su padre, el Príncipe Alejandro de Hesse, era hijo del Gran Duque Alejandro de Hesse, y su madre era la Condesa Julio Hauke. La familia se radicó más tarde en HESSE.

El joven Príncipe Louis demostró siempre un gran interés por ser marino, ingresando a la Royal Navy como cadete naval el 3 de Octubre de 1868, siendo destinado al VICTORY. Fue un distinguido oficial de marina del país de su adopción, debiendo recordarse de que era Hessiano, ya que no existía todavía el Imperio Alemán. Antes de presentarse al buque de la Royal Navy, el VICTORY, juró ante notario público en Gosport su fidelidad a la Reina Victoria. Después de la ceremonia, firmó los documentos correspondientes haciéndose ciudadano Británico.

El 30 de Abril de 1884, se casó con la Princesa Victoria de Hesse nieta de la Reina Victoria. El 9 de Diciembre de 1913 asumió rol de Primer Lord del Mar, puesto que desempeñó hasta el 29 de Octubre de 1914.

Es increíble el daño que maliciosamente pueden causar ciertos individuos que difaman en forma satírica, sin la más leve evidencia para apoyar sus palabras. En el caso del Príncipe Louis, fueron sólo un grupo de ruidosos mercaderes del escándalo y amigos de éstos que creyeron estas difamaciones en contra de él. Para la mayoría de las personas que habían escuchado de él, de Oficiales de la Armada personal que había servido bajo sus órdenes, él era lo que siempre había sido: una persona extremadamente capaz, muy hábil, de gran capacidad de trabajo, un Oficial leal, un gran caballero, cuyos hijos, hermanos y sobrinos servían la causa, y además habían hasta brindado sus vidas por la Patria de adopción, Gran Bretaña, sirviendo a Su Majestad y el Imperio, como Oficiales en la Royal Navy

En la historia del mundo, desde 400 años antes de Cristo al tiempo presente, ha habido solamente alrededor de UN gran hombre de estado y UN hombre de armas cada 200 años. El mundo había tenido más de lo permitido en los últimos siglos, cuando tuvo entre otros a NELSON, NAPOLEON y PITT, por lo tanto, no sería justo culpar al político ordinario porque no ha tenido el cerebro, fuerza o

imaginación que puedan igualar a los grandes hombres del pasado. El hecho que en Gran Bretaña no hubiese ningún hombre de estado de primera categoría permitió que la renuncia del Príncipe Louis fuese aceptada, causando con ello un gran perjuicio, no solamente a su país sino que al mundo en general; porque él era la única autoridad en el Almirantazgo, con excepción de Hamilton, que tenía una clara idea del poder latente del Submarino y Aviación en lo que ataque y defensa se refiere. Ciertamente es que habría tomado con la debida consideración el efecto de estas nuevas armas, y habría puesto en marcha el Sistema de Convoyes al poco tiempo de comenzada la guerra; así habría salvado miles de vidas y ahorrado millones en dinero. El 25 de Julio de 1917 tomó su asiento en la Cámara de los Lores con título de Marqués de Milford Haven. El 1° de Enero de 1919 solicitó su retiro voluntario de la Royal Navy. El 4 de Agosto de 1921 fue ascendido a Almirante de la Flota, falleciendo el 11 de Septiembre del mismo año. Solamente queda citar al Gran Rey Salomón. DONDE NO HAY VISION EL PUEBLO PERECE.

ANEXO "C"

APOLOGIA PRO VITA SUA DEL ALMIRANTE FISHER

(EXTRACTOS DE SUS MEMORIAS PERSONALES)

A raíz de una series de desastres ocurridos en la mar se estaba extendiendo por el país un sentimiento muy grave de inquietud sobre nuestra Armada.

Los tres cruceros pesados "Hogue", "Cressy" y "Aboukir" habían sido hundidos cerca de las costas francesas. ¿Qué estaban haciendo ahí? ¿Creerían parecerse a Nelson bloqueando Toulon? El "Goesben" y "Breslau" habían escapado de nuestros magnificos cruceros de batalla que estaban en el Mediterráneo y que los tenían encerrados en el Puerto de Messina, y habían llegado sin daño a Constantinopla. Como un bandido en el camino, habían puesto una pistola en la cabeza del Sultán, amenazando con bombardear Constantinopla y su palacio, convirtiendo de esta forma nuestro antiguo aliado en el enemigo más formidable que tuvimos. ¿No es Inglaterra tal vez el mayor poder mahometano del mundo? La escapada del Goesben y Bresslau fue un desastre irreparable y podemos asemejarlo con la forma estéril como se manejó el asunto Búlgaro, país que tenía la llave de los Balcanes y no les dimos lo que

ellos pedían. Cuando se lo ofrecimos al año siguiente nos dijeron que nos fuéramos al infierno. Después vino el affaire "Pegasus" que no podía combatir ni arrancar, masacrado a sangre fría en Zanzibar por un crucero alemán más poderoso que él, de la misma forma como nuestros Cruceros de batalla trataron a Von Spee. Y finalmente, como un climax que descorazonó totalmente al pueblo británico, fue el pobre Cradock y sus bravios buques que habían sido hundidos por el Almirante Von Spee. Fui nombrado primer Lord del Mar a 24 horas de haber ocurrido la batalla de Coronel, y sin titubear despaché los Cruceros de Batalla "Dreadnoughts" que navegaron siete mil millas sin falla alguna en sus calderas multitubulares y sus maquinarias a turbina, y que llegaron a las Islas Falkland casi simultáneamente con el Almirante Von Spee y sus once buques. Esa noche Von Spee, como otro Casabianca con su hijo a bordo, fue enviado al fondo del mar con todos sus buques, con excepción de uno que fue hundido posteriormente. Quiero reiterar señalando cómo Von Spee, hasta el día de hoy, ha puesto un velo sobre las caras de nuestro pueblo sin que se dieran cuenta cómo fueron salvados.

- 1.- Podríamos no haber tenido municiones - nuestro salitre venía de Chile.
- 2.- Habríamos perdido el Pacífico - las Falklands habrían sido otro Hesligoland y una bases de submarinos.
- 3.- Von Spee tenía reservistas alemanes, que había recogido en la Costa del Pacífico para dotar fortificaciones que iban a ser levantadas en las Islas Falkland.
- 4.- Habría procedido al Cabo de Buena Esperanza, masacrando a nuestra escuadra que se encontraba ahí de la misma forma como había masacrado a Cradock y su escuadra.
- 5.- El General Botha y su gran flota de transportes, que se dirigían en ese momento a la conquista del Africa Sur Oriental Alemana habrían sido destruidos.
- 6.- Africa, bajo Herzog, hubiera pasado a manos de los alemanes.
- 7.- Von Spee, desplazando su escuadra en todos los océanos, habría exterminado el comercio británico.

El Almirante Fisher menciona, que según él, este era un buen resumen de lo que pasó y hubiera sucedido, de no acontecer Coronel.

ANEXO "D"

EL ALMIRANTE TIRPITZ, CONSTRUCTOR
DE LA ARMADA ALEMANA

Hasta el año 1897, fecha en que asumió la Secretaría de Estado de Marina, el Almirante Alfred Von Tirpitz era un oficial relativamente desconocido en los círculos oficiales. Había nacido en la ciudad de Küstrin el 19 de Marzo de 1849. Es ingresado como cadete de marina cuando tenía 15 años, egresando dos años después como oficial. Desde los comienzos de su carrera se apasionó por el estudio del torpedo, recientemente inventado, y escribió una memoria sobre la materia, que llamó la atención del Almirante Stosch, a la sazón Ministro de Marina, siendo nombrado en 1871 jefe del servicio de torpedos. Ya en este cargo, a pesar de su juventud, se distinguió por su reflexión, método y tenacidad, que habían de caracterizarle durante su larga carrera naval. Pero los hechos más significativos en la vida de este ilustre marino, son los que se refieren a su época de jefe político y administrativo, frente al Ministerio de Marina en el cargo de Subsecretario de Estado, donde fue nombrado en 1897, desempeñando estas funciones por espacio de dieciocho años. En este delicado cargo tuvo que atender a la creación y desarrollo de los servicios que requería la nueva institución que nacía en el Imperio Germánico para su defensa en el mar. Desde el momento que Alemania adquirió colonias, desarrolló intensamente el comercio, la industria, el tráfico y creó una marina mercante respetable; tenía forzosamente que organizar también una flota de guerra.

Para llevar a cabo tan árdua empresa, se vió en el deber de usar la energía de su carácter de militar y de gobernante. Llegó así a ser una de las personalidades más ilustres del Imperio Alemán. Supo rodearse, para que lo asesoraran, de un distinguido conjunto de personal idóneo, lo que se sumaba a sus extraordinarias condiciones de laboriosidad e inteligencia, y a lo concienzudo en su trabajo. La obra que llevó a cabo fue verdaderamente notable, pues en sólo quince años convirtió a Alemania en la segunda potencia naval del mundo, y ésto con un gasto que un publicista francés aprecia en la tercera parte de los créditos concedidos a Francia en el mismo tiempo. A sus condiciones de hombre técnico unía una habilidad política notable, y supo halagar el patriotismo alemán e inició la creación de la Liga Naval que, en pocos años, contó con un millón de adheridos, haciendo votar las leyes de 1898, 1900 y 1906, que aumentaron considerablemente la capacidad de la escuadra de Alemania, hasta el punto de inspirar serios celos a Inglaterra.

Enemigo de la adulación, no ocultaba lo que en conciencia creía justo, y ello le perjudicó ante el Kaiser, que no se allanaba ni gustaba de las contradicciones. Escribe en sus Memorias: "A la larga, el éxito de una organización depende de los hombres que la llevan a cabo. Una gran obra sólo puede realizarla el que posee la convicción de la exactitud de sus propios conocimientos, y en la marcha encuentra el camino para su fin y se identifica enteramente con su creación. Las observaciones y sugerencias son muy útiles y sería el mayor error despreciarlas, pero la decisión ha de quedar para el que tiene la responsabilidad de ejecutarla". Y agregaba: "Cuando hablaba a solas con el emperador, me limitaba estrictamente a los asuntos de mi departamento. Esto significaba que mi influencia en su carácter era limitada, y la perdí por completo cuando, durante la guerra, quedé privado de la posibilidad de conversaciones privadas con él".

La creación de la escuadra alemana presentó inmensas dificultades que Von Tirpitz hubo que vencer con inquebrantable tenacidad. Como el Imperio Alemán carecía de tradiciones navales, todas las guerras habían sido terrestres, y era natural que al organizar la Marina se tomara al Ejército como modelo. Y en el manejo de la flota alemana intervinieron demasiados elementos. El Estado Mayor Naval, el Ministro de Marina, el Gabinetes militar y el almirante encargado del mando de la escuadra. El resultado fue que el poder naval creado por el emperador quedó entorpecido en el Gabinete, y por el propio emperador, quienes les restaron libertad de acción a la flota, lo que quedó demostrado en Jutlandia. Con la aparición del submarino, cuyo empleo iba a cambiar algunos aspectos de la guerra en el mar, Von Tirpitz creía que empleándolos sin contemplaciones, hubiera quedado destruido el comercio inglés y el avituallamiento de los aliados, lo que equivalía a la victoria alemana. Al respecto escribe en sus memorias: "El capítulo submarino es largo y penoso. La naturaleza de nuestro sistema político en los últimos años produjo paso a paso continua confusión. El primer paso de la campaña submarina, la declaración de una zona prohibida, fue prematura, desarrollada en forma no admisible y con innecesaria jactancia. La seguimos de modo que no alcanzamos nuestro fin, manifestando continuamente debilidad y temor. Nos sometimos a Wilson, creándole una fuerte posición en América. Contribuyeron varias causas para que la guerra submarina no diera los resultados que de ella se esperaba, siendo las principales las cuatro siguientes: la indecisión, el no emprender oportunamente la campaña sin restricciones, los medios de defensa empleados contra ellos y el aumento de la producción del tonelaje aliado". En varias ocasiones Von Tirpitz había presentado la

dimisión, tanto por los motivos expuestos como por no poder conseguir la conducción única, lo que hacía que sus iniciativas fueran discutidas unas veces, y, las otras, desvirtuadas. El 17 de Marzo de 1916 se le admitió por fin la dimisión, no desempeñando en lo sucesivo cargo alguno.

La historia de Alemania, ligada en sus horas más trascendentales a las instituciones armadas que la defendieron, no podrá olvidarse del papel que tuvo su escuadra durante el delicado conflicto mundial y, con ella, la gratitud imperecedera a los hombres que contribuyeron a enaltecerla, entre los cuales la figura más prominente fue la del Almirante Von Tirpitz.

ANEXO "E"

EL ACORAZADO CANOPUS

El caso del CANOPUS, que no participó en Coronel, merece una mención especial, por los comentarios posteriores al combate. Este buque tenía el grave defecto de su baja velocidad y si hubiera estado en la escuadra de Cradock habría limitado la velocidad de éste. Lamentablemente, uno de los defectos que tenía este buques no era el que se le atribuía. De esto vino a percatarse el Comandante Grant (Comdte. del buque) al darse cuenta que su ingeniero jefe era un hombre muy enfermo. El "stress" de la guerra había afectado la salud de su asesor de ingeniería. Las dificultades de mantención que tenía este antiguo acorazado combinado con la escasa preparación de los fogoneros para mantener el vapor de las calderas Belleville, contribuyó a sus fallas. El Canopus, en realidad, podría haberse reparado en cualquier momento y podría haber mantenido su velocidad de 16 y medio nudos ya que una de las fallas que tenía era simplemente la de una filtración de una de sus empaquetadura en uno de sus vástagos. La información de estos detalles le llegó tan tarde a Cradock que no pudo utilizar este buque como habría deseado (el buque se podría haber mantenido cercano a su velocidad de diseño). Grant no consideró justificado informar al Almirantes ya que habría atrasado su avance hacia el norte.

Si Cradock hubiera tenido el Canopus con él desde su zarpe de las Falklands, de no haber sido tan mal informado sobre la enfermedad que afectaba al ingeniero (ésto es solamente una conjetura), conociendo a Cradock, la duda es si este lado de la historia habría afectado su curso.

El Canopus y los buques que fueron hundidos en Coronel, tenían calderas Belleville que eran difíciles de manejar con fogoneros sin experiencia y sufrían, además, de filtraciones.

Es interesante anotar que los cañones de 12 pulgadas del CANOPUS y MAJESTIC eran de diseño más antiguo que los buques de su clases. Eran más cortos. Tenían poco alcance y diseñados solamente para bombardeos terrestres, como se demostró posteriormente en el empleo del MAJESTIC en la campaña de los Dardanelos.

BIBLIOGRAFIA:

THE WORLD CRISIS 1911 - 1914, Winston S. Churchill

THE GREAT WAR VOL I. Winston Churchill

THE SEA HERITAGE, A Study of Maritime Warfares, Admiral Sir Frederic Dreyer

THE NAVY FROM WITHIN, Vice Admiral K.C.B. Desvar

THE LIFE AND LETTERS OF DAVID BEATY, ADMIRAL OF THE FLEET, R. Adm. W. S. Chalmers

COMMAND THE FAR SEAS, Keith Middlemas

WINSTON CHURCHILL & THE ROYAL NAVY, VAdm Sir Peter Gretton

THE FLEET THAT JACK BUILT, William Jameson

BRITISH BATTLESHIPS, Oscar Parkes

WHISPERS FROM THE FLEET, Adm Christopher Cradock

A NAVAL HISTORY OF WORLD WAR I, Paul G. Halpern

CORONEL AND AFTER, Hirst

CORONEL AND THE FALKLANDS, Bennett

GALLANT GENTLEMEN, E. Kebles Chatterton

THE KÖNIGSBERG ADVENTURE, E. Keble Chatterton

MEN O'WAR, Taprell Dorling ("Taffrail")

CONWAY'S ALL THE WORLD'S FIGHTING SHIPS 1860-1905

GERMAN WARSHIPS 1815-1945, Volume I, Erick Gröner

CRUISERS OF THE ROYAL AND COMMONWEALTH NAVIES,
Douglas Morris

DIERCKEDEUTCHE SCHULATLAS (Colegio Alemán)

PRIVATE CORRESPONDENCE, J. Maber

YORK MINSTER CORRESPONDENCE

MEMORIES LORD FISHER

ON THE ANVIL, Leslie Crawford

POTRAIT OF AN ADMIRAL The life and papers of Sir Herbert
Richmond

FEAR GOD AND DREADNOUGHT, Profesor Arthur J. Marder

FIRST SEA LORD, Richard Hough

FIFTY YEARS IN THE ROYAL NAVY, Admiral Sir Percy Scott

ENCICLOPEDIA UNIVERSAL ILUSTRADA ESPASA-CALPE, TOMO
LXII, Ed.1989

PRINCE LOUIS OF BATTENBERG, Admiral of the Fleet, Mark Kerr,
Admiral R.N. 1934

THE ENEMY FOUGHT SPLENDIDLY, Surgeon T.B. Dixon, RNVR

THE KING'S SHIPS WERE AT SEA, LT.RAN James Goldrick, Ed.
1984

SURRENDERED. Some Naval War Secrets, "GRIFF" (A.S.G.)

A GREAT SEAMAN. ADMIRAL OF THE FLEET SIR HENRY OLIVER,
Adm. Sir William James

