

LOS CRUCEROS TIPO “WASHINGTON”

Tanto el “Balears” como el “Canarias” fueron fruto de las teorías navales de entreguerras en las que se preconizaba por un tipo de cruceros de notable desplazamiento que aunaban un potente armamento con una velocidad y una autonomía muy elevadas, todo ello a cambio de una reducida protección. Dicho tipo de crucero recibió el nombre de “crucero pesado” o “crucero tipo Washington” debido a que tomó carta de naturaleza tras la conferencia internacional para limitar los armamento navales celebrada en la ciudad de dicho nombre.

Conferencia de Washington:

Tras la Primera Guerra Mundial los países vencedores (Gran Bretaña, Estados Unidos, Japón, Italia y Francia) tenían todos en marcha grandes programas navales que incidían muy considerablemente en su economía, por ello y a iniciativa de los Estados Unidos se celebró la primera conferencia internacional para limitar los armamentos navales que se celebró en la ciudad de Washington del 12 de noviembre de 1921 al 6 de febrero de 1922.

En dicha conferencia, las potencias vencedoras de la Primera Guerra Mundial llegaron a una serie de acuerdos para limitar el desplazamiento de los diversos tipos de buques y al calibre de los cañones con los que esos buques podían ser armados.

Los principales acuerdos a los que llegaron las potencias se pueden resumir en 5 puntos:

- Se estableció una relación de fuerzas entre las flotas principales según la siguiente escala: Gran Bretaña y Estados Unidos, 5; Japón, 3; Francia e Italia, 1'75,

- Los nuevos acorazados no debían superar las 35.000 toneladas standard ni estar armados con cañones de calibre superior a 406 mm. y se establecía una “cuota” de 525.000 toneladas para Estados Unidos y Gran Bretaña, 315.000 toneladas para Japón y 175.000 toneladas para Francia e Italia.
- Se estableció una moratoria de 10 años para la construcción de nuevos acorazados.
- Los portaaviones no podían superar las 27.000 toneladas standard y su armamento no podía ser superior a más de 10 cañones de 203 mm. Siendo la cuota de Estados Unidos y Gran Bretaña de 135.000 toneladas, 81.000 toneladas para Japón y de 60.000 toneladas para Francia e Italia.
- Para los cruceros se estableció un límite de 10.000 toneladas standard de desplazamiento y un calibre que no podía superar los 203 mm. aunque no se llegó a ningún acuerdo sobre el tonelaje máximo para cada país.

En cuanto al desplazamiento máximo autorizado para cada nave hay que destacar que en Washington se introdujo un sistema de desplazamiento standard o desplazamientos Washington, que se basaba en que se podía poner límites a la potencia bélica de las unidades navales, pero estas limitaciones no podían ir en detrimento su autonomía, para no perjudicar a Estados Unidos y Japón que estaban interesados en tener buques de gran autonomía debido a que su teatro de operaciones era el Pacífico. Así se introdujo el desplazamiento Washington que consistía en el buque completo, con todo su armamento, aparejos, dotación, víveres y municiones, pero sin el combustible ni el agua para las calderas, es decir, sin los elementos que determinaban la autonomía o radio de acción.

Los cruceros

Los acuerdos de “Washington” sobre los cruceros fueron más bien ambiguos ya que el texto aprobado no hacía referencia a cruceros si no que decía exactamente “ningún buque de guerra, excluidos los acorazados y los portaaviones, podría exceder de las 10.000 toneladas de desplazamiento standard ni tener piezas de artillería de calibre superior a las 8 pulgadas (203 mm.). Aunque obviamente, esos límites no podían aplicarse sino a los grandes cruceros, mientras que nada se establecía sobre los cruceros

menores (hasta que en la conferencia de Londres de 1930 los Estados Unidos, Japón y Gran Bretaña establecieron la diferencia entre crucero pesado, armados con cañones de 203 mm. y crucero ligero, armado con cañones de 152 mm. asignándose a cada país un tonelaje determinado de cada tipo de crucero).

Los cruceros del tipo “Washington” que fueron perfilados en dicho tratado, eran los herederos del “Crucero de Batalla” de la Primera Guerra Mundial, ya que seguían su misma filosofía establecida por Lord Fisher¹ de sacrificar la protección a cambio de la velocidad ya que “la velocidad es un arma”, esta teoría demostró sus debilidades en “Jutlandia²” donde los cruceros de batalla ingleses tenían la mala costumbre de estallar llevándose consigo a todos sus tripulantes.

A pesar de las enseñanzas de la Primera Guerra Mundial, la idea de un crucero poderosamente armado y con gran velocidad tenía gran predicamento entre los estrategas navales por lo que nacieron los cruceros pesados que no eran más que una versión reducida de los “Cruceros de Batalla”. La función de estos cruceros consistía en:

- Ejercer la exploración ofensiva, amparando con su fuego a los cruceros menores.
- Dar golpes de sorpresa contra el enemigo y amenazar su tráfico comercial.
- Dar caza a los cruceros enemigos que amenazasen el comercio propio.

La práctica de la Segunda Guerra Mundial demostró que dichos cruceros eran inútiles para estas funciones ya que por una parte se demostraron demasiado vulnerables a los impactos enemigos debido a su escasa protección y por otra fueron sustituidos en sus funciones de exploración y de ataque rápido por el avión y en las de guerra al tráfico se demostró mucho más efectivo el submarino.

¹ Primer Lord del Almirantazgo británico desde 21 de Octubre de 1904. Fue sin duda uno de los mayores innovadores en el pensamiento naval del siglo XX, siendo una de sus principales aportaciones la introducción del primer buque de línea monocalibre el acorazado HMS Dreadnought en 1906 dejando anticuadas todas las demás marinas de un golpe.

² La mayor batalla naval de la Primera Guerra Mundial (31 de mayo de 1916) entre la flota inglesa y la alemana.

Los “Washington” españoles

A pesar de que España no firmó los acuerdos de “Washington” en el programa naval de Primo de Rivera-Cornejo de 1926 se preveía la construcción de tres cruceros pesados, tipo “Washington”, de 10.000 toneladas de los cuales solo se construyeron dos ya que el tercero de la clase (que debía llamarse “Ferrol”) fue sustituido por la construcción de 7 destructores.

Los planos de los nuevos cruceros pesados españoles se encargaron a Sir Philip Watts, director del astillero Armstrong de Barrow in Furnees, que ya había proyectado los cruceros ligeros del tipo Príncipe Alfonso para la armada española y que se basó en los cruceros ingleses de la clase Kent y London que se estaban construyendo para la armada inglesa, aunque con varias modificaciones por lo que resultaron unos buques más veloces que sus homólogos ingleses.

Las autoridades españolas quedaron satisfechas del diseño de modo que el 31 de mayo de 1928 se encargó a la Sociedad Española de Construcción Naval la construcción de los mencionados cruceros con las siguientes características:

Desplazamiento: 10.000 toneladas estándar y 13.200 a plena carga.

Eslora: 194'00 metros.

Manga: 19'50 metros.

Calado: 5'27 metros.

Velocidad: 33 nudos (61'5 km/h)

Autonomía: 8.000 millas a 15 nudos (unos 30 días de navegación)

Combustible: 2.794 toneladas.

Propulsión: 4 H. Turbinas Parsons. 8 calderas Yarrow. Potencia de 90.000 caballos.

Armamento: 8 piezas de 203 mm y 50 calibres, en cuatro torres dobles, 8 piezas independientes, antiaéreas, de 120 mm y 45 calibres, 10 ametralladoras a/a de diversos calibres. 12 tubos lanzatorpedos de 533 mm

instalados bajo cubierta en montajes triples (no se instalaron nunca).
Prevista la instalación de catapultas con dos aviones.

Protección: 50 mm. en los costados de la flotación, reforzada con 100 a la altura de los paños de las torres artilleras, defendidas a su vez por blindajes de 25 mm. Cubierta protectora entre 20 y 75 mm. más bulges para la defensa submarina. Además el buque estaba dividido en 292 compartimentos estancos que se cerraban en caso de sufrir desperfectos graves. Desde la quilla al puente de observación había que atravesar 12 cubiertas paralelas.

Tripulación: 6 jefes, 30 oficiales, 90 suboficiales y 900 hombres de marinería, en total unos 1.000 hombres.

En el momento de su puesta en grada, el 15 de agosto de 1928, los nuevos cruceros no tenían asignado todavía un nombre por lo que se les adjudicaron sendos números de construcción, el 12 se le asignó al que sería el Canarias y el 14 al Baleares, siendo botados respectivamente el 28 de mayo de 1931 y el 20 de abril de 1932 aunque no entraron en servicio hasta 1936 en que al estallar la Guerra Civil fueron de las pocas unidades navales de que dispusieron los alzados en armas.

Un dato curioso de estos cruceros es que el “Baleares” fue el crucero “Washington” de más corta vida ya que entró en servicio el 15 de diciembre de 1936 (a pesar de no estar terminado faltando las direcciones de tiro, la artillería antiaérea y las torres popes de 203 mm). y fue hundido el 6 de marzo de 1938. En cambio su gemelo, el Canarias, fue el crucero “Washington” de más larga vida ya que siguió prestando servicio hasta 1975.