BATALLA NAVAL DE JUTLANDIA Y LA POLÉMICA ACTUACIÓN DE LOS ALMIRANTES JELLICOE Y BEATTY

Mariano JUAN FERRAGUT

(RR)

La Gran Guerra

ESTE año se conmemora el centenario del inicio de la Gran Guerra (1914-1918), también llamada Primera Guerra Mundial, que involucró a 32 países: los denominados «aliados» —Reino Unido, Francia, Rusia, Estados Unidos y 24 más— contra las llamadas «potencias centrales» —los imperios austro-húngaro, alemán y turco, más Bulgaria—.

La imagen de este conflicto que ha quedado grabada en la memoria colectiva es la de la cruel guerra de trincheras del frente occidental europeo, con el horror de las armas químicas, que se extendían a lo largo de 800 kilómetros, desde Suiza hasta el mar del Norte. Esta guerra de trincheras, que terminó en 1917 con la entrada en el conflicto de Estados Unidos, fue el escenario donde, aparentemente, se decidió la suerte de la conflagración. Pero para muchos otros analistas, el palenque en que se jugó la partida decisiva de esta guerra —que causó unos 25 millones de víctimas (muertos, heridos y desaparecidos)— fue otro muy distinto. Para ellos, la disputa por el control del mar fue la auténtica clave de la contienda, pues al prolongarse la guerra, que inicialmente se presumía de corta duración, el aprovisionamiento por vía marítima de alimentos y materias primas fue esencial, en especial para los británicos que, excepto el agua para preparar el té y el carbón para calentarla, lo tienen que importar todo. Y asegurar y proteger este tráfico es una de las funciones genuinas de toda marina de guerra.

La mayor batalla naval de la Historia

La Gran Guerra no fue pródiga en enfrentamientos entre escuadras de grandes buques de superficie; solo hubo cuatro acciones que merecieran calificarse de batallas: Coronel, Malvinas, Banco de Dogger y la que ha sido la mayor batalla naval de la Historia, la librada entre la Gran Flota (Grand Fleet) británica, cuyos 151 buques sumaban más de 1.000.000 de toneladas, y los 99 de la Flota de Alta Mar (Hochseeflotte) alemana, cuyo tonelaje ascendía a cerca de 600.000.

La batalla se produjo en la tarde del 31 de mayo y la noche del 1 de junio de 1916, casi dos años después de iniciarse la guerra; es decir, en el ecuador de la contienda, cuando la lucha en tierra no avanzaba al estar bloqueada en las trincheras. El escenario de la batalla fue en las aguas del mar del Norte, a un centenar de millas al oeste de la península de Jutlandia, por cuyo nombre es conocida por los ingleses, en tanto que los alemanes la denominan de Skagerrak, al encontrarse la zona en la embocadura del paso de ese nombre, que separa la costa meridional de Noruega de la mencionada península danesa.

Esta gran batalla tuvo poca influencia en el curso general de la guerra, quizás por haberse librado demasiado tarde, cuando el dominio del mar ya estaba en manos del bando aliado.

El plan alemán y la sorpresa estratégica británica

Hasta Jutlandia, la Hochseeflotte había permanecido prácticamente inactiva, al no querer el káiser arriesgarla ante la superioridad de la Grand Fleet. Además, Alemania contaba con que al iniciarse la guerra los acorazados británicos llevarían a cabo un bloqueo cercano de las costas y bases alemanas, y que con el empleo de minas, submarinos y destructores se podrían lograr victorias parciales hasta alcanzar un equilibrio de fuerzas que permitiera afrontar el choque decisivo entre las dos flotas.

La estrategia naval alemana, en palabras del propio Von Scheer, tenía como objetivo: «Dañar la Flota inglesa por medio de ataques rápidos contra las fuerzas navales ocupadas en vigilar y bloquear la Bahía Alemana, así como depositar minas en la costa británica y atacar con submarinos siempre que fuera posible. Después de demostrarse una igualdad de fuerzas como resultado de estas operaciones, y de que todas nuestras fuerzas estuvieran preparadas y concentradas, debía intentarse buscar la batalla con nuestra flota bajo circunstancias que fueran desfavorables para el enemigo».

Pero el mando inglés, no queriendo arriesgar sus acorazados, ante el prestigio alcanzado por las unidades alemanas en el combate nocturno, no estableció el bloqueo cerrado, sino que optó por el bloqueo a distancia desde la base de Scapa Flow, donde se estacionó el grueso de la Grand Fleet, formada por los

Almirante Von Scheer (izquierda) y almirante Jellicoe (derecha).

potentes acorazados *Dreadnought* (1.ª y 5.ª escuadras de combate), bajo el mando, desde el principio de las operaciones, del almirante Jellicoe. Pero al no ser aconsejable concentrar todos los acorazados en una sola base (la salida a la mar de tantos barcos se hacía interminable), la 2.ª escuadra (ocho acorazados) del vicealmirante Jerram quedó basada al norte de Escocia, en Cromarty, una base creada, al igual que la de Rosyth, cuando el peligro alemán comenzó a ser una realidad. En esta última base, ubicada en el Firth of Forth, estaban los cruceros de batalla del almirante Beatty, que formaban la escuadra de exploración encargada de localizar al enemigo e informar sobre su entidad y composición.

En enero de 1616, Von Scheer tomó el mando de la Flota de Alta Mar del káiser. El nuevo almirante decidió pasar a la acción, la Hochseeflotte operaría con la descubierta aérea de los zepelines y con la cooperación de los submarinos. Se trataba de poner en práctica su idea estratégica antes mencionada, un plan para ir batiendo en detalle a la flota enemiga, la estrategia de «ir hundiéndoles la flota a trozos» antes de entablar la batalla decisiva entre los dos gruesos navales.

Los cruceros de batalla de Hipper, atacando distintos objetivos costeros, servirían de señuelo para atraer la reacción enemiga. Los submarinos previa-

mente posicionados tendrían la oportunidad de atacar. Y los dirigibles, como descubierta aérea del grueso, le informarían de la entidad de la fuerza de reacción enemiga, de modo que si esta fuese inferior pasarían al ataque y en caso contrario emprenderían la retirada. Con esta idea, se llevaron a cabo dos operaciones que por diversas causas no tuvieron éxito.

El mando alemán decidió emprender una tercera operación. Los cruceros de batalla de Hipper bombardearán Sunderland para provocar la reacción británica, y para contrarrestarla también se contaba con una decena de submarinos, que se posicionaron cerca de las bases enemigas. La ejecución de este plan de operaciones condujo a la batalla de Jutlandia.

Las flotas se hacen a la mar

La flota alemana se hizo a la mar el día 30 de mayo, pero como el estado del tiempo no permitía operar a los zepelines Von Scheer cambió su plan. Sus cruceros de batalla, en lugar de bombardear Sunderland, llevarían a cabo una incursión hacia Skagerrak y actuarían como fuerza de exploración en vanguardia a unas 50 millas del grueso.

Los británicos disponían de las claves secretas, gracias a que los rusos las capturaron del crucero *Magdeburg*, que encalló en el Báltico, y enviaron una copia a Londres, lo que les permitía descifrar algunos de los numerosísimos mensajes que trasmitían los alemanes. Precisamente fue ese intenso tráfico telegráfico lo que convenció al Almirantazgo de que el enemigo estaba gestando una operación de envergadura. Alertó a Jellicoe, que salió a la mar con toda la Grand Fleet desde Scapa Flow, Cromarty y Rosyth, incluso antes de que lo hiciera la Hochseeflotte.

A Beatty, que mandaba los seis cruceros de batalla de Rosyth, Jellicoe le ordenó que se encontrara a las 14:00 horas del día siguiente en un punto situado a unas 100 millas a poniente de Lim Fjord, en la costa norte de Jutlandia, y que a dicha hora debería arrumbar al Norte para reunirse con él, que se encontraría a unas 70 millas al NNW. Asimismo, Jellicoe, consciente de la debilidad de sus cruceros de batalla frente a los de los alemanes, reforzó la escuadra de Beatty con cuatro poderosísimos acorazados clase *Queen Elizabeth* del contralmirante Evan Thomas. Así pues, en la tarde del día 30 las dos flotas se hicieron a la mar. A título indicativo reseñar que en la Grand Fleet, Jellicoe tenía bajo sus órdenes a 14 almirantes embarcados.

Las fuerzas en presencia eran las siguientes:

— Veintiocho acorazados *Dreadnought* británicos por 16 alemanes. Además estos contaban con otros seis *pre-Dreadnought*.
— Nueve cruceros de batalla ingleses frente a cinco alemanes. Además los ingleses contaban con ocho cruceros acorazados.

Almirante Beatty (izquierda) y almirante Hipper (derecha).

— Veintisiete cruceros ligeros ingleses, frente a 11 alemanes.
— Setenta y siete destructores británicos por 61 tudescos. Además los ingleses disponían de un portahidroaviones y de un minador.

Un encuentro casual

Y al día siguiente, 31 de mayo, por una verdadera casualidad, pues ambas flotas iban un tanto a ciegas, se libraría la batalla naval de Jutlandia.

Dicho día, a las 14:00 horas, Beatty iba un poco retrasado con respecto al punto fijado y debiendo ya arrumbar al Norte, según las instrucciones recibidas. Navegó con rumbo Este, con buen tiempo y mar en calma, pero con una neblina persistente, que suele reinar en el mar del Norte en esa época del año, que le limitaba la visibilidad, factor que jugaría un papel decisivo en la batalla, que se libró sin la participación de medios aéreos. Llevaba por delante una cortina de descubierta de destructores y cruceros ligeros. Los cuatro *Dreadnought* agregados, la 5.ª Escuadra de Combate de Evan Thomas, navegaban a unas cinco millas al NW.

A unas 80 millas al NNW marchaba el grueso de Jellicoe: 24 *Dreadnought*, en seis columnas de a cuatro, rodeados por una cortina de destructores. Y en su vanguardia, a unas 16 millas, una barrera de descubierta formada por cruceros ligeros y cruceros acorazados, con el apoyo directo de tres cruceros de batalla.

Cuando Beatty izó la señal de arrumbar al Norte, el crucero *Galatea*, extremo de babor de su descubierta, avistó un buque mercante con otro que no pudo identificar y arrumbó para reconocerlos. Se trataba de un mercante danés y del destructor alemán *B-109*, de la descubierta de Hipper, que también lo estaba reconociendo. El destructor alemán, al avistar el *Galatea*, se replegó, y el crucero alemán *Elbing* acudió en su apoyo. Entre ambos se abrió el fuego. Fueron los primeros cañonazos de Jutlandia.

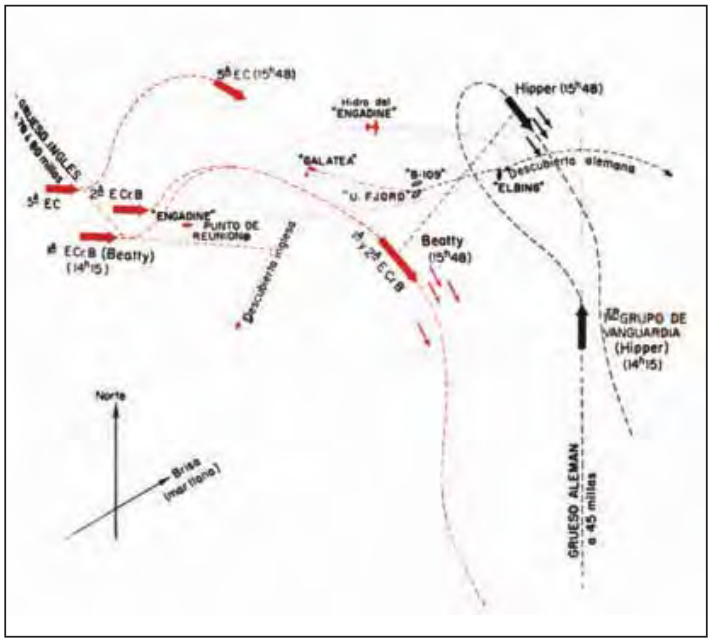
Combate de los cruceros de batalla

Inmediatamente Beatty arrumbó con sus seis cruceros de batalla hacia el enemigo. Avistó a los cinco de Hipper y se lanzó hacia el Sur para cortarles la retirada hacia su base. Se dejó por la popa los cuatro acorazados rápidos de Evan Thomas, sin que en lo sucesivo pudieran apoyarle.

La reacción de Hipper fue también la de virar hacia el Sur para combatir a ese rumbo, que era el que arrastraba al enemigo hacia el grueso alemán. Ambas formaciones, a rumbos paralelos y a unas 18.000 yardas, entablaron

HMS *Queen Mary*.

combate. A las 16:15 horas voló por los aires el *Indefatigable,* y unos 20 minutos después, corrió la misma suerte el *Queen Mary*, lo que ponía de manifiesto la falta de protección de los cruceros de batalla británicos ante la potencia de los cañones de 280 mm de los alemanes. La situación de los británicos se agravó cuando el crucero ligero *Southampon* informó que había avistado al Sudeste a toda la línea de acorazados alemanes. Beatty avisó a Jellicoe y arrumbó hacia el Norte, protegiendo el cambio de rumbo con un ataque de sus destructores, y en esta acción se perdieron dos de ellos.



Batalla naval de Jutlandia, 31 de mayo de 1916.
Combate entre los cruceros de batalla.
(CARRERO BLANCO: *España y el Mar).*

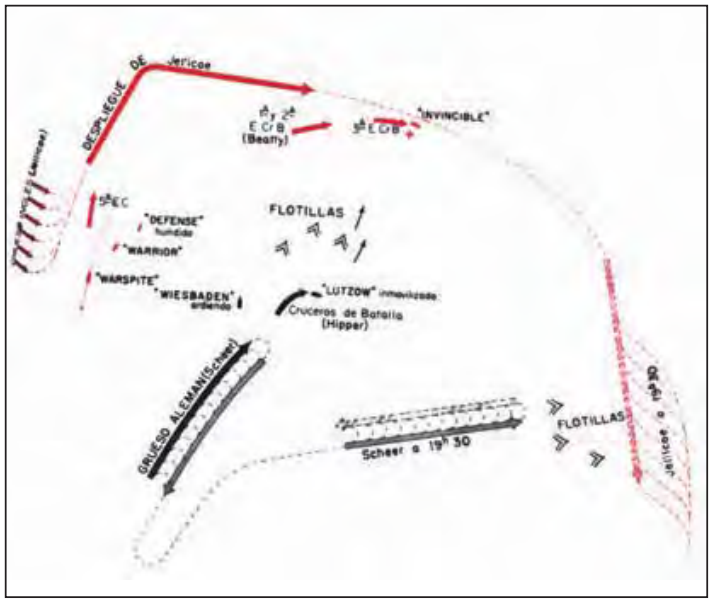
Persiguiendo a Beatty, toda la Flota de Alta Mar alemana, con los buques de Hipper en vanguardia, corría hacia el Norte sin saber que el grueso británico estaba en la mar y que se dirigía a chocar contra ella.

Polémico despliegue de la Gran Flota

Cuando Jellicoe recibió la información de que el grueso de la Hochseeflotte estaba en la mar y que se dirigía hacia él, tuvo que desplegar sus 24 acorazados (que navegaban en el dispositivo de marcha, en seis columnas de a cuatro) para hacer frente al adversario. Quiso «cruzarle la T», que es la posición táctica más ventajosa para el combate artillero entre dos líneas. Se le presentaba el dilema de desplegar hacia babor o hacia estribor. Para decidirse, necesitaba conocer la verdadera situación del enemigo, y las informaciones que al respecto había recibido de Beatty eran vagas e incluso contradictorias.

Si desplegaba por estribor corría el riesgo de que Von Scheer le cruzara a él la T o le cogiera en plena maniobra. Desplegar por babor era lo más seguro, pero retardaría el encuentro y la noche se le echaría pronto encima. Jellicoe eligió la maniobra menos comprometida y desplegó por babor.

Sobre las 18:00 horas, estaba finalizando el despliegue de una impresionante línea de acorazados de 14 millas de longitud. La evolución había durado 20 minutos, lo que ponía de manifiesto el magnífico adiestramiento logrado



Batalla naval de Jutlandia, 31 de mayo de 1916. Combate entre los cruceros de batalla. (CARRERO BLANCO: *España y el Mar).*

por Jellicoe, si se piensa en aquellos 24 acorazados maniobrando a la vista del enemigo, rodeados por los 18 cruceros ligeros y los 47 destructores y viendo ya en derredor, entre la bruma y el humo, los primeros piques de los proyectiles alemanes. Comenzó el duelo artillero, y en el combate entre los cruceros, los ingleses *Warrior* y *Defense* se fueron a pique, y el *Warspite* quedó tan averiado que tuvo que dirigirse a su base. Por el bando alemán, el *Wiesbaden* quedó envuelto en llamas. En cabeza de la línea inglesa, marchaba Beatty, que perdió, por voladura de sus pañoles, al igual que en los otros dos cruceros de batalla hundidos, al *Invincible*, insignia del contralmirante Hood, quien desapareció con su buque.

En vanguardia del grueso alemán navegan los cruceros de batalla de Hipper, cuyo buque insignia quedaba inutilizado por el fuego enemigo (posteriormente sería hundido por su dotación) y transbordó al *Moltke*.

Jellicoe cruzó la T a Von Scheer en dos ocasiones, pero este logró evadirse

Hacia las 18:40 horas, Scheer bajo el fuego enemigo se percató de que había caído en la trampa y que la línea inglesa de acorazados le cortaba la T. Una tras otra, las precisas andanadas británicas caían centradas sobre los acorazados alemanes. Y el almirante alemán ordenó a los 22 buques de su línea invertir el rumbo por giros simultáneos, un verdadero alarde de adiestramiento. Simultáneamente, cubrió su maniobra con un ataque de sus destructores y cruceros ligeros, que lanzaron cortinas de humo de ocultamiento. Jellicoe tardó en darse cuenta de la inversión del rumbo de la escuadra alemana. No se lo esperaba, pues en la Royal Navy, con una formación tan numerosa, tal maniobra se considera impracticable y no la tenían prevista en sus manuales tácticos. Pero, en definitiva, la Flota alemana había desaparecido en menos de siete minutos.

Von Scheer solo pensaba en escapar hacia sus bases y, tan pronto como había roto el contacto, arrumbó hacia el Este en demanda de los canales

dragados de Horns Reef, creyendo que podría rebasar la proa de la línea británica y hasta incluso cortarle la T. Pero la línea británica había caído a estribor y Von Scheer volvió a encontrarse con que era Jellicoe el que le cruzaba la T, y otra vez, bajo el intenso fuego británico, ordenó un giro simultáneo de 180º de toda la línea de acorazados, mientras que 11 destructores protegían la maniobra con cortinas de humo y a 30 nudos se lanzaban al ataque torpedero contra el centro de la línea británica. Estamos en el punto crucial de la batalla, que decidiría su resultado y que sería la causa de otra interminable discusión venidera. Para escapar de la amenaza de los torpedos de los destructores y esquivarlos, Jellicoe tenía la opción de caer hacia ellos, adoptando un rumbo paralelo a sus trayectorias. Pero decidió girar 45º a babor para alejarse, lo que, para muchos analistas, le costó la victoria. Así, este cambio de rumbo de los 27 poderosos acorazados de la Grand Fleet ocasionó: un distanciamiento de la escuadra germana, que cesara el fuego sobre la Hochseeflotte, que esta pudiese invertir el rumbo sin daño alguno y que, entre la humareda y la baja visibilidad reinante, los británicos la perdieran definitivamente de vista. En defensa de Jellicoe, está el hecho de que nadie, a pesar de ver la inversión del rumbo de Von Scheer, se molestó de informarle de ello. La Flota de Alta Mar se libró así de una situación muy comprometida.

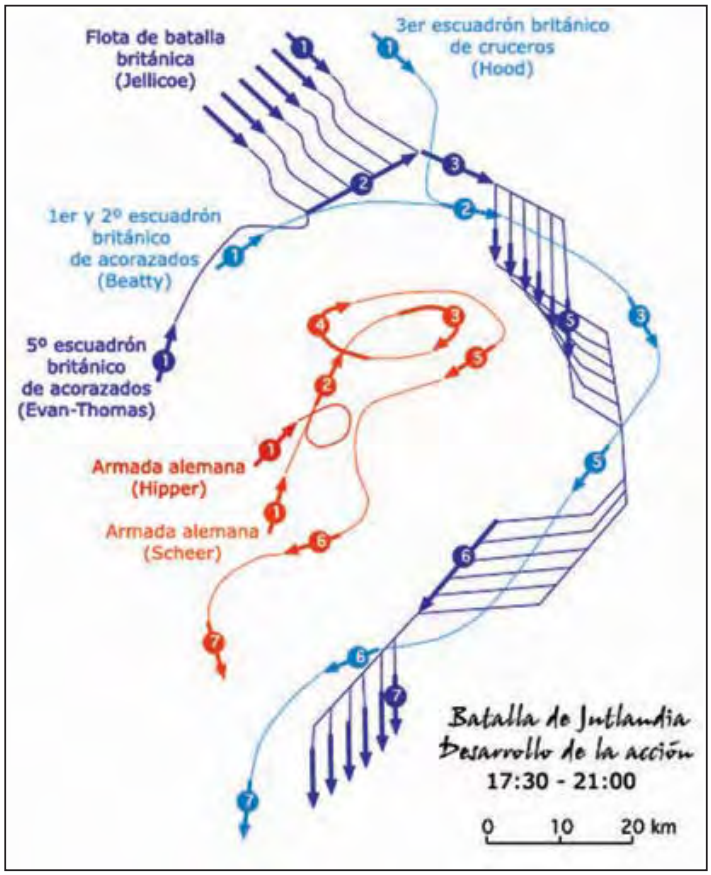
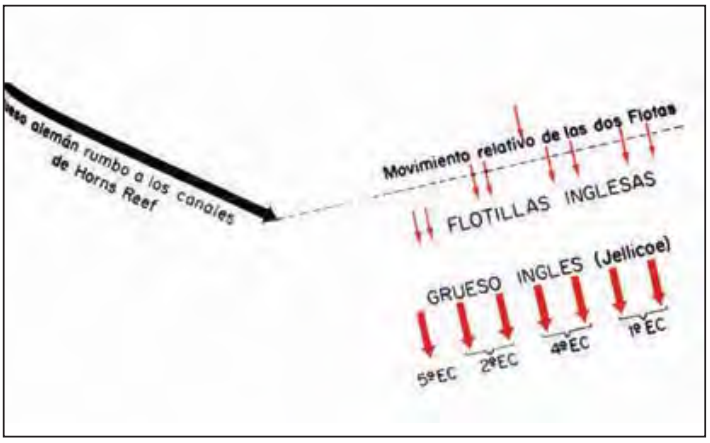


Gráfico general de la batalla.

Jellicoe renunció a la batalla nocturna

La caída de la noche, que se presentaba muy oscura, aconteció en torno a las 20:30 horas. A medida que aumentan las sombras, crecía la preocupación de Jellicoe, pues sabía que los alemanes estaban muy bien adiestrados en el combate nocturno y, en especial, temía los ataques de las flotillas de destructores. En definitiva, Jellicoe renunció a entablar cualquier tipo de ataque en la



Batalla naval de Jutlandia, 31 de mayo de 1916. Situación a las 23:30.
(CARRERO BLANCO: *España y el Mar).*

noche. Escogió para tal fin un rumbo seguro, el Sur, y adoptó un dispositivo de marcha, con el grueso en seis columnas y, para que se mantuvieran a la vista, fijó un intervalo entre ellas de una milla. En vanguardia iba una cortina de cruceros ligeros y por la popa colocó, a unas cinco millas, todos sus destructores, para así tener la seguridad de que los que aparecieran por la proa serían enemigos.

Von Scheer decidió entrar en su base durante la noche, pues si le cogía la luz del día volvería a encontrarse en una situación comprometida, y arrumbó directamente a Horns Reef. La derrota de la Hochseeflotte pasó a muy corta distancia por la popa del grueso inglés y le llevó prácticamente a rumbo de colisión con las flotillas de destructores inglesas, que serían las víctimas del eficaz tiro nocturno de los buques alemanes.

Hasta las 02:47 horas, Jellicoe había navegado unas 100 millas rumbo Sur. A dicha hora, la de la amanecida del 1 de junio, invirtió el rumbo. Pero ya era demasiado tarde para poder cortar la retirada a la Hochseeflotte, que le había cruzado su popa. A las tres de la mañana, Von Scheer llegó a Horns Reef, entrando en los campos de minas propios, y al mediodía arribaba invicta a su base de Wilhelmshaven con absoluta moral de victoria.

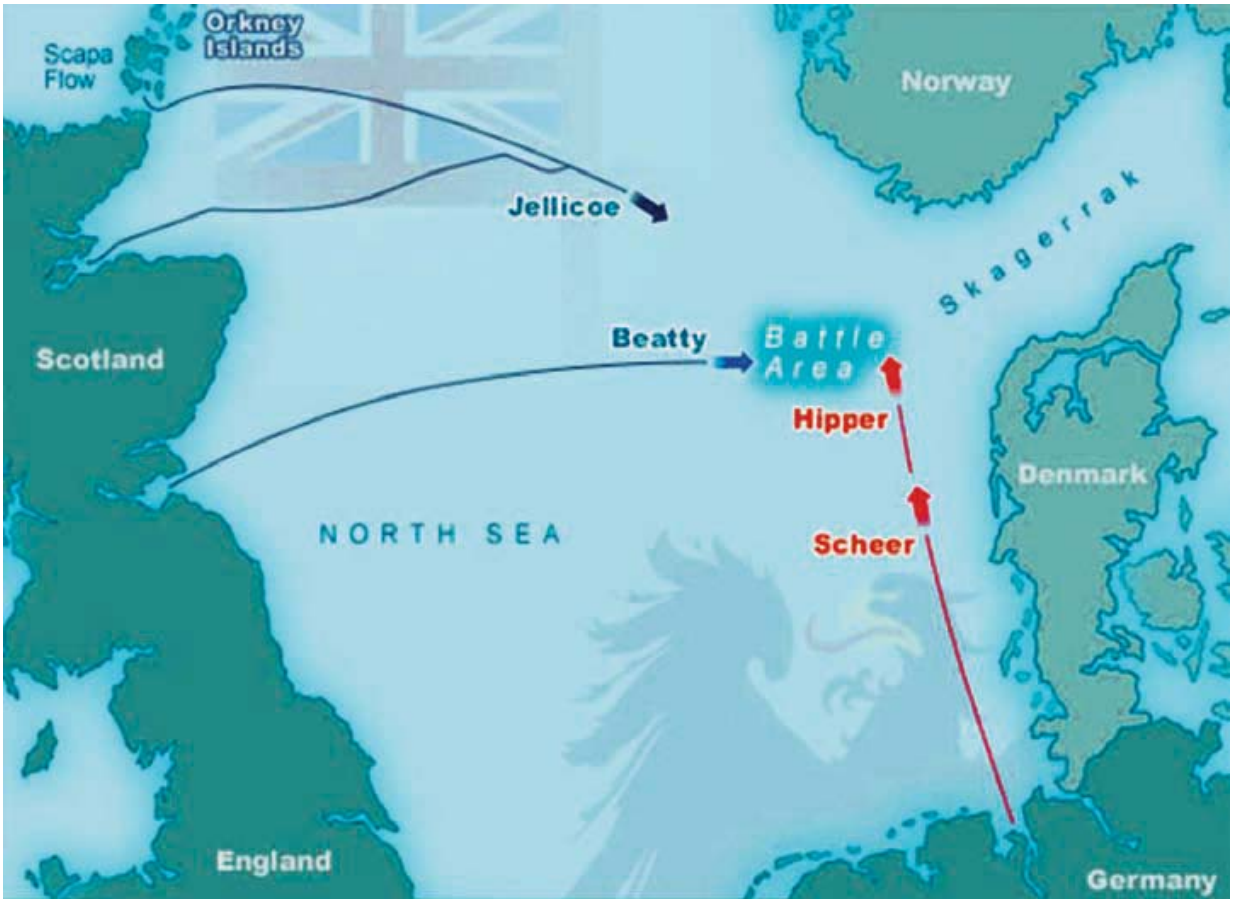
Balance de la batalla

Las bajas de la batalla fueron:

— Buques británicos: tres cruceros de batalla, tres cruceros acorazados y ocho destructores; en total 14 buques, que suman 112.450 toneladas.
— Buques alemanes: un crucero de batalla, un *pre-Dreadnought*, cuatro cruceros ligeros y cinco destructores; en total 11 buques, con 59.610 toneladas.

En cuanto a las bajas de personal, las cifras fueron:

— Británicas: 6.097 muertos, 510 heridos y 177 prisioneros.
— Alemanas: 2.551 muertos y 507 heridos.



Escenario de Jutlandia.

A la vista de las cifras expuestas, desde el punto de vista táctico la victoria fue indudablemente alemana. Además Von Scheer logró zafarse por dos veces de un enemigo notablemente superior, de dos a uno en potencia artillera, y además le ocasionó el doble de las pérdidas por él sufridas. También el rendimiento del fuego alemán superó al inglés: 3,3 por 100 frente al 2,2 por 100.

Desde el punto de vista estratégico, la victoria fue británica. Jellicoe con su prudente actuación mantuvo la superioridad de la Grand Fleet, y la Flota de Alta Mar permaneció encerrada en sus bases. Al respecto, este fue el titular de un periódico norteamericano sobre Jutlandia: «Alemania atacó a su carcelero, pero sigue encerrada».

Pese a este dominio naval británico, Alemania estuvo a punto de ganar la guerra precisamente en el mar. Pero no sería gracias a su moderna flota de superficie invicta ni a sus intrépidos corsarios, sino a su heroica y eficaz Arma Submarina.

Alemania se adelantó a Inglaterra en informar del resultado de la batalla

Tan pronto como Von Scheer llegó a Wilhelmshaven, Alemania transmitió al mundo entero el parte oficial de la batalla: «Durante una incursión hacia el Norte, la Flota de Alta Mar encontró el 31 de mayo al grueso de la flota de combate británica superior a nuestras propias fuerzas. En el transcurso de la tarde tuvieron lugar numerosos y duros combates entre el Skagerrak y Horns Reef, victoriosos para las armas alemanas…». El comunicado sigue reseñando los nombres de los buques británicos hundidos, y sobre las bajas propias solo detalla los de tres buques, añadiendo que se ignora la suerte «de algunos destructores que no han regresado aún». El día 2 se declaró fiesta oficial en Alemania para celebrar la victoria sobre la flota británica. El 4 se dispuso que fuera día de luto para dar cristiana sepultura a los fallecidos, y el 5 de junio, el káiser visitó a las dotaciones y finalizó su vibrante discurso con la frase «La flota británica ha sido vencida».

El triunfalismo se apoderó de la prensa alemana y la misma tónica reinó en los titulares de los periódicos de las naciones neutrales del 2 de junio. Cuando por la noche del día 1 de julio el comunicado alemán llegó al Almirantazgo británico, todavía no contaban con un informe oficial de Jellicoe, pero temían una gran victoria del enemigo, por lo que censuraron el comunicado alemán hasta media mañana del día siguiente. La llegada a Londres de la prensa

La Grand Fleet.

extranjera propició una serie de rumores que obligó al Gobierno a entregar a la prensa a regañadientes el comunicado oficial alemán.

Estas primeras noticias harían creer al pueblo inglés, y al resto del mundo, que la Grand Fleet había sido víctima de la más grande derrota naval. Poco después se recibió un escueto parte de Jellicoe, en el que se refería, en líneas generales, al desarrollo de la acción, detallaba las pérdidas propias y valoraba con extrema prudencia las bajas de la Marina alemana, sin citar los nombres de los buques hundidos. El breve informe de Jellicoe fue interpretado por el Almirantazgo como que algo había salido mal y que, desde luego, la Grand Fleet no podía cantar victoria.

Los periódicos ingleses el día 3 publicaron, por fin, el comunicado del Almirantazgo británico, que causó un efecto desastroso en la capital inglesa. El parte era pesimista, sin mencionar, ni una sola vez, la palabra victoria. Se daban por perdidos 17 buques propios: de 11 de ellos se citaban los nombres y los restantes eran seis destructores desaparecidos. En cuanto a las pérdidas alemanas, se citaba el hundimiento de cuatro buques, pero sin aportar nombres.

La opinión pública busca al culpable del fiasco

El resultado de Jutlandia, tan imprevisto por el pueblo británico, produjo una dolorosa sacudida de desencanto. Y bien pronto el pueblo inglés comenzó a inquirir sobre quién era el responsable del fiasco. En tal búsqueda se mezclaban los intereses políticos, las pasiones personales y las simpatías o falta de ellas de los personajes involucrados. Jellicoe no gozaba de popularidad en el mundo de los periodistas, a los que siempre había evitado. Beatty, por el contrario, tenía gran aceptación en la alta sociedad, en el Parlamento y entre la clase periodística. Además era millonario por su matrimonio con una rica heredera.

El culpable de no haber obtenido una victoria resonante —a lo Trafalgar— era el almirante en jefe, Sir John Jellicoe, quien había permitido que la Hochseeflotte regresara a sus bases prácticamente intacta. Mientras, el supuesto héroe no podía ser otro que Beatty, el jefe de la escuadra que más había padecido en la batalla, el que se había acercado más al enemigo, el que se había batido con él con gran arrojo y valentía. Este afán de combatir, en detrimento de su misión principal —la de informar a su superior de la entidad y situación de la flota enemiga—, es lo que le echaban en cara sus detractores a Beatty.

Aún no habían transcurridos cinco meses de Jutlandia cuando el ministro Balfour ofreció a Jellicoe el cargo de primer lord del Almirantazgo, y haciéndose eco del clamor popular el Gobierno nombró a Beatty para sustituirle en el mando de la Grand Fleet. Jellicoe aceptó el nuevo cargo con cierta amargura, tal como dejó escrito en sus memorias: «Dejé el buque insignia *Iron Duke*

Almirante Sir John Jellicoe a bordo del HMS *Iron Duke*.

el 28 de noviembre con gran tristeza, después de 28 meses de ejercer el mando de la Grand Fleet, desde el principio de las operaciones».

En aquella ocasión pesó sobre el ánimo de Jellicoe la amargura por la injusticia de alguno de sus compañeros y muchísimos de sus compatriotas, que le achacaban la culpa de no haber aniquilado a la flota enemiga en Jutlandia y ensalzaban hasta la hipérbole, con falta de fundamento, la personalidad, por otra parte también ilustre, de Beatty.

Jellicoe, que podía haber justificado plenamente su conducta y sus órdenes preliminares del combate y durante su desarrollo, optó por callar para no perturbar la unanimidad patriótica en momentos tan difíciles. Jellicoe, que era la representación típica de *gentleman* y de hombre de honor, aguantó silencioso críticas, censuras y diatribas, y con la misma prudencia característica de su temperamento ecuánime esperó a que el tiempo le hiciera justicia.

Una polémica que no cesa

Desde el lado británico, Jellicoe y Beatty fueron los protagonistas de la batalla de Jutlandia, frente a los almirantes alemanes Von Scheer e Hipper, estos dos perfectamente compenetrados. Durante la guerra, Hipper siempre secundó certeramente a su jefe, interpretando exactamente lo que tenía que hacer y haciéndolo magistralmente.

Jellicoe y Beatty eran dos almirantes de temperamentos muy distintos: más impetuoso y arriesgado Beatty, más sereno y prudente Jellicoe; más confiado en el estudio y en la maniobra este, y más en el valor y en la improvisación el

otro. Dos marinos representativos de su época, de los que no se puede citar a uno sin evocar al otro. No había buena comunicación entre ellos, ni en puerto ni en la mar, y eso se dejó notar en la guerra, y en especial en Jutlandia, donde cada uno fue por su lado, sin tener en cuenta al otro.

Pero lo peregrino de la cuestión al enjuiciar el rol de cada uno de ellos en Jutlandia es que no se compara la actuación de Jellicoe con la de Von Scheer, ni la de Beatty con la de Hipper, respectivos adversarios en el mando supremo de las sus respectivas flotas y en el de las escuadras de cruceros de batalla, sino que se pone en parangón la actuación de Jellicoe con la de su subordinado Beatty, como si estos hubieran sido los enemigos entre sí, en vez de serlo ambos de los almirantes germanos.

En general, a Jellicoe se le culpa de falta de acometividad, aunque la conducta que siguió en Jutlandia había sido previamente expuesta y aceptada por el Almirantazgo. Al respecto, a principios de 1914, Jellicoe había declarado que los alemanes eran superiores a los ingleses en submarinos, minadores y torpedos, y confiaban en estos medios en caso de una batalla. Por tanto, si la escuadra enemiga se retiraba al avanzar los buques británicos, él se negaría a seguirla por no querer exponerlos a los riesgos citados. La táctica que proponía era, desde luego, repugnante para las tradiciones británicas, pero inevitable dadas las circunstancias; y el almirante añadía que, aunque semejante proceder le desacreditara a él personalmente, pedía la confianza del Almirantazgo en caso preciso.

Esta contingencia prevista surgió en Jutlandia, pero algunos analistas estiman que, dados los efectivos ingleses, la aceptación de ciertos riesgos habría estado justificada, pero el peso de tan enorme responsabilidad actuó en forma decisiva sobre Jellicoe, que durante todo el combate estuvo dominado por el temor a los torpedos alemanes. Por eso, lejos de perseguir al enemigo en el momento más crítico de la batalla, lo que hizo fue arrumbar al Sur y alejarse de él.

La batalla de Jutlandia para muchos analistas podría haber sido para la Royal Navy el Trafalgar del siglo XX, y si no lo fue se debió a que se dejó escapar, por falta de acometividad, a la Flota de Alta Mar. Las palabras escritas por Beatty un año más tarde, tras llegar a ser comandante en jefe de la Grand Fleet en lugar de Jellicoe, son al respecto reveladoras: «Parece apenas un año desde ese día terrible cuando podríamos haber alcanzado tanto, y nuestro fracaso para hacerlo así nos ha costado barcos magníficos y valerosas vidas. Según pasa el tiempo, uno se da cuenta más claramente de la oportunidad que se perdió, una oportunidad que nunca volverá a ocurrir, y lo que habría sido fácil entonces será infinitamente más difícil en el futuro».

Cuando después de la guerra algunos protagonistas de Jutlandia publicaron sus memorias y los tratadistas navales dispusieron de documentación oficial y de acceso a ciertos archivos, vio la luz una serie de libros que reavivó el debate sobre el auténtico vencedor en Jutlandia.

Beatty supo captar la confianza y simpatía del entonces primer lord del Almirantazgo, Winston Churchill, quien en su obra sobre la Gran Guerra, *La crisis mundial*, al ensalzar la personalidad de Beatty justificando la confianza que depositó en él, sin querer realza los defectos que sus detractores le atribuyen: escasa formación como jefe, poco entrenado como almirante, más curtido en la guerra terrestre y demasiado favorecido por su fortuna y las amistades en su rápida carrera. También comenta que a Beatty se le había ofrecido un mando de contralmirante en la escuadra del Átlantico y que lo rehusó, decisión grave y sin precedentes en la Marina británica.

Pero semejantes antecedentes no hicieron mella en el ánimo de Churchill, que le nombró su secretario naval y durante 15 meses trabajaron juntos. Al quedar vacante el mando de la escuadra de cruceros de batalla, en 1913, le nombró para este cargo de tanta importancia y responsabilidad. También en su citado libro, Churchill escribe: «Cuando fui a visitar a Beatty a bordo del Crucero *Lion,* que aún tenía frescas las heridas recibidas en Dogger Bank, oí de los oficiales de la escuadra la expresión de su entusiasmo por su almirante. Recuerdo que el almirante Pakemham, tan imperturbable de ordinario, me asió por la manga diciéndome: "Primer lord, os hablo confidencialmente, Nelson ha resucitado en Beatty, palabras que jamás se apartaron de mi memoria"».

Por otra parte, el vicealmirante Harper, en su célebre y polémico libro *La verdad sobre la Batalla de Jutlandia*, comparando esta con un *match* entre dos púgiles, dice: «Debemos reconocer francamente que el primer *round* fue favorable al enemigo». Y añade: «Es un hecho indiscutible que en esta fase de la batalla, en la lucha de los cruceros de combate, una escuadra británica muy superior en número y en poder artillero, no consiguió batir a un adversario inferior que no había hecho ningún esfuerzo para eludir el combate, y este adversario infringió a Beatty lo que no puede recibir más que un nombre: una derrota parcial».

Como ya hemos visto, seis cruceros de batalla ingleses contra cinco alemanes tomaron parte en esta primera fase de la batalla, y aquellos montaban artillería de superior calibre a la de estos. Y el resultado de la cruenta acción fue que el tiro certero de los germanos destruyó en pocos minutos a los ingleses *Queen Mary* e *Indefatigable*, que se hundieron con casi toda la tripulación, cerca de 2.000 hombres, quedando gravemente averiados con numerosas bajas otros buques de Beatty, entre ellos el *Lion*. Poco después se hundió otro buque de la misma clase, el *Invencible*.

De la escuadra de Hipper, solo fue alcanzado su buque insignia, el *Lutzow*, que fue hundido posteriormente por su dotación, siendo el único de los cinco cruceros de batalla germanos que fue echado a pique.

Harper, en su libro citado, se lanza a fondo defendiendo enérgicamente la actuacion de Jellicoe en Jutlandia y combate acremente la de Beatty. Su obra la acabó de escribir en 1919, pero hasta 1927 no pudo salir la primera edición por las dificultades que le pusieron en los círculos próximos al Almirantazgo,

cuyo primer lord era Beatty, que también en este cargo había sucedido a Jellicoe.

Y después de Harper, otro vicealmirante británico, Sir Reginald Bacon, dedica su discutido libro *El escándalo de Jutlandia* «A la justicia y a la verdad», las dos diosas abandonadas que hoy no se veneran ya más que en un oscuro rincón del Panteón británico. La *verdad* se refería en este caso a la clara y comprobada relación de hechos de la campaña naval dirigida por Jellicoe, a la vez que lanza una violenta diatriba contra Beatty: compara la hoja de servicios de este con la de aquel, resultando el balance muy favorable a este último en cuanto a los cargos y mandos ejercidos en la Royal Navy. Y en cuanto a la *justicia*, se refiere al tributo de gratitud y reconocimiento que merecía Jellicoe de sus compatriotas y de la causa aliada en general por su sabio proceder en la preparación y desarrollo de la gran batalla de Jutlandia.

Las dos mentalidades, la prudencia en Jellicoe y la impulsiva de Beatty, están, y estarán siempre, presentes en los procesos de decisión de todo mando en la mar.

En la acometividad del impulsivo puede radicar la clave del golpe audaz que conduzca a la victoria o al desastre. En la reserva del prudente suele anidar el dilema de evitar una derrota o la pérdida de una ocasión única que desemboque en la victoria.

Jellicoe acarreó con el inconveniente de la mentalidad tradicional de la Armada británica, que en Jutlandia estaba representada por Beatty, y los ingleses vieron en él el venerado espíritu de Nelson. Sin embargo, Beatty no tenía sobre sus espaldas las graves responsabilidades de su jefe, el único que podía perder la guerra en una sola tarde; ni Inglaterra, como en tiempos de Nelson, otra escuadra disponible en el caso de que la Grand Fleet fuese derrotada.

En Jutlandia, Jellicoe pudo o no destruir la Flota de Alta Mar del káiser Guillermo II, pero lo cierto es que esta permaneció encerrada en sus bases y no volvió a operar en la mar y que sus acorazados fueron hundidos por sus propias dotaciones en la bahía de Scapa Flow.