PRIMERA GUERRA MUNDIAL EN EL MEDITERRÁNEO

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ



Introducción



RAS el asesinato en Sarajevo del archiduque Francisco Fernando de Austria el 28 de junio de 1914, se sucedió una serie de acontecimientos que desembocaron en la Primera Guerra Mundial. Comenzó el 28 de julio de aquel año con la invasión de Serbia por Austria, y siguió con la entrada en la guerra de otros países en un gran efecto dominó. Alemania declaró la guerra a Rusia el 1 de agosto. Francia comenzó su movilización el 2 y Alemania le declaró la guerra el día 3. El Reino Unido declaró la guerra a Alemania en la tarde del 4 de agosto. Japón, aliado con Gran Bretaña desde 1902, hizo lo propio a Alemania el 23 de agosto. Esta, por su parte, declaró la guerra a Rusia el 1 de noviembre, y ese mismo día Rusia lo hizo con Turquía. Italia entró en la

guerra el 23 de mayo de 1915. Estados Unidos, el 6 de abril de 1917, además de otros países que también tomaron parte.

La situación había arrancado de dos grandes alianzas que se habían constituido en 1882. Por una parte estaban los aliados de la Triple Entente: Francia, Reino Unido y Rusia; y por la otra, las potencias centrales de la Triple Alianza: Alemania, Austria-Hungría e Italia, que cambió de bando. En la guerra se enfrentaron dos países de la Triple Alianza —o potencias centrales—, Alemania y Austria-Hungría, a las que se unió Turquía en 1914 y Bulgaria en 1915, contra la Triple Entente —o aliados—, a los que se unieron otros países.

A modo de resumen, los países que tomaron parte en la guerra de forma plena o con alguna intervención militar fueron los siguientes, citados por orden alfabético. Potencias centrales: Alemania, Austria-Hungría, Bulgaria y Turquía. Aliados: Armenia, Australia, Bélgica, Brasil, Canadá, Checoslovaquia, Estados Unidos, Finlandia, Francia, Grecia, India británica, Italia, Japón,

Montenegro, Nepal, Nueva Zelanda, Portugal, Reino Unido, Rumanía, Rusia, San Marino, Serbia, Siam y Sudáfrica.

Durante la contienda, uno de los teatros de operaciones fue el mar Mediterráneo con sus mares interiores, Adriático, Mármara y Negro, donde tuvieron lugar diversas acciones, de las que destacaron la campaña de los Dardanelos y los desembarcos en Galípoli en 1915 y la batalla del canal de Otranto en 1917.



Mapa del Mediterráneo. (Composición: M. González).

La guerra en el Mediterráneo

Al declararse la guerra, Francia e Inglaterra enviaron buques al Adriático para impedir la salida de la escuadra austro-húngara al Mediterráneo, aunque algunos de sus submarinos consiguieron hacerlo. Italia, que en principio se había mantenido neutral, el 23 de mayo de 1915 también declaró la guerra a Austria-Hungría por problemas territoriales fronterizos. A partir de entonces, unidades de los tres aliados, Francia, Italia e Inglaterra, llevaron a cabo diversas acciones en el Adriático y establecieron una barrera de bloqueo en Otranto. Desde el principio de la contienda, Francia también empezó a operar con sus barcos en la parte oeste del Mediterráneo para dar protección al paso de tropas desde Túnez y Argelia a Europa.

A principios de agosto de 1914, los alemanes tenían en el Mediterráneo el crucero de batalla *Goeben* y el crucero ligero *Breslau*, y los ingleses contaban en dicho mar, entre otros barcos, con tres cruceros de batalla, *Indefatigable*, *Indomitable* e *Inflexible*, y cuatro cruceros acorazados: *Black Prince*, *Defence*, *Duke of Edinburgh* y *Warrior*. Entre algunos de estos barcos se produjo una

curiosa situación. En la madrugada del 4 de agosto, los dos cruceros alemanes bombardearon los puertos argelinos de Bone y Philippeville para entorpecer el embarco de tropas francesas con destino a Europa, y a las 0930 horas se encontraron en la mar con los ingleses *Indefatigable* e *Indomitable*. Los barcos tocaron zafarrancho de combate y, tras el intercambio de saludos en la mar, los británicos se situaron en las inmediaciones de los alemanes sin poder hacer otra cosa, ya que la guerra entre ambos países aún no había sido declarada. Por la tarde todos aumentaron velocidad hasta alcanzar la máxima y, ya declarada la guerra, los alemanes, que eran más rápidos, consiguieron ganar distancia y se perdieron de vista. Tras diversos movimientos, el día 10 pasaron los Dardanelos, y el día 12 Turquía anunció que los había adquirido para incorporarlos a su Armada. Mientras tanto, para bloquearlos, los ingleses *Indefatigable* e *Indomitable*, junto con los franceses *Suffren* y *Vérité*, se apostaron en la isla de Lemnos, fuera de los Dardanelos y a unas 40 millas.

A principios de 1915, en el frente occidental los alemanes se aferraban al terreno atrincherados en Francia; en el frente oriental la actividad de los austro-húngaros se había estancado con la llegada del invierno, y en el Cáucaso el ejército ruso sufría una fuerte presión por parte de los turcos. En esta situación, entre los aliados se discutían dos alternativas: una era actuar en el frente occidental contra los alemanes y no mover fuerzas a otras zonas; la otra era actuar en el Mediterráneo oriental y atacar a Turquía, considerada como el aliado más débil de las potencias centrales, para a continuación hacérselo por la espalda a Austria-Hungría. Entre los partidarios de esta opción estaban Winston Churchill, primer lord del Almirantazgo, y el secretario del Departamento de Guerra Británico, lord Kitchener. Mientras tanto, el ejército ruso solicitaba a sus aliados una maniobra de diversión para aliviar la presión producida por el ejército turco en el Cáucaso. Esta situación llevó a los aliados a intentar pasar los Dardanelos en 1915, y posteriormente a desembarcar en Galípoli.

A partir de su entrada en la guerra al lado de los aliados, la Armada italiana sufrió algunos percances graves. El 27 de septiembre de 1915, el acorazado *Benedetto Brin* resultó destruido en el puerto de Brindisi por explosiones internas debidas a un sabotaje. Y el 2 de agosto de 1916, el acorazado *Leonardo da Vinci* sufrió la misma desgracia en Tarento, con explosiones internas y un incendio, que al parecer también se debió a un sabotaje.

Alemania envió submarinos al Mediterráneo tras el intento aliado de pasar los Dardanelos en marzo de 1915, y comenzó a atacar al tráfico. En octubre de dicho año hundieron 18 barcos aliados, en noviembre 44, en diciembre 17 y en el año 1916 los aliados llegaron a perder por ataques de submarinos 415 buques, con algo más de un millón de toneladas. Los submarinos alemanes también hundieron buques de guerra aliados por ataques directos. El 26 de febrero de 1916, el *U-35* torpedeó y hundió, a la altura del cabo Matapán, al crucero auxiliar francés *Provence II*, dedicado al transporte de tropas, que



El crucero auxiliar francés *Provence II* hundiéndose a la altura del cabo Matapán, el 26 de febrero de 1916, tras haber sido torpedeado por el submarino alemán *U-35*. (Cromo de Chocolate Amatller. Colección: M. González).

llevaba a bordo unos 2.500 hombres, de los que se salvaron 870. El 27 de diciembre de 1916, el *UB-47* torpedeó y hundió al acorazado francés *Gaulois* en el mar Egeo. El 9 de enero de 1917, el *pre-Dreadnought* británico *Cornwallis* fue torpedeado y hundido por el *U-32* a 60 millas al este de Malta. El 19 de marzo del mismo año, el *U-64* hundió al acorazado francés *Danto*n a unas 20 millas al sudeste de Cerdeña. Y los submarinos también consiguieron otros hundimientos en las zonas de los Dardanelos y Galípoli, como veremos.

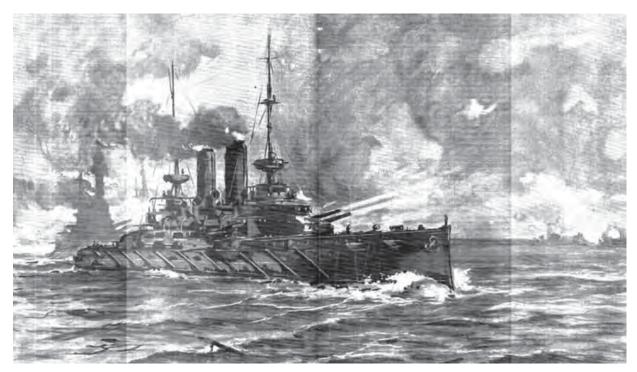
Las actividades de minado desarrolladas por estos submarinos a veces también se vieron coronadas por el éxito, como fue el caso del *pre-Dread-nought* británico *Russell*, que el 27 de abril de 1916 chocó cerca de Malta con dos minas fondeadas por el *U-73* y se hundió. En la noche del 11 al 12 de diciembre de 1916, el acorazado italiano *Regina Margherita* se hundió al chocar con dos minas fondeadas por el *UB-14* cerca de Tarento, muriendo 675 hombres de su dotación. Y el 4 de enero de 1917, el *pre-Dreadnought* ruso *Peresviet* se hundió en Port Said al chocar con una mina fondeada por el *U-73*.

Por otra parte, Japón, aliado del Reino Unido, a partir de abril de 1917 envió al Mediterráneo 14 destructores que resultaron muy eficaces en patrullas y en acciones de lucha antisubmarina. De ellos, el destructor *Sakaki* fue hundido por torpedos del *U-27*.

Los cruceros de batalla *Goeben* y *Breslau* operaron en el mar Negro, pero permanecieron durante mucho tiempo bloqueados en los Dardanelos sin poder salir al Mediterráneo, hasta que al final lograron hacerlo, y el 20 de enero de 1918 hundieron en el Egeo, a la altura de la isla turca de Imbros, a los monitores británicos *Raglan* y *M28*. Poco después se hundió el *Breslau* al chocar con minas. El *Goeben* fue atacado por aviones británicos, y al intentar esquivarlos chocó con otra mina que le produjo severas averías. Regresó a los Dardanelos, y acosado por los aviones varó en una playa en Nagara para no hundirse, y allí siguió siendo atacado por la aviación del *Ark Royal*, que le lanzó bombas sin resultados. El submarino británico *E-14* entró en los Dardanelos para intentar acabar con él, pero tocó una mina y se hundió. Más adelante, el *Goeben* fue reflotado y llevado a Izmir, donde fue reparado.

Los Dardanelos

Kitchener era partidario de operar en Turquía pero, influenciado por los que no querían mover efectivos del frente occidental, no se atrevió a comprometer fuerzas para ayudar a los rusos y sugirió que se efectuara una demostración naval. En cambio Churchill, partidario del empleo de la superioridad naval británica y deseoso de actuar contra Turquía, aprovechó la ocasión e ideó una maniobra de paso por los Dardanelos para atacar Constantinopla,



Paso del estrecho de los Dardanelos a principios de 1915. (Grabado publicado en *La Ilustración Española y Americana*, 22 de marzo de 1915).

abrir la comunicación entre el Mediterráneo y el mar Negro, forzar a Turquía a abandonar las potencias centrales, salir de la guerra y facilitar el aprovisionamiento del Ejército ruso.

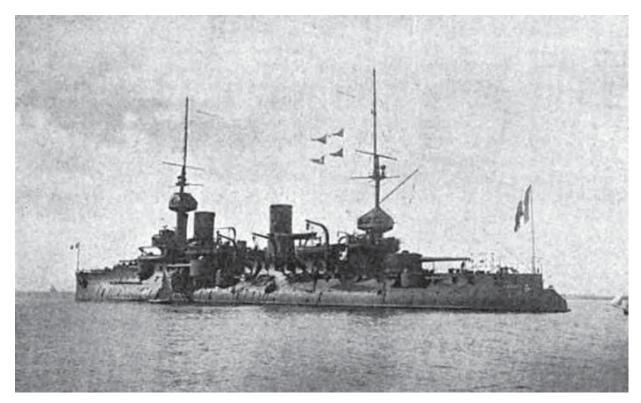
La idea de Churchill de pasar los Dardanelos siguió adelante, aunque no era una empresa fácil. Dardanelos es un estrecho de 38 millas de largo que separa la península de Galípoli, en la Turquía europea, de la Turquía asiática, y une el Mediterráneo con el mar de Mármara, que a través del Bósforo enlaza con el mar Negro. Tiene una anchura que varía entre 1 y 3,5 millas, con solo media milla frente a Tchana, y una corriente de entre dos y cinco nudos. Su orilla norte está formada sobre todo por acantilados de 30 a 100 metros de altura desde los que se puede dominar todo el estrecho. Sus aguas eran fácilmente minables, y en aquellos tiempos estaban fuertemente defendidas por artillería de costa dispuesta en las colinas a ambas bandas.

Ya con anterioridad, el 3 de noviembre de 1914, buques aliados habían realizado un bombardeo de los fuertes más occidentales, los más exteriores de los Dardanelos, que eran visibles y atacables desde muchos lugares, y lo hicieron con cierto éxito, como pudieron comprobar comandos enviados a tierra. Pero aquella operación alertó a los turcos, que reforzaron sus defensas.

Para pasar el estrecho, los aliados organizaron una fuerza naval al mando del vicealmirante inglés Carden, formada, entre otras unidades, por 10 acorazados: siete británicos, *Agamemnon, Albion, Cornwallis, Lord Nelson, Queen Elizabeth, Triumph* y *Vegeance*, y tres franceses, *Bouvet, Gaulois, Suffren*, además del crucero de batalla británico *Inflexible*, el portahidroaviones también británico *Ark Royal*, cuatro cruceros ligeros, 16 destructores, siete submarinos y unos 12 pesqueros preparados para actuar como dragaminas, a los que a lo largo de las operaciones se unieron más acorazados y otros barcos. Mientras tanto los turcos, informados de lo que se les venía encima, habían reforzado sus defensas con tropas y artillería de campaña, y habían sembrado numerosos campos de minas en las aguas del estrecho.

El 19 de febrero de 1915 comenzaron las operaciones, en las que los acorazados aliados empezaron el bombardeo de los fuertes y baterías de la entrada, a los que siguieron otros bombardeos los días 25 y 26 de febrero y 1 y 2 de marzo. Al principio, los aliados destruyeron algunas baterías y creyeron que la victoria era fácil, pero el mal tiempo entorpeció las maniobras y retrasó el desarrollo de las operaciones. El 5 y 6 de marzo, el *Queen Elizabeth* intentó llevar a cabo el bombardeo de los fuertes desde fuera del estrecho con barcos en el interior para observar y corregir el tiro, pero no obtuvo resultados. Y lo volvió a intentar dos veces más sin éxito.

Carden cayó enfermo, y el 16 de marzo le sustituyó en el mando su segundo, el vicealmirante De Robeck, quien, siguiendo órdenes, hacia el mediodía del día 18 decidió intentar el paso del estrecho en fuerza, con 18 acorazados apoyados por cruceros y destructores. La operación comenzó a las 11:30, pero cuando estaban dentro los turcos empezaron a abrir un nutrido fuego, que

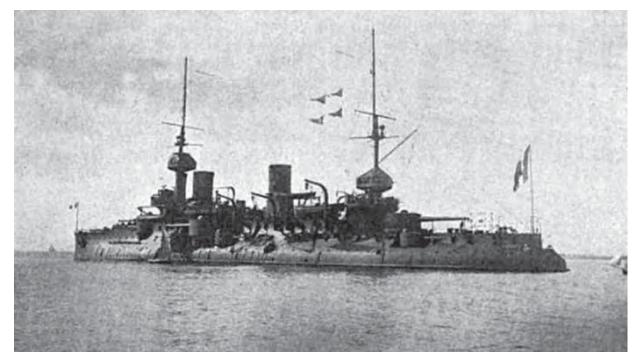


Acorazado francés Bouvet. (Foto: www.wikipedia.org).

alcanzó al crucero británico *Inflexible* obligándole a retirarse con averías y un incendio a bordo, aunque se incorporó a las 1600 horas. El acorazado británico *Agamemnon* también se tuvo que retirar al haber sido alcanzado una docena de veces por el fuego turco. También sufrieron severos daños por el fuego de costa los franceses *Suffren* y *Gaulois*; este último, para no hundirse tuvo que varar en una isla cercana.

Por otra parte, sobre las 1400, el acorazado francés *Bouvet* tocó una mina en la bahía de Eren Keui, en la parte sur y más amplia de la entrada, y se fue al fondo con unos 800 hombres. Poco después de las 1600, otros tres barcos sufrieron graves percances. El recién reincorporado crucero británico *Inflexible* chocó con otra mina y se tuvo que ir a Malta muy averiado. El acorazado británico *Irresistible* topó con otra y su dotación lo abandonó. Y sobre las 1800 horas, el también acorazado británico *Ocean*, que había sido enviado para ayudar al *Irresistible*, tocó una nueva mina y también fue abandonado por su tripulación. Ambos barcos terminaron por hundirse.

Ante tan cuantiosas pérdidas, el 22 de marzo, De Robeck tenía claro que era imposible pasar el estrecho sin contar con apoyo de tierra, por lo que ordenó la retirada general y desistió de efectuar el paso de los Dardanelos. En cuanto al *Gaulois*, más tarde fue reflotado y reparado en Malta, pero como hemos visto, el 27 de diciembre de 1916 fue hundido en el mar Egeo por el submarino alemán *UB-47*. El resultado fue que los aliados perdieron tres



Acorazado británico *Irresistible* hundiéndose tras haber chocado con una mina en los Dardanelos el 18 de marzo de 1915. (Foto: www.wikipedia.org).

buques por las minas y otros resultaron muy averiados por la artillería y las minas, tuvieron más de 900 bajas y no consiguieron pasar.

Los efectos de la artillería de costa turca habían sido muy importantes, pero las mayores pérdidas se debieron a las minas, que demostraron su gran eficacia, ya que en parte no se había contado con su presencia. Los turcos habían fondeado campos de minas en el estrecho y los dragaminas aliados habían hecho su barrido, pero un pequeño barco turco, el minador *Nusret*, fondeó unas 20 minas el día 8 de marzo cerca de la playa de la bahía de Eren Keui, de las que el día 16 habían sido dragadas tres. Los aliados creyeron que eran flotantes, no les prestaron mayor atención y no efectuaron un barrido a fondo de la zona, lo que tuvo funestas consecuencias.

El fracaso fue total, y la demostración de que era imposible franquear los Dardanelos no ofreció duda a los aliados, que reconocieron que si se quería llevar a cabo una acción de fuerza contra Turquía para después ir contra Alemania y Austria-Hungría era necesario desembarcar un fuerte contingente en alguna zona de la costa por fuera de los Dardanelos.

Galípoli. Preparación y movimiento hacia el objetivo

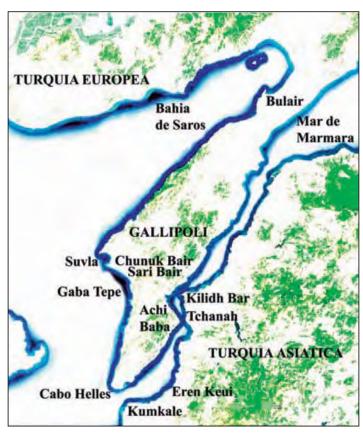
El lugar elegido para desembarcar fue Galípoli, en el extremo exterior de la orilla norte de los Dardanelos. Es una península de topografía muy accidentada, con unos 65 km de largo por 20 de ancho máximo, unida a tierra por el istmo de Bulair en el extremo nordeste, de unos cuatro kilómetros de ancho.

La idea general era desembarcar en la orilla oeste para tomar sus fuertes y baterías, a continuación destruir las de la orilla sur, ocuparla y tener libre el paso de los Dardanelos para los barcos.

La decisión de desembarcar en Galípoli hizo que el 26 de marzo Kitchener enviara desde Alejandría una fuerza expedicionaria de más de 70.000 hombres al mando del general jefe de la fuerza de desembarco Hamilton, veterano de la guerra de los bóers, desconocedor de la zona, sin experiencia en guerra anfibia y con escaso ascendiente sobre sus generales subordinados. La fuerza contaba con una división británica de unos 17.000 hombres, un cuerpo de ejército de tropas australianas y neozelandesas de más de 35.000 hombres —el Australian New Zeeland Army Corps o ANZAC—, una división francesa y una naval formada por marinería e infantes de marina. Por desgracia para los aliados, se dieron cuenta tarde de que los transportes habían sido cargados incorrectamente al estibar en el fondo de las bodegas material de urgente necesidad en los primeros momentos del desembarco, lo que obligó a la fuerza a regresar a Alejandría y supuso un retraso de unas tres semanas.

En Mudros, puerto de la isla griega de Lemnos, situada a unas 40 millas de la boca de los Dardanelos, mucho personal y material de los transportes fue acomodado en embarcaciones de desembarco, que iban a ser remolcadas hasta Galípoli por botes a vapor y remolcadores. Y el viejo carbonero River Clyde fue convertido en transporte de tropas con capacidad para 2.000 soldados, para lo que se le dotó de portas en los costados y portalones que corrían horizontales hacia las amuras, donde terminaban en rampas hasta la flotación.

El general Hamilton discutió con los mandos de las fuerzas la forma de llevar a cabo la operación y los posibles lugares de desembarco. Una cosa parecía clara: había que



Mapa de Galípoli y los Dardanelos. (Composición: M. González a partir de un mapa de *Google Earth*).

desembarcar en la península de Galípoli y ocupar el terreno para permitir el paso de la flota por los Dardanelos; también se consideró la conveniencia de que un contingente desembarcara en la margen sur y parte asiática del estrecho para destruir las baterías de artillería enemigas. Después de muchas discusiones, tras un reconocimiento visual de la entrada de los Dardanelos y la costa de Galípoli hasta el istmo de Bulair, y una vez estudiados mapas de la zona tomados principalmente de guías turísticas, el mando decidió que la división británica desembarcara en cinco pequeñas playas de cabo Helles —extremo sudoeste de la península de Galípoli— para desde allí ocupar las cotas de Achi Baba y enlazar con el ANZAC, que tenía que desembarcar a unas tres millas al norte de Gaba Tepe para tomar las cotas de Kilidh-bahr y la parte más estrecha de los Dardanelos a la altura de Tchana. Los franceses por su parte desembarcarían en Kumkale, en el extremo sur de la embocadura, en una maniobra de diversión para destruir la artillería enemiga. Por último, la división naval efectuaría otra maniobra de diversión en la bahía de Saros, con un simulacro de desembarco en Bulair. El posible desembarco en Bulair había sido descartado por los muchos obstáculos que había en la playa, por la eventual amenaza submarina en aguas tan restringidas y por la excesiva lejanía de la isla de Lemnos.

La fuerza expedicionaria salió de Mudros el 23 de abril, y a medianoche del día 24 los 200 barcos participantes se encontraban ante las costas de Galípoli listos para el asalto. Mientras tanto, el ejército turco había reaccionado y ocupaba sus posiciones. Tras el fracaso de los aliados en marzo al intentar pasar los Dardanelos, el general alemán Von Sanders tomó el mando del Quinto Ejército Turco e inmediatamente se dedicó a preparar la defensa. Colocó un primer núcleo de fuerzas en Bulair, un segundo núcleo en el centro de Galípoli y el tercero en la zona del cabo Helles, además de otros núcleos más reducidos por diferentes puntos de las costas. Para entonces la sorpresa había desaparecido, y si en los bombardeos iniciales de febrero en los Dardanelos solo había dos divisiones turcas, estas aumentaron a cuatro con el ataque del 18 de marzo, y ahora, al comienzo de los desembarcos, los turcos ya contaban con seis divisiones contra las cinco divisiones de los asaltantes.

Desembarco. Días 25 y 26 de abril

Para las operaciones, Hamilton utilizó el *Queen Elizabeth* como su puesto de mando. Al amanecer del día 25, después de un intenso fuego naval, comenzó el desembarco de la división británica en las cinco playas del sector del cabo Helles bajo la cobertura del fuego de los acorazados. En cuatro de las playas, designadas «S», «W», «X» e «Y», el desembarco se realizó de acuerdo con lo planeado y sin contratiempos. En la quinta playa, designada «V», la operación corrió a cargo del *River Clyde*, que varó creyendo que en la playa y

áreas cercanas no había defensores, ya que desde tierra no había habido respuesta al fuego que sobre las supuestas posiciones turcas había realizado el acorazado Albion. La realidad era que los turcos habían recibido la orden de no abrir fuego hasta que comenzaran a desembarcar las tropas aliadas, y por eso aguantaron el fuego naval en sus puestos sin dar señales de vida. Pero en cuanto comenzó el desembarco, tanto el River Clyde como las barcazas que le acompañaban recibieron una nube de proyectiles que produjo una gran cantidad de bajas. Muchos soldados murieron mientras esperaban el momento de saltar a tierra y numerosas barcazas quedaron a la deriva repletas de cadáveres, mientras el fuego de los acorazados trataba de anular el de los defensores. Por otra parte, las rampas del carbonero quedaron muy lejos de la playa por lo que fue necesario utilizar embarcaciones a modo de pontones hasta tierra firme, lo que hizo todavía más lento y peligroso el desembarco. Después de varios intentos, los supervivientes del *River Clyde* tuvieron que buscar refugio en su interior y esperar a la noche, en que los 1.000 soldados que quedaban vivos del total de 2.000 que transportaba el barco, pudieron por fin desembarcar.

En cuanto al ANZAC en el sector de Gaba Tepe, por errores de navegación y por las fuertes corrientes, desembarcó una milla más al norte de lo previsto, y en lugar de una playa de arena los soldados se encontraron en una zona



Desembarco de franceses en Galípoli. (Foto: www.wikipedia.org).

rocosa y de difícil tránsito. De todas formas no tuvieron oposición, y comenzaron inmediatamente el despliegue en tierra y la escalada a las cotas de ChunuK Bair y Sari Bair. El problema para ellos surgió muy pronto, cuando el general turco Mustafa Kemal (que más tarde iba a ser el llamado Atatürk, padre de la patria turca), al tener conocimiento del desembarco en Gaba Tepe, se dirigió a interceptar a los invasores, que fueron repelidos y tuvieron que retroceder para atrincherarse en la playa.

De acuerdo con lo programado, la fuerza francesa desembarcó en Kumkale y la división naval operó en Saros. La aviación del *Ark Royal* apoyó al ANZAC durante su desembarco y realizó misiones de reconocimiento y apoyo durante las operaciones en Galípoli.

Al amanecer del día 26 la situación de los asaltantes era muy precaria, ya que los del sector del cabo Helles también habían encontrado oposición, que les obligó a atrincherarse. Fue necesario enviar refuerzos, pero faltaban botes y lanchas de desembarco, y también fuerzas, y al principio hubo que echar mano de la división naval que había efectuado su maniobra en el golfo de Saros y de la fuerza francesa que había operado en Kumkale.

Transcurso de las operaciones

Lo que había sido planeado como una operación de movimientos rápidos y contundentes pasó a ser una guerra estática de trincheras, con un gran desgaste, en que unos y otros, pegados al terreno, se disputaron cada palmo de este. Para los asaltantes, los movimientos, las comunicaciones y los abastecimientos eran lentos y difíciles, a veces por caminos tortuosos y bajo intenso fuego turco, que destrozaba a los desembarcados desde los acantilados, produciéndoles muchas bajas. A modo de ejemplo se puede apuntar que hacia el 10 de mayo los aliados habían desembarcado unos 80.000 hombres, entre los que había habido unas 23.000 bajas —14.000 inglesas y 9.000 francesas—, que representaban casi un 29 por 100 del personal desembarcado. Debido a todos estos contratiempos, el cuartel general de Hamilton en tierra no estuvo operativo hasta el mes de junio.

Mientras tanto, en la mar continuaban las actividades de unidades de superficie y submarinos. Durante los desembarcos, el destructor turco *Muavenet-i Milliye* hundió con torpedos al acorazado británico *Goliath* a primeras horas del 13 de mayo. Más adelante, el submarino alemán *U-21* llegó hasta la zona y torpedeó y hundió otros dos acorazados británicos: el *Triumph* el 25 de mayo y el *Majestic* el 27, ambos cerca del cabo Helles.

En julio había siete divisiones aliadas en Galípoli y el Gobierno británico envió otras cinco de refuerzo, pero cuando ya contaban con un total de doce sobre el terreno, los turcos habían desplegado quince, por lo que los aliados continuaron estando en inferioridad. Para tratar de aliviar la situación efectua-

ron un nuevo asalto anfibio en la noche del 6 al 7 de agosto de 1915 en la bahía de Suvla, en el extremo noroeste de Galípoli — operación que había sido descartada en los planeamientos iniciales—, con el fin de ocupar Chunuk Bair para tratar de establecer contacto con el ANZAC y prestarle apoyo. El desembarco se realizó sin novedad, pero las tropas, totalmente desorientadas, sin mapas ni órdenes claras y con el material apilado de forma caótica, no pasaron de la playa y lo único que supieron hacer fue aferrarse al terreno y tratar de sobrevivir.

La situación continuó siendo de desgaste para ambas partes. El ejército turco se sentía fortalecido, ya que había impedido el paso de los barcos por los Dardanelos,



Hundimiento del acorazado británico *Majestic* por un submarino alemán en los Dardanelos el 27 de mayo de 1915. (Foto: www.wikipedia.org).

había detenido el avance de los aliados —que no pudieron progresar más allá de siete kilómetros tierra adentro— y estaba demostrando que era un ejército al que no había que menospreciar. Durante toda la campaña los aliados llegaron a enviar a Galípoli un total de 480.000 hombres, entre los que hubo numerosas bajas, cuya cuantía varía según las fuentes: algunos autores las cifraron en unas 250.000, y los turcos, al parecer, tuvieron unas cifras similares.

A mediados de octubre de 1915 Hamilton fue relevado del mando, que pasó al teniente general Monro, quien a la vista de la situación consideró que las operaciones habían fracasado, y como en tierra aún quedaban muchos hombres, recomendó evacuar cuanto antes. La propuesta de Monro fue aceptada y en diciembre de 1915 los aliados iniciaron la evacuación.

Retirada y reembarco

La operación de retirada comenzó el 18 de diciembre de 1915 desde el sector ANZAC y la bahía de Suvla, y el 8 de enero de 1916 desde el sector de



Sello emitido por Australia en 1965, en el 50 aniversario del ANZAC (Colección: M. González).

cabo Helles. En su conjunto fue una operación muy bien preparada e impecablemente ejecutada, gracias a la cual todos los supervivientes en tierra pudieron ser evacuados con vida. Las diferentes acciones se llevaron a cabo dentro del mayor secreto, por la noche y en total silencio. Los que aún permanecían en tierra se movían de unas posiciones a otras, efectuaban disparos desde diferentes lugares que alternaban con periodos de calma y con el fuego de los barcos, al tiempo que simulaban la preparación de depósitos en las playas, mantenían parte de sus campamentos intactos y daban la impresión de estar desarrollando una gran actividad, por lo que los turcos creyeron que se preparaba una nueva llegada de refuerzos y no se dieron cuenta de lo que en realidad ocurría hasta que finalizó la evacuación. Se calcula que reembarcaron 145.000 hombres, 15.000 caballos y 400 cañones.

Las tropas aliadas retiradas de Galípoli fueron transportadas a

Macedonia y Salónica, lo que supuso la apertura de un nuevo frente en los Balcanes.

Análisis de las operaciones en Galípoli

El plan estratégico para la toma de Galípoli en su conjunto estaba bien pensado, era atrevido y podía haber salido bien, pero falló en aspectos tácticos y logísticos: falta de sorpresa estratégica, que solo se consiguió a nivel táctico en alguna playa, mala determinación de necesidades, lentitud en la preparación de los asaltos, inexperiencia de las tropas, equipamiento inadecuado, desconocimiento de la zona, falta de municiones y repuestos, deficiente liderazgo militar y menosprecio de la capacidad del enemigo.

La campaña de Galípoli solo tuvo el éxito de detraer del frente del Cáucaso gran cantidad de fuerzas turcas que dejó de presionar a los rusos y sufrió

graves pérdidas. También supuso un gran logro la retirada y reembarque, realizada por los aliados de forma impecable y en tiempo récord. Pero la campaña en su conjunto supuso una gran pérdida de vidas y un enorme desgaste para los aliados; Turquía continuó al lado de las potencias centrales, el paso hacia el mar Negro siguió cerrado y Rusia permaneció aislada y sin poder recibir apoyo ni suministros de occidente, lo que aceleró su revolución y su retirada de la guerra en 1917.

Entre las enseñanzas obtenidas se vio que para operaciones similares era necesario coordinar previamente los planes y desarrollarlos en detalle, efectuar una buena determinación de necesidades, ensayar fases cruciales de la operación, como los desembarcos, para coordinar y sincronizar tiempos y, sobre todo, desarrollar una teoría y una doctrina anfibias de las que se carecía.

El Adriático

El mar Adriático es un mar interior que forma parte del Mediterráneo, separando la península de Italia de la de los Balcanes. Es alargado y estrecho, con un ancho máximo este-oeste de 200 km, una longitud de 800 de norte a sur y una superficie total de unos 160.000 km². Al sur limita con el mar Jónico, del que está separado por el canal de Otranto.

Al comienzo de la guerra, unidades británicas y francesas se desplegaron en el Adriático para bloquear a la escuadra austro-húngara e impedirle operar. Al principio lo hicieron solas, hasta que el 23 de mayo de 1915 se unió Italia al declarar la guerra a Austria-Hungría. En los primeros tiempos se produjeron algunos enfrentamientos, como uno ocurrido a principios de agosto de 1914, en el que un crucero austríaco resultó hundido y otro sufrió un gran incendio.

Debido al bloqueo, Austria-Hungría se vio obligada a mantener sus fuerzas en el Adriático, donde sus unidades mayores tuvieron muy poca actividad. Dicho mar solo fue escenario de enfrentamientos limitados de su Armada con las de Francia, Italia y Gran Bretaña, en los que la estrategia de los aliados fue vigilar a la Armada enemiga, bloquear el Adriático y cerrar Otranto con una barrera de redes y minas.

En cambio los submarinos austriacos jugaron un importante papel en el Adriático. El 27 de abril de 1915, el *U-5* hundió al crucero acorazado francés *Leon Gambetta* en el primer ataque nocturno sumergido de la historia. En la noche del 6 al 7 de julio de 1915, el *U-26* hundió al crucero acorazado italiano *Amalfi* cuando regresaba de un reconocimiento del puerto austro-húngaro de Pola. Y el día 18 del mismo mes, el crucero acorazado, también italiano, *Giuseppe Garibaldi* fue hundido por el *U-4*.

En diciembre de 1915 tuvo lugar un combate de superficie de cierta importancia cuando una escuadra de cruceros austriacos atacó a varios trans-

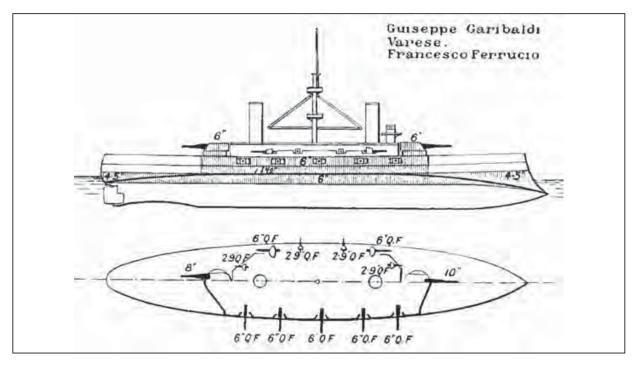


Mapa del Adriático. (Composición: M. González).

portes aliados que evacuaban tropas de Albania. Después de hundir a un submarino francés v bombardear Durazzo, la escuadra austriaca se metió en un campo minado en el que perdió un destructor y otro fue averiado. Y al día siguiente entró en combate con una escuadra de buques británicos, italianos y franceses, con el resultado de otros dos destructores austriacos hundidos y un tercero averiado, en tanto que los aliados solo sufrieron daños de poca consideración.

La actividad de las lanchas rápidas y los comandos italianos en el Adriático fue notable. Las lanchas italianas derivaban de un proyecto de 1906, del que en 1914 se construyó un

prototipo en el astillero veneciano SVAN — Societá Veneziana Automovili Navali—, que se llamó lancha MAS — Motobarca Armada Svan—. Tras dife-



Silueta del crucero acorazado italiano Giuseppe Garibaldi. (Foto: www.wikipedia.org).

258

rentes mejoras, en 1915, las lanchas empezaron a operar en el Adriático, sobre todo en operaciones antisubmarinas, conservando la denominación *MAS*—que ahora correspondía a Motoscafo Anti-Somergibile o Motoscafo Armato Silurante (Lancha Antisubmarina o Lancha Armada Torpedera)—, armadas con torpedos y artillería ligera. A pesar de varias operaciones fallidas, las *MAS* hundieron con torpedos al transporte *Lokrum* fondeado en la rada de Durazzo a principios de junio de 1916. El día 26 del mismo mes hundieron en dicho puerto a los vapores *Galitzia* y *Sarajevo*, también con torpedos. Y en septiembre torpedearon al carguero de 7.400 toneladas *Mars* en el fondeadero de Fasana, y aunque parece que los torpedos hicieron impacto, no explotaron.

Para intentar abrir el canal de Otranto, fuerzas austro-húngaras atacaron su barrera en marzo, abril y mayo de 1917. Por otra parte, las fuerzas de ejército de Austria y Alemania, ante la facilidad con que habían avanzado por tierra, decidieron tomar Venecia para hacerla base naval, pero se encontraron con una fuerte oposición de baterías flotantes, cañoneras y lanchas *MAS*, y para contrarrestarla, en la primera mitad de noviembre de 1917, la Marina austriaca envió desde Pola los acorazados *Aspern, Budapest y Wien*, que empezaron a bombardear posiciones italianas y el día 15 atacaron Cortellazo. Pero el 16 tuvieron que hacer frente a fuerzas italianas formadas por cazatorpederos, submarinos, hidroaviones y *MAS*, además de la batería de Cortellazo, sufrieron varios ataques y regresaron a Trieste. Y en la noche del 9 al 10 de diciembre de 1917, dos MAS hundieron en dicho puerto al *Wien*.

En febrero de 1918 se produjo un motín en la flota austro-húngara basada en las bocas de Kotor, con el levantamiento de la marinería de unos 40 buques, que protestaban por las malas condiciones de vida y pedían el fin de la guerra. El motín no llegó a otros lugares. A los pocos días hizo aparición en el puerto otra escuadra austro-húngara, y junto con la artillería de costa abrió fuego contra algunos de los barcos sublevados, que más adelante fueron asaltados por tropas de la Infantería de Marina austriaca y el motín desapareció. Unos 800 marineros fueron encarcelados, hubo muchos consejos de guerra y cuatro fueron condenados a muerte. Pero a partir de entonces la actividad de la flota austro-húngara fue casi nula.

En mayo de 1918, el transporte *Breguen* resultó hundido por torpedos de una *MAS* en la zona de Durazzo. Y el 10 de junio de 1918, torpedos de dos *MAS* italianas hundieron el moderno *Dreadnought* austriaco *Szent István* cerca de Premuda, cuando en compañía del acorazado *Tegethoff* y otros barcos navegaba para intentar desbloquear Otranto.

Y el 1 de noviembre de 1918, el acorazado austriaco *Viribus Unitis* se hundió en el puerto de Pola al explotar una mina puesta en su casco por buceadores italianos.

Otranto

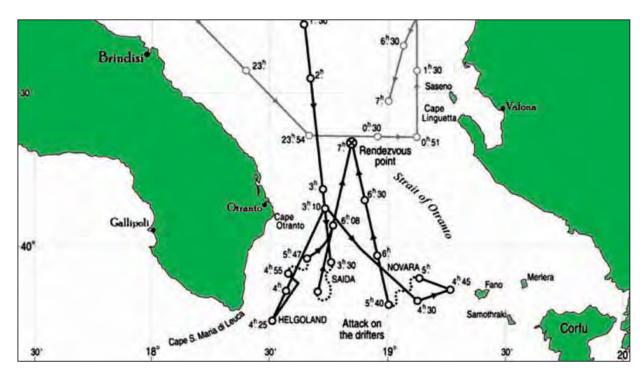
La barrera de Otranto fue montada por los aliados para impedir el paso de las unidades austro-húngaras al Mediterráneo, sobre todo a los submarinos basados en Cattaro, a unos 200 km de Otranto. Contaba con más de 120 barcazas para desplegar redes antisubmarinas y unas 30 lanchas a motor dotadas de cargas de profundidad. Resultó totalmente efectiva contra las unidades de superficie austro-húngaras, que no podían salir del Adriático sin enfrentarse a las fuerzas aliadas de bloqueo, lo que limitó enormemente su operatividad. Pero su efectividad falló con los submarinos, ya que algunos consiguieron salir al Mediterráneo, donde operaron con cierto éxito, aunque gracias a ella en 1916 fue posible atrapar dos submarinos, el austriaco *U-6* y el alemán *UB-44*.

El 28 de abril de 1917, los aliados celebraron una conferencia en Corfú para discutir posibles acciones ofensivas en el Adriático, pero no llegaron a ningún acuerdo. Mientras tanto, para tratar de sacudirse el yugo de aquel bloqueo y poder abrir su salida al Mediterráneo, las fuerzas austriacas se dedicaron a planear operaciones ofensivas contra la barrera de Otranto. En un principio realizaron cuatro ataques limitados sin éxito los días 11 de marzo, 21 y 25 de abril y 5 de mayo de 1917. A continuación prepararon otra acción de mayor envergadura para la noche del 14 al 15 de mayo, en la que tuvo lugar el mayor combate de la Primera Guerra Mundial en que intervino la Armada austro-húngara: la batalla del canal de Otranto.

En la preparación de la contienda, dos submarinos austro-húngaros desplegaron un campo de minas frente a Brindisi, mientras otro patrullaba la zona por si hacían su aparición unidades aliadas. Cuando un convoy italiano de tres mercantes escoltados por el destructor *Boreas* se aproximaba a Valona, fue atacado por los destructores austriacos *Czepel* y *Balaton*, con el resultado del *Boreas* hundido, un mercante cargado de munición volado y los otros dos mercantes con diversas averías por impactos de artillería.

Al mismo tiempo, los cruceros austro-húngaros *Helgoland*, *Novara* y *Saida*, que habían salido de puerto a primeras horas de la noche del día 14, simulando ser aliados, engañaron a cuatro destructores franceses que estaban en la parte norte de la barrera, los sobrepasaron y consiguieron cruzarla. Pasadas las 0300 horas del día 15, a la altura del cabo Otranto se desplegaron: el *Novara* arrumbó al sureste, el *Saida* lo hizo hacia el sur y el *Helgoland* navegó al sursuroeste. Entre una hora y hora y media más tarde viraron y comenzaron a cañonear la barrera; el *Novara* lo hizo por la parte este, el *Saida* por el centro y el *Helgoland* por el oeste, y con su artillería la sometieron a un sistemático tiroteo, mientras las dotaciones de las barcazas abandonaban precipitadamente sus puestos.

Terminada la acción, los tres cruceros se reunieron a las 0700 horas al norte de la barrera y comenzaron a navegar hacia su base. En la retirada



Batalla de Otranto. (Fuente: Internet).

fueron interceptados por tres destructores franceses mandados por el pequeño crucero italiano *Carlo Maribello*, que no pudieron hacer nada ante la más poderosa artillería de los cruceros austriacos. Más adelante fueron interceptados por los británicos *Bristol y Dartmouth* y cuatro destructores italianos, de los que se protegieron con cortinas de humo, aunque encajaron varios impactos, sufrieron algunas bajas y tuvieron daños de poca consideración, de los que el más importante fue el sufrido por el *Novara*, al haber sido alcanzado en su tubería de vapor, produciéndole una pérdida de potencia. A continuación, los tres cruceros, navegando a poca velocidad, regresaron a su base en el norte.

Los aliados, que en este combate perdieron dos destructores y 14 barcazas, regresaron a Brindisi y comenzaron inmediatamente a reconstruir la dañada barrera, que en 1918 fue reforzada con una red de acero de 40 metros de profundidad.

Mar Negro y mar de Mármara

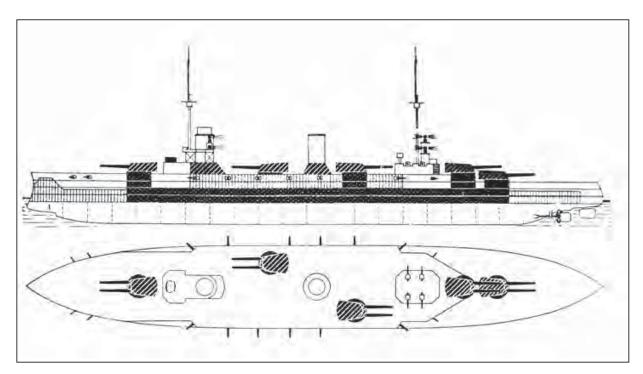
Cuando en 1914 estalló la guerra, la escuadra rusa del mar Negro estaba formada por barcos antiguos, *pre-Dreadnought* deficientemente mantenidos y con dotaciones faltas de disciplina. Y durante la contienda permanecieron en dicho mar bloqueados por la flota turca y por ello sin poder salir al Mediterráneo.

Los cruceros alemanes *Goeben* y *Breslau*, donados teóricamente a Turquía y rebautizados *Yavuz*, *Sultan Selim* y *Midilli*, bloqueados para operar en el Mediterráneo, entraron en el mar Negro con otros dos barcos turcos, y el 29 de octubre de 1914, cuando Turquía aún no había entrado en guerra, atacaron Sebastopol y otros puertos y unidades rusas. En consecuencia, Rusia declaró la guerra a Turquía el 1 de noviembre.

El 18 de noviembre de 1914, el *Goeben* se encontró en el mar Negro con los acorazados rusos *Evstafii, Ioann Zlatoust, Tri Sviatitelia, Rostislav* y *Panteleimon*, y tras un intercambio de disparos se retiró. El 26 de diciembre tocó una mina en la boca del Bósforo y quedó fuera de servicio durante varios meses. Y en 1915 tuvo nuevos encuentros con *pre-Dreadnought* rusos.

El 13 de diciembre de 1914 al mediodía, el submarino británico *B-11* entró en el mar de Mármara y torpedeó y hundió al acorazado turco *Mesudiye* a una distancia de 800 metros. Y el 8 de agosto de 1915, el turco *Barbaros Hayred-din* fue torpedeado por el submarino británico *E-11* en el mar de Mármara, hundiéndose con casi 300 miembros de su dotación.

La flota rusa ejerció el dominio del mar Negro y fue utilizada sobre todo para apoyar la campaña del Cáucaso. A finales de 1915 tenía un control casi completo de dicho mar con la entrada en servicio de dos nuevos acorazados, *Imperatritsa Mariya* y *Imperatritsa Ekaterina Velikaya*, que hicieron frente al *Goeben* y restringieron sus movimientos. También consiguieron mantener bloqueados en el Bósforo a los cruceros turcos *Hamidieh* y *Medjidieh*, que apenas pudieron operar en el mar Negro.



Silueta del crucero de batalla alemán *Goeben*. (Colección: M. González).

Por otra parte hay que citar la pérdida del *Dreadnought* ruso *Svobodnaya Rossiya*, autohundido por torpedos lanzados desde un destructor propio en Novorosíisk, mar Negro, el 18 de junio de 1918, para evitar que cayera en manos de los alemanes.

Comentarios finales y conclusiones

El Mediterráneo fue un escenario de la Primera Guerra Mundial en la mar en el que tuvieron un gran protagonismo las maniobras y operaciones de bloqueo. Los canales y estrechos actuaron como puertas bien guardadas por las que las unidades de superficie no podían pasar de forma impune, y por ello sirvieron para que durante largos períodos de tiempo las flotas y escuadras quedaran bloqueadas, sin poder salir al mar abierto.

Dardanelos impidió a las unidades de Turquía el acceso libre al Mediterráneo occidental y negó a las unidades aliadas el acceso al mar Negro. El Bósforo restringió la salida de los turcos al mar Negro y bloqueó los barcos rusos en dicho mar. Y Otranto no permitió a la flota austro-húngara salir del Adriático.

Fue una guerra que empezó con unidades de superficie, pero muy pronto hubo dos elementos que demostraron su gran valor y uno que dejó ver su prometedor futuro. Por una parte, los submarinos, que fueron capaces de romper los bloqueos y lograron infligir grandes pérdidas a los enemigos. Por otra, estuvieron las minas, armas económicas que resultaron muy eficaces. Y también la aviación, que aunque era un tanto rudimentaria y poco efectiva empezó a demostrar su valía.

Los acorazados, por su parte, jugaron su papel, aunque empezaron a demostrar sus debilidades y sus vulnerabilidades, sobre todo ante los ataques de submarinos y las amenazas de minas.

BIBLIOGRAFÍA

AKERMAN TRECU, Álvaro: De la Invencible a Guadalcanal. Nacimiento y ocaso del cañón en la guerra naval. Colegio de Ingenieros Navales y Oceánicos, 1999.

ÁLVAREZ-MALDONADO MUELA, R.: «Dardanelos. La campaña de Gallipoli». *Monografías del CESEDEN*, 47. Ministerio de Defensa. Junio, 2001.

ÁLVAREZ-MALDONADO, Ricardo; GAMUNDI, Abel: Las operaciones anfibias. Bazán, 1994.

LIVESEY, Anthony: Grandes batallas de la I Guerra Mundial. Ediciones Folio, 1995.

MATA, Santiago: *U-Boote. Mito y realidad de un trágico destino*. Almena, 2003.

VV. AA.: Jane's fighting ships of World War I. Random House Ltd., 2001.

—Sea Warfare from the first ironclads to the present day. Spring Books, 1975.

—La Primera Guerra Mundial en el Mediterráneo. Enciclopedia Navíos & veleros, vol. 5. Planeta-Agostini, 1994.

