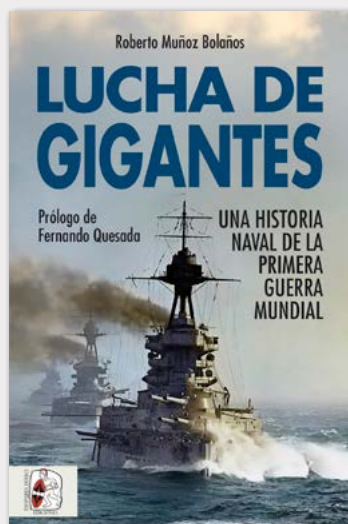


La guerra que decidió la Gran Guerra

Titánicas batallas navales, despiadados bloqueos comerciales, guerra submarina sin restricciones, encarnizados desembarcos anfibios... Más allá de las tristemente célebres trincheras del frente occidental, Lucha de gigantes demuestra que el frente naval tuvo un impacto decisivo en el desenlace de la Primera Guerra Mundial en la esfera militar, pero también en la política, en la económica y en la social.



Lucha de gigantes.
Una historia naval de la
Primera Guerra Mundial
978-84-129810-2-5
496 páginas
15,5 x 23,5 cm
Rústica con solapas
P.V.P. 27,95 €

La pugna por los océanos resultó decisiva para el desenlace de la Primera Guerra Mundial, por más que haya quedado opacada por las grandes batallas terrestres que, entre trincheras y gases, han adquirido la categoría de mitos imperecederos. Sin embargo, a nivel estratégico, las grandes flotas se habían convertido en el vector que definía a las grandes potencias y su capacidad para imponerse en un conflicto que fue, en buena medida, de desgaste y resistencia. Acciones como el bloqueo británico de las costas alemanas, el épico enfrentamiento entre los buques pesados de la Royal Navy y la Kaiserliche Marine en Jutlandia, el fracasado desembarco de Galípoli o las inmisericordes campañas sin restricciones desencadenadas por los submarinos del káiser, no solo influyeron decisivamente en el resultado de la Gran Guerra, sino que contribuyeron a que esta se prolongara a lo largo de cuatro largos y sangrientos años. En el libro *Lucha de gigantes. Una historia naval de la Primera Guerra Mundial*, Roberto Muñoz Bolaños no solo explica las principales campañas, combates y acciones navales en todos los teatros de operaciones, tan dramáticos, sino que plantea una nueva historia de la Gran Guerra alrededor del eje naval: desde las causas que provocaron la contienda y la situación de las flotas de los beligerantes en 1914, a las dinámicas políticas, económicas y militares que definieron su posición a lo largo de estos años, los cambios en la estrategia naval y, finalmente, las consecuencias que se derivaron de la victoria aliada. Un planteamiento global e innovador sobre una lucha de gigantes decisiva, en la que titanes y lobos de acero, acorazados, destructores y submarinos pugnaron por decantar la balanza entre la Entente y las Potencias Centrales.



Roberto Muñoz Bolaños. Doctor en Historia Contemporánea por la Universidad Autónoma de Madrid, es profesor en la Universidad Camilo José Cela, la Universidad del Atlántico Medio, la Universidad Francisco de Vitoria, la Universidad Nebrija y el Centro de Educación Superior de Enseñanza e Investigación Educativa. Su campo de investigación se ha centrado en la historia militar. Ha escrito numerosos artículos en revistas académicas y capítulos en obras colectivas. Entre sus últimos libros destacan *Guernica, una nueva historia: Las claves que nunca se han contado* (Espasa, 2017), *Las conspiraciones del 36: militares y civiles contra el Frente Popular* (Espasa, 2019), *El 23-F y los otros golpes de Estado* (Espasa, 2021) y *Franco, militar. Una biografía breve* (Ediciones 19, 2025). En 2015 obtuvo el IV Premio a Historiadores Noveles JAVIER TUSELL por su artículo «La última trinchera. El poder militar y el problema de la Unión Militar Democrática durante la transición y la consolidación democrática, 1975-1986».

En librerías el miércoles 28 de mayo. Pincha en este [enlace](#) para obtener más información sobre la obra y [aquí](#) para consultar nuestro Catálogo de publicaciones.

Contacto y entrevistas:

Javier Gómez Valero - Comunicación

Tel. 658 160 824 - comunicacion@despertaferro-ediciones.com

www.despertaferro-ediciones.com



DOSIER DE PRENSA



LAS CLAVES DEL LIBRO

Una obra de historia total que nos presenta un análisis multidisciplinar de la lucha naval en la Primera Guerra Mundial desde la perspectiva de la historia militar, pero también desde la historia política, social, económica...

La lucha naval fue una dinámica clave y fundamental en el resultado final de la Primera Guerra Mundial porque el fracaso de los diferentes planes de guerra en 1914 convirtió esta contienda en un conflicto de larga duración.

Las potencias contendientes utilizaron el mar para alcanzar el triunfo en un conflicto que no podía resolverse a través de los enfrentamientos terrestres. En 1915 la Entente lo intentó con un desembarco en los Dardanelos, que no tuvo éxito. Dos años después, los alemanes lanzaron una campaña submarina sin restricciones con objeto de forzar la rendición de Reino Unido, que fue un fracaso.

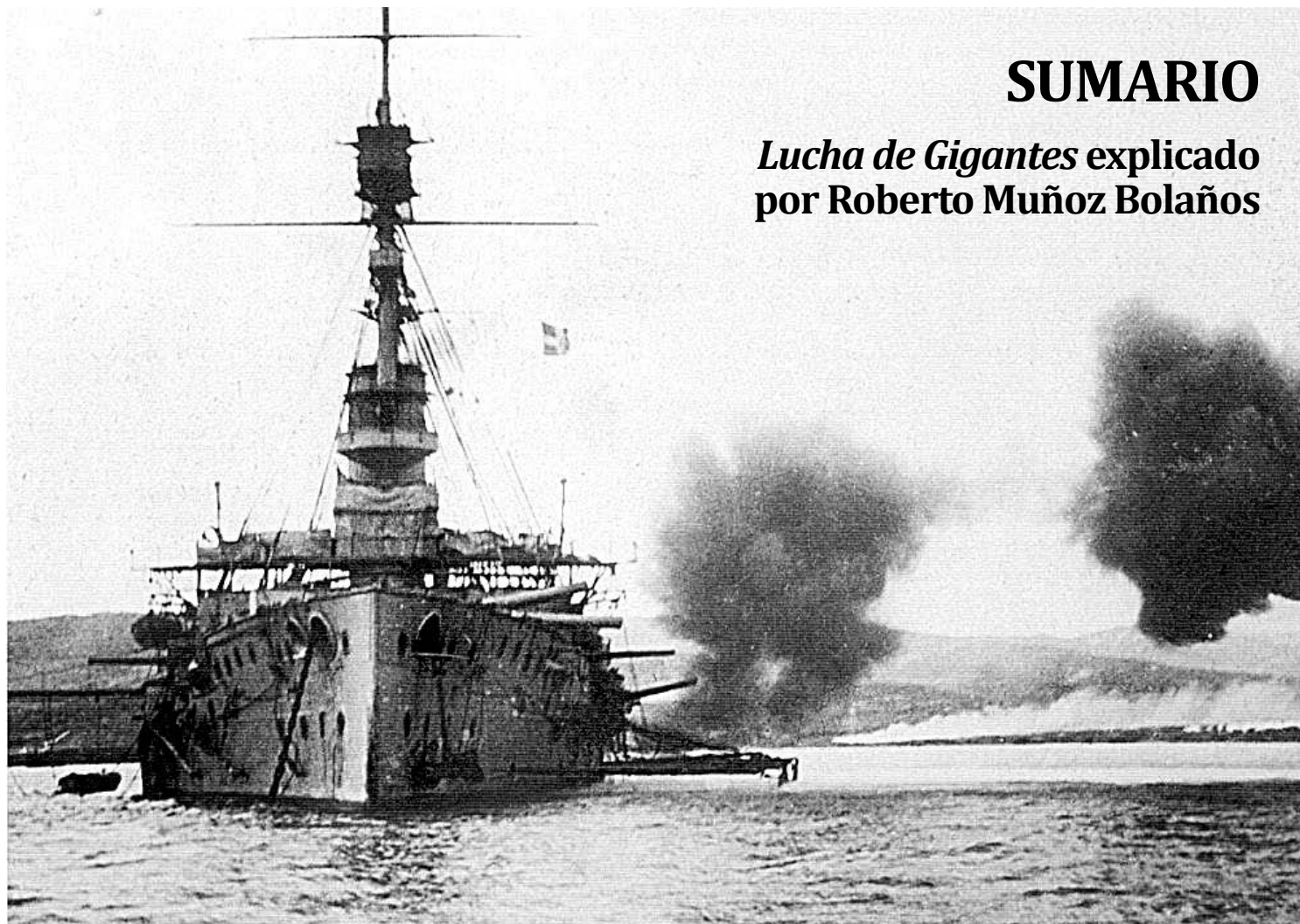
La entrada en la contienda de los Estados Unidos, que basculó definitivamente en favor de la Entente el resultado de la contienda, fue consecuencia fundamentalmente de la acción de los submarinos alemanes.

El final de este conflicto supuso una derrota para las dos principales armadas en 1914. La *Kaiserliche Marine* alemana desapareció, mientras que la *Royal Navy* británica tuvo que aceptar la paridad en buques capitales con la *U.S. Navy*.



SUMARIO

Lucha de Gigantes explicado por Roberto Muñoz Bolaños



EL IMPACTO DE LA GUERRA NAVAL

El relato construido sobre la Gran Guerra desde 1918 se ha centrado única y exclusivamente en los enfrentamientos entre los diferentes Ejércitos, que supusieron la muerte de buena parte de la juventud europea. En la hegemonía de esta visión no solo ha sido clave el cine –la manifestación artística más importante del siglo XX–, a través de películas como *Sargento York* (1941), *Senderos de Gloria* (1957), *Caballo de batalla* (2012) o *1917* (2019), siendo la única excepción reseñable *La Reina de África* (1951), sino también la literatura escritas por antiguos combatientes como el norteamericano Ernest Hemingway (*Adiós a las armas*), el británico Robert Graves (*Adiós a todo esto*), el francés Gabriel Chevallier (*El miedo*) o los alemanes Ernst Jünger (*Tempestades de acero*) y su némesis Erich Marie Remarque (*Sin novedad en el frente*) y, sobre todo, el culto a los caídos que se plasmó en ceremonias públicas y en cementerios colectivos tan bien descritos por George Mosse. El resultado –vigente hasta nuestros días y plasmado en el «Remembrance Day» (Día del Recuerdo) que se celebra el 11 de noviembre en Reino Unido como homenaje a los muertos– ha sido la aparición de una memoria colectiva en las poblaciones de los países combatientes

articulada en torno a las grandes batallas terrestres de esta contienda, elevadas a la categoría de mitos: Marne, Tannenberg, Lagos Masurianos, Verdum, Somme, Passchendaele, Cambrai, Caporetto, Lys, Aisne, Amiens, Arras o Vittorio Veneto. Por el contrario, los encuentros navales de Coronel, Malvinas, el Banco Dogger e incluso Jutlandia y las hazañas de los submarinos alemanes, han caído en el olvido, aunque sus protagonistas también dejaron un relato de sus vivencias. ¿Por qué esa diferencia? ¿Tal vez por qué fueron los enfrentamientos terrestres los que forjaron la victoria y la derrota final en la Gran Guerra? No, porque el poderío marítimo británico fue uno de los factores claves que permitieron el triunfo aliado en esta contienda. Entonces, ¿cuál es la causa de que las acciones navales estén olvidadas a diferencia de las terrestres? Que, tal vez, carecieron de la épica de las grandes batallas libradas en suelo francés y belga, aunque su importancia no fue menor. Por esa razón, resulta más desconocida a nivel general, incluso entre los habitantes de los países que lucharon en dicha contienda.

Para explicar la trascendencia de estas acciones y de la guerra en el mar, esta obra se articula a partir de cuatro hipótesis. La primera, la relación existente

entre la construcción de una flota de acorazados y la consideración de potencia mundial, consecuencia de la suma de tres procesos paralelos: la Segunda Revolución Industrial, que tuvo como principales protagonistas a Estados Unidos y el Imperio Alemán; la aparición de una nueva ideología, el navalismo, y el proceso de expansión imperial, desencadenado en la segunda mitad del siglo XIX por las principales potencias mundiales.

La segunda, los cambios operados en el sistema de relaciones internacionales a partir de 1890 que trajo como consecuencia la aparición de dos coaliciones enfrentadas: la Triple Alianza, integrada por el Imperio Alemán, Austria-Hungría e Italia, y la Triple Entente, formada por Francia, Reino Unido y Rusia. En la conformación de esta dinámica jugaron un papel fundamental tres acontecimientos. El primero, la progresiva decadencia de Reino Unido como potencia hegemónica que la obligó a abandonar el «espléndido aislamiento» por su incapacidad para hacer frente en solitario a las múltiples presiones que sufría su enorme imperio de Estados Unidos, Francia o Rusia. El segundo, el cambio operado en la política exterior alemana tras la llegada al trono de Guillermo II (1888) y la caída de Otto von Bismarck, «el canciller de hierro» (1890), que supuso el abandono de la Realpolitik (Política Realista) y su sustitución por la Weltpolitik (Política Mundial), cuyo objetivo era convertir el Imperio Alemán en una potencia mundial y cuya máxima expresión fue la creación de una potente armada capaz de rivalizar con la Royal Navy (Marina Real) británica para asegurar a Berlín «un lugar en el sol». El tercero, la eclosión del poder de los Estados Unidos, que se convirtió en una «República Imperial» de acuerdo con la denominación de Raymond Aron.

La tercera, el fracaso de los planes de guerra de los dos bandos contendientes que habían diseñado un conflicto terrestre y de corta duración donde el papel de las unidades navales, salvo en el caso británico, sería secundario. Este fiasco abrió la puerta a un conflicto de larga duración donde las operaciones navales cobraron una importancia decisiva, desarrollándose en seis teatros principales: el Mar del Norte y el Atlántico, el Báltico, el Mediterráneo, el Adriático, el mar Negro y el Danubio. Además, en 1914, existió un conflicto naval global protagonizado por las unidades alemanas en diferentes puntos del globo, que finalizó en seis meses tras su destrucción por la Royal Navy, y a partir de 1915, se abrió un nuevo frente en el mar Blanco. En la totalidad de esos teatros, salvo en el Báltico, el Imperio Alemán y sus aliados estuvieron en una situación de inferioridad.

Finalmente, se sumó una cuarta: la radicalización del conflicto, que evolucionó de una guerra de

profesionales con apoyo popular en 1914 a una Guerra Total a partir de 1916, que tuvo tres consecuencias: la movilización total de los recursos de los Estados combatientes, la conversión de sus poblaciones en objetivos militares y el debilitamiento del orden socioeconómico y político de las naciones beligerantes, poniendo en peligro incluso su propia existencia. Esta dinámica tuvo sus manifestaciones más acusadas en el bloqueo naval británico al Imperio Alemán, que paulatinamente fue debilitando a su población y su industria al impedir la llegada de alimentos y materias primas, y en la campaña submarina sin restricciones, que fue su némesis, e implicó el hundimiento de buques mercantes sin previo aviso con el objetivo de derrotar por hambre al Reino Unido. El éxito del primero y la derrota de la segunda fue, tal vez, el factor clave que hizo posible la victoria de la Entente –a los que se había incorporado Estados Unidos– en 1918.

UN ANÁLISIS MÁS DETALLADO

Para desarrollar esta hipótesis, hemos estructurado nuestra obra en ocho capítulos que, salvo los dos primeros, van precedidos de una explicación de las principales acontecimientos políticos y militares que tuvieron lugar en el periodo de tiempo que abarcan.

En el **Capítulo I**, «Camino de Sarajevo (1870-1914)», analizamos las relaciones internacionales y los cambios en el diseño naval entre 1871 –fecha de creación del Imperio Alemán– y 1914. Esta sección es clave para comprender como se conforman y porqué las dos alianzas enfrentadas en el primer conflicto mundial y el papel que juega la relativa decadencia de Reino Unido en este proceso; como se produce la eclosión de Estados Unidos como gran potencia mundial, y sobre todo porque el kaiser Guillermo II y el gran almirante Alfred von Tirpitz deciden construir una flota capaz de rivalizar con la británica, creando así una dinámica que modifica radicalmente el sistema de relaciones internacionales. También se explica la estrategia naval alemana, basada en la idea de la batalla decisiva de acuerdo con las teorías del almirante norteamericano Alfred Thayer Mahan, que se demostraría errónea desde los primeros momentos de la contienda.

En el **Capítulo II**, «Las fuerzas en presencia», abordamos las características de las flotas de los principales contendientes, articulando su descripción en función de los teatros de operaciones navales. En esta parte se da especial importancia a los aspectos distintivos de la *Royal Navy* británica y de la *Kaiserliche Marine*, las dos armadas que definieron la lucha naval en el principal teatro de operaciones, el mar del Norte y el Atlántico Norte, y se demuestra que técnicamente

los germanos fueron capaces de construir buques capitales, es decir, acorazados superiores técnicamente a los británicos, aunque su número fuera menos. Igualmente se analizan las flotas de todos los países contendientes, incluidas las de las dos principales potencias no europeas, Japón y Estados Unidos, que también tuvieron un importante papel en el conflicto.

En el **Capítulo III**, «La guerra naval en ultramar», explicamos las acciones de los buques alemanes en ultramar durante el conflicto, dando particular importancia a la campaña desarrollada por el Ostasiengeschwader (Escuadros de Cruceros de Asia Central) bajo el mando del vicealmirante conde Maximilian von Spee. Igualmente se estudian las acciones del resto de los cruceros ligeros que tenían su base fuera de las aguas territoriales alemanas, así como de los mercantes armados cuya misión era atacar el tráfico comercial aliado. Igualmente explicamos la contundente respuesta británica para poner fin a este problema, pues si bien los buques alemanes no constituían un problema grave para los navíos de la Royal Navy, muy superiores en número, si lo fueron para los mercantes de la Entente. En agosto de 1914, 8875 vapores y 653 veleros, con un desplazamiento de 19 millones de toneladas, surcaban los mares con el pabellón de la Merchant Navy británica. El primer objetivo y fundamental del Almirantazgo fue eliminar a los barcos alemanes para asegurar el control de los océanos y acabar con cualquier amenaza para el tráfico naval. El segundo objetivo fue expropiar las inversiones alemanas en el exterior –entre 4 960 000 y 7 000 000 dólares– con el fin de que no pudieran utilizarse para financiar el esfuerzo de guerra de Berlín.

Guerra submarina sin restricciones 1/II/1917



En el **Capítulo IV**, «1914. Una contienda profesional con apoyo popular», describimos las operaciones navales en 1914, centrándonos fundamentalmente en los encuentros que tuvieron lugar en el Mar del Norte, pero abordando también los otros teatros de operaciones, especialmente el Mediterráneo por la trascendencia que tuvieron las acciones de dos na-

víos alemanes, el crucero de batalla Goeben y el ligero Breslau. Estas acciones, navales, cada vez más importantes, tuvieron su origen en el fracaso de los planes terrestres trazados con anterioridad a 1914, cuyo objetivo era triunfar en un conflicto de corta duración. Este fiasco, especialmente el del Imperio Alemán plasmado en la derrota en la batalla del Marne (24 de agosto/13 de septiembre de 1914), convirtieron paulatinamente al poder marítimo, insignificante en una guerra corta, en dominante, pues si los soldados del káiser hubieran triunfado en el Marne, resulta cuestionable afirmar que la Royal Navy hubiera podido ejercer alguna influencia en el desarrollo posterior de la guerra. El Reino Unido podría haber continuado luchando solo, aunque no se puede determinar con qué objetivo porque en septiembre de 1914 se trataba de una guerra profesional con apoyo popular, pero no una Guerra Total donde los contendientes llegaron a jugarse su existencia.

En el **Capítulo V**, «1915. El tiempo de guerra que nunca debió existir» desarrollamos la guerra naval en las acciones que tuvieron lugar durante ese año, como el combate del Banco Dogger en el mar del Norte. Igualmente, explicamos el impacto de la entrada de Italia en el conflicto y la apertura de un nuevo frente en el mar Blanco. No obstante, los dos procesos fundamentales que tuvieron lugar en este periodo y que abordamos con especial profundidad fueron la primera campaña submarina sin restricciones y sobre todo las operaciones en los Dardanelos. El fracaso de ambas dinámicas, unida al fiasco que supuso la negativa del zar a iniciar negociaciones de paz con el Imperio alemán, impidió acortar el conflicto, haciendo inevitable así que la confrontación bélica iniciada un año antes se convirtiese en una Guerra Total que exigió la movilización de los recursos de todos los combatientes. El resultado sería una conflagración mundial donde los muertos se contarían por millones y donde las sociedades europeas se tensionarían a límites insospechados, exigiendo nuevos consensos para mantener su estabilidad.

En el **Capítulo VI**, «1916. El punto de inflexión», abordamos lo ocurrido en este año, estudiando las principales acciones navales en los distintos teatros de operaciones. No obstante, la parte central de esta sección aborda con profundidad el principal choque naval del conflicto: la batalla de Jutlandia. La no victoria alemana en esta acción, unida a la incapacidad del Ejército del kaiser para ganar la guerra en tierra, como quedó patente en el fiasco de Verdún, colocó a Berlín en una situación imposible. Ante esta tesitura, la élite política y militar alemana se plantó tres posibles op-

ciones para salir airoso del conflicto. La primera, esperar a que algún miembro de la Entente abandonase la guerra. La segunda, reiniciar una campaña submarina sin restricciones. Y la tercera, abrir negociaciones para alcanzar una «paz de compromiso», utilizando como mediador al presidente de los Estados Unidos, Wilson, reelegido en noviembre de 1916.

En el **Capítulo VII**, «1917. Submarinos, Estados Unidos y la Revolución rusa», analizamos el desencadenamiento de una campaña submarina sin restricciones, apoyada por la élite militar alemana, ya que consideraban la última opción para ganar la guerra. Esta dinámica constituye el punto central de esta sección y se aborda con profundidad, tanto analizando las acciones de los sumergibles alemanes como las medidas antisubmarinas de los aliados, que terminan provocando el fracaso de la ofensiva alemana. En este proceso jugó un papel fundamental la entrada de los Estados Unidos en la guerra, consecuencia no solo de la acción de los sumergibles alemanes, sino sobre todo del célebre Telegrama Zimmermann. Este hecho inclinaría definitivamente la balanza en favor de la Entente. No obstante, el fracaso de esta campaña no significó inicialmente que sus enemigos hubieran ganado el conflicto. Por el contrario, todas las ofensivas terrestres aliadas que se desencadenaron durante este año terminaron en sonoros fracasos. Estos fracasos abrieron la posibilidad de una paz negociada, que podría haber sido muy ventajosa para los alemanes. Sin embargo, los políticos y militares de Berlín no aceptaron las condiciones ofrecidas porque la Revolución rusa, iniciada en febrero, les abrió una ventana de oportunidad para conseguir una victoria completa en el conflicto. Finalmente, en este capítulo, también se abordan las acciones militares que tuvieron lugar en los otros frentes navales.

En el **Capítulo VIII**, «1918. “Ya no tengo una Armada”», partiendo del fracaso de las últimas terrestres alemanas, posible por el tratado de Brest-Litovks firmado el 3 de marzo de 1918, explicamos las operaciones navales en este año, especialmente los últimos coletazos de la guerra submarina y las acciones anfibia británicas para ponerla fin. Igualmente se aborda el final de la guerra naval en los otros teatros de operaciones. Esta sección finaliza con la explicación de las acciones que dieron lugar a los motines que pusieron fin a las armadas alemana y austro-húngara.

La obra se complementa con 12 anexos referidos a las características de los acorazados, cruceros de batalla y artillería de las potencias beligerantes y a las equivalencias en los empleos del generalato y almirantazgo de las mismas.



ENTREVISTA AL AUTOR

¿Qué le llevó a investigar la Primera Guerra Mundial, y más concretamente la lucha naval en este conflicto?

En el otoño de 1981, cuando llegaba el martes y eran las diez y media de la noche, me escabullía de mi habitación donde aparentaba dormir para ir a la cocina, abrir el frigorífico y coger un botellín de coca-cola. A continuación, me dirigía al cuarto de estar, encendía la televisión y sintonizaba el canal UHF. La razón era obvia: a esa hora emitían la que sigue siendo mi serie preferida, «La caída de las águilas». A lo largo de sus trece episodios, pude conocer a Guillermo II, Nicolás II, Francisco José, Lenin, Bismarck, Bethmann Hollweg, Grey, Sansonov y el resto de las *dramatis personae* de esa enorme tragedia que fue la Gran Guerra, creando en mi persona un interés por ese conflicto que no ha dejado de incrementarse desde entonces. No obstante, hubo algo más. Cuando finalizó la serie

me autoimpuse una obligación: escribir una historia naval de la Primera Guerra Mundial. A partir de ese momento empecé a leer y recopilar información sobre ese conflicto, y, ahora, más de cuarenta años después, este deseo nacido en la niñez se ha convertido en una realidad con la publicación de *Lucha de gigantes*.

¿Qué distingue esta obra de las demás que sobre el mismo tema se han publicado en España y fuera de nuestro país?

El tema de la lucha en el mar durante la Gran Guerra ha sido objeto de un intenso interés académico espe-

«*Lucha de gigantes* intenta llenar este vacío que existe en la historiografía sobre este tema, abordando las acciones navales dentro de un contexto más amplio en el que tienen cabida los procesos económicos y las políticas internas de los beligerantes, así como las relaciones internacionales».

cialmente en los países anglosajones, destacando las obras de los norteamericanos Arthur Marder, Paul Halpern, Lawrence Sondhaus y Robert Massie. No obstante, a pesar de su indudable interés, estos libros presentan ciertas carencias. Así, Marder, como especialista en la *Royal Navy*, realizó su

exhaustiva investigación desde un punto de vista británico. Por su parte, Halpern se centró exclusivamente en los aspectos militares de la contienda, dejando de lado los económicos y políticos, a semejanza de lo que también hicieron los dos únicos autores españoles que escribieron sobre este tema: el capitán de corbeta Mateo Mille y el de fragata Luis de la Sierra. Por el contrario, Sondhaus intentó abordar la guerra naval desde una visión más global, introduciendo las dinámicas políticas y económicas en su relato, a cambio de no profundizar en aquellos teatros navales que consideraba secundarios. Finalmente, Massie también se inclinó por un análisis global, pero excesivamente centrado en la lucha de superficie y en el enfrentamiento anglo-alemán como quedó patente en la poca importancia que concedió a los acontecimientos posteriores a la batalla de Jutlandia.

Lucha de gigantes intenta llenar este vacío que existe en la historiografía sobre este tema, abordando las acciones navales dentro de un contexto más amplio en el que tienen cabida los procesos económicos y las políticas internas de los beligerantes, así como las relaciones internacionales, pero sin olvidar el análisis de la totalidad de los teatros de operaciones navales.

¿Por qué puede interesar a un lector español un análisis de la lucha naval en un conflicto en el que nuestro país no participó?

Una de las características que distingue la historiografía española de la de otros países es el poco interés que existe por la historia universal. Se manifiesta en la formación que reciben los alumnos en las facultades de Historia, pero también en las obras que se publican en nuestro país y en las inclinaciones de los lectores. Esta actitud limitada tiene una consecuencia negativa: la incapacidad para comprender el mundo en el que vivimos, especialmente cuando se trata de grandes acontecimientos que tuvieron lugar en el siglo XX. La Primera Guerra Mundial no solo puso fin al «largo» siglo XIX y supuso el punto de arranque del «corto» siglo XX, sino que fue acontecimiento más decisivo de esta centuria, pues las causas que posteriormente provocaron el segundo conflicto mundial y la posterior Guerra Fría tuvieron su origen en esta

contienda. Además, la decadencia y pérdida de peso del continente europeo en la escena mundial comenzó tras esta conflagración y alcanzó su punto de no retorno con la Segunda Guerra Mundial. Fenómenos como el fascismo o el comunismo nunca hubieran alcanzado la importancia que posteriormente tuvieron, incluso puede que no hubieran existido, si no hubiera tenido lugar la que sus contemporáneos denominaron la Gran Guerra. Por tanto, el conocimiento de este conflicto es clave para entender el mundo en el que vivimos y la lucha en el mar durante el mismo es fundamental para explicar y comprender su resultado.

Vd. otorga una gran importancia al factor naval en la Primera Guerra Mundial, pero, ¿realmente la lucha en el mar pudo haber resuelto el conflicto antes de 1918?

La respuesta a esta pregunta siempre será especulativa porque la Historia es una ciencia social y no nos permite repetir los acontecimientos del pasado, a diferencia de lo que ocurre en la Física con sus experimentos. No obstante, es indudable que si el 16 de diciembre de 1914 el almirante Friedrich von Ingenohl hubiera destruido el 2º Escuadrón de Batalla británico (8

acorazados) cuando tuvo la ocasión para hacerlo, la *Hochseeflotte* hubiera estado en condiciones de librar una batalla decisiva con la *Royal Navy* con ciertas posibilidades de éxito o al menos de debilitarla de forma irreversible. Sin la flota los británicos hubieran sido incapaces de sostener el bloqueo del Imperio alemán e incluso de defender sus costas. Al año siguiente tuvieron lugar dos acontecimientos que también pudieron marcar el sino del conflicto: el desembarco de la En-

«Si el 16 de diciembre de 1914 el almirante Friedrich von Ingenohl hubiera destruido el 2º Escuadrón de Batalla británico (8 acorazados) cuando tuvo la ocasión para hacerlo, la Hochseeflotte hubiera estado en condiciones de librar una batalla decisiva con la Royal Navy con ciertas posibilidades de éxito o al menos de debilitarla de forma irreversible. Sin la flota los británicos hubieran sido incapaces de sostener el bloqueo del Imperio alemán e incluso de defender sus costas».

tente en los Dardanelos y la primera campaña submarina sin restricciones lanzada por Berlín. El éxito del primero hubiera permitido a Reino Unido y Francia abastecer al Ejército ruso, acortando no solo el conflicto, sino también evitando probablemente la revolución que tuvo lugar en este país en 1917. Igualmente, si los alemanes no hubieran cedido a las presiones de Washington y hubiera continuado con su campaña submarina hubieran podido llevar al Reino Unido a una situación imposible que le hubiera obligado a pe-

dir la paz. Otra cosa fue la campaña submarina lanzada por los Imperios centrales en 1917.

¿Por qué considera que esa campaña debe ser analizada bajo otros parámetros?

Porque la decisión de poner en marcha esta ofensiva, que habría de definir el conflicto porque supuso la entrada de los Estados Unidos en la guerra al lado de la Entente, precedió en poco más de un mes a la Revolución de Febrero en Rusia que derribó a Nicolás II y supuso el inicio del fin de la intervención de este país en el conflicto. Tal vez si la élite alemana hubiera tenido un conocimiento más profundo de lo que estaba sucediendo en el Imperio de los zares no habría tomado esta decisión porque el objetivo que habían perseguido desde 1915 había sido negociar una paz separada con Petrogrado. Por tanto, la decisión de lanzar esta campaña, que ocasionaría la ruina definitiva del Imperio alemán y del austro-húngaro no solo fue consecuencia de la situación imposible en la que se encontraban ambas potencias a comienzos de 1917, lo que les llevó a considerar que solo una ofensiva de los sumergibles podía darles la victoria, sino también de un fallo de sus servicios de inteligencia, incapaces de informar con precisión de la situación calamitosa que vivía Rusia y del desmoronamiento de la autocracia zarista.

«El mando naval alemán falló en aquello en que los militares de este país habían sido creadores y maestros: los juegos de guerra».

¿Hubo posibilidades de que esa campaña lanzada en 1917 tuviese éxito?

La respuesta a esta pregunta también resulta especulativa, pero nos inclinamos por el sí, siempre que el comandante de los submarinos comodoro Michelsen hubiera tomado dos decisiones. La primera, enviar a sus sumergibles a la costa este de los Estados Unidos, lo que hubiera obligado a la *U. S. Navy* a defender sus aguas territoriales, impidiéndole enviar sus buques para proteger las rutas marítimas aliadas. Este hecho hubiera debilitado las capacidades antisubmarinas

de la Entente, particularmente del Reino Unido, permitiendo así a los sumergibles alemanes seguir golpeando el tráfico marítimo hasta lograr la rendición de Londres. La segunda,

desarrollar una doctrina para atacar los convoyes como hizo posteriormente un antiguo submarinista de la Gran Guerra, el futuro gran almirante Karl Dönitz, en el segundo conflicto mundial con la *Rudeltaktik* [táctica de manada], en la que un grupo de submarinos atacaba coordinadamente a una formación de mercantes. La pregunta sería entonces: ¿hubiera sido esto posible en la contienda desarrollada entre 1914-1918? La respuesta es sí porque durante este conflicto se produjo la acción conjunta del UB-64 del teniente de navío Otto von Schrader y el U-54 del alférez de navío Hellmuth Max von Ruckteschell contra

Un *Große Torpedoboote* alemán dispara un «pez» durante la batalla de Jutlandia. En esta acción, la *Kaiserliche Marine* desplegó 61 buques de este tipo, que eran el equivalente a los destructores británicos.



DOSIER DE PRENSA



un convoy el 19 y 20 de julio de 1918, que supuso el hundimiento del mayor buque echado a pique en la Primera Guerra Mundial por los sumergibles germanos: el transatlántico Justicia, de 32 000 toneladas. Sin embargo, Michelsen no fue capaz de comprender la trascendencia de este ataque, como tampoco había sido capaz de analizar años antes el éxito de la táctica de los convoyes alemanes en el Báltico frente a los submarinos rusos. Por tanto, el mando naval alemán falló en aquello en que los militares de este país habían sido creadores y maestros: los juegos de guerra.

¿Por qué fracasó la estrategia naval alemana?

Porque se basó en unos parámetros falsos. El gran almirante Alfred von Tirpitz, una figura muy discutida en la historiografía anglosajona y alemana, y alemana, construyó la *Hochseeflotte* a partir de una única idea: que la *Royal Navy* buscaría una batalla decisiva, siguiendo las enseñanzas del almirante norteamericano Alfred Thayer Mahan frente a las costas alemanas. Por tanto, nunca reflexionó con profundidad sobre esa idea y sobre todo por qué iba a tomar tal decisión la élite militar británica, tal vez la más capacitada del mundo. ¿Realmente tenía sentido para los británicos forzar un choque decisivo en las peores condiciones para ellos cuando podía estrangular la economía alemana situando una línea de bloqueo entre las costas de Escocia y la península de Escandinavia? No, no tenía ningún sentido, como ya comprendieron antes de 1914 otros marinos alemanes. Sin embargo, hasta ese año, las decisiones de Tirpitz no se discutían en el seno de la *Kaiserliche Marine*, aunque fueran muy negativas para el Imperio Alemán. Solo cuando se hizo notorio su fracaso en el primer año de guerra, su estrella empezó a perder brillo porque la flota que había construido a un precio enorme –debilitando a la vez al Ejército– no tenía utilidad en esta nueva coyuntura estratégica. Las críticas hacia su figura fueron incrementándose a lo largo del conflicto, y especialmente a partir de 1918, considerándose como uno de los grandes responsables de la derrota alemana. Para desviar su culpa se convirtió hasta su muerte en 1930 en uno de los grandes propagadores *Dolchstoßlegende* (leyenda de la puñalada por la espalda), que achacaba a los políticos demócratas, a los judíos

y a los socialistas, y no a los militares, la derrota en el conflicto.

¿Se podría decir entonces que la derrota de la *Kaiserliche Marine* fue acompañada por el triunfo de la *Royal Navy*?

Sí, desde un punto de vista estrictamente militar. La rendición de la flota alemana ante la británica en Spica Flow el 23 de noviembre de 1918 así lo atestigua. Sin embargo, el costo del conflicto para las arcas británicas fue inasumible, contrayendo grandes deudas con Estados Unidos. El resultado de esa dinámica fue

que en la conferencia de Washington celebrada entre el 12 de noviembre de 1921 y el 6 de febrero de 1922, la *Royal Navy* no solo tuvo que aceptar que buena parte de sus acorazados fueran enviados al desguace, sino sobre todo una situación de paridad con la *U. S. Navy*. Por tanto, la Primera Guerra Mundial no solo supuso el fin del *Two Power Standard*,

que estipulaba que la *Royal Navy* debía ser tan fuerte en acorazados como la suma de la segunda y tercera armadas del mundo, sino sobre todo el comienzo del fin del dominio británico de los mares.

¿Qué lecciones podemos aprender y aplicar en la actualidad de la lucha en el mar durante la Primera Guerra Mundial?

Fundamentalmente que la construcción de una flota carente de una doctrina sólida y no adecuada al tamaño de la economía de un país puede debilitar el resto de los servicios armados y, lo que es más grave, convertirse en inútil en un futuro conflicto. Eso fue precisamente lo que ocurrió con el programa naval alemán lanzado a finales del siglo XIX. Por tanto, si bien la armada constituye un vector fundamental para asegurar la soberanía nacional y garantizar el tráfico marítimo, su tamaño y constitución debe estar acorde con la economía y las directrices estratégicas nacionales. Una marina de guerra sobredimensionada o insuficiente puede acarrear trágicas consecuencias en un futuro conflicto.



Se permite la reproducción total o parcial de esta entrevista sin citar la fuente.

ÍNDICE Y FRAGMENTOS SELECCIONADOS

Agradecimientos

Prólogo

Introducción

- 1 Camino de Sarajevo (1870-1914)
- 2 Las fuerzas en presencia
- 3 La guerra naval en ultramar
- 4 1914. Una contienda profesional con apoyo popular
- 5 1915. El tiempo de guerra que nunca debió existir
- 6 1916. El punto de inflexión
- 7 1917. Submarinos, Estados Unidos y la Revolución rusa
- 8 1918. «Ya no tengo una Armada»

Conclusión

Anexos

Abreviaturas utilizadas en este libro

Bibliografía

Índice analítico

DOSIER DE PRENSA



CAPÍTULO 1

CAMINO DE SARAJEVO

No obstante, hubo un país con el que su diplomacia fracasó totalmente y que terminó por provocar su caída: Estados Unidos. La eclosión del poder estadounidense a partir de 1870 ha quedado opacada por el desarrollo económico, político y diplomático del Imperio alemán. Sin embargo, en el último tercio del siglo XIX, Washington inició una política de expansión territorial más allá de la América continental que estuvo acompañada por un protagonismo en la Segunda Revolución Industrial que la convirtió, a finales de esta centuria, no solo en la primera potencia económica mundial, sino también en la más agresiva en el terreno internacional. No obstante, la presencia estadounidense en zonas monopolizadas hasta entonces por las potencias europeas se había iniciado con anterioridad.

En 1853, los célebres «navíos negros» del comodoro Matthew C. Perry llegaron al puerto de Uraga, cerca de Edo (actual Tokio) el 8 de julio de 1853. Portaba una carta del presidente de Estados Unidos Millard Fillmore (1850-1853) en la que requería a Japón la firma de un tratado comercial con su país. Las autoridades niponas le dijeron que acudiera a Nagasaki,

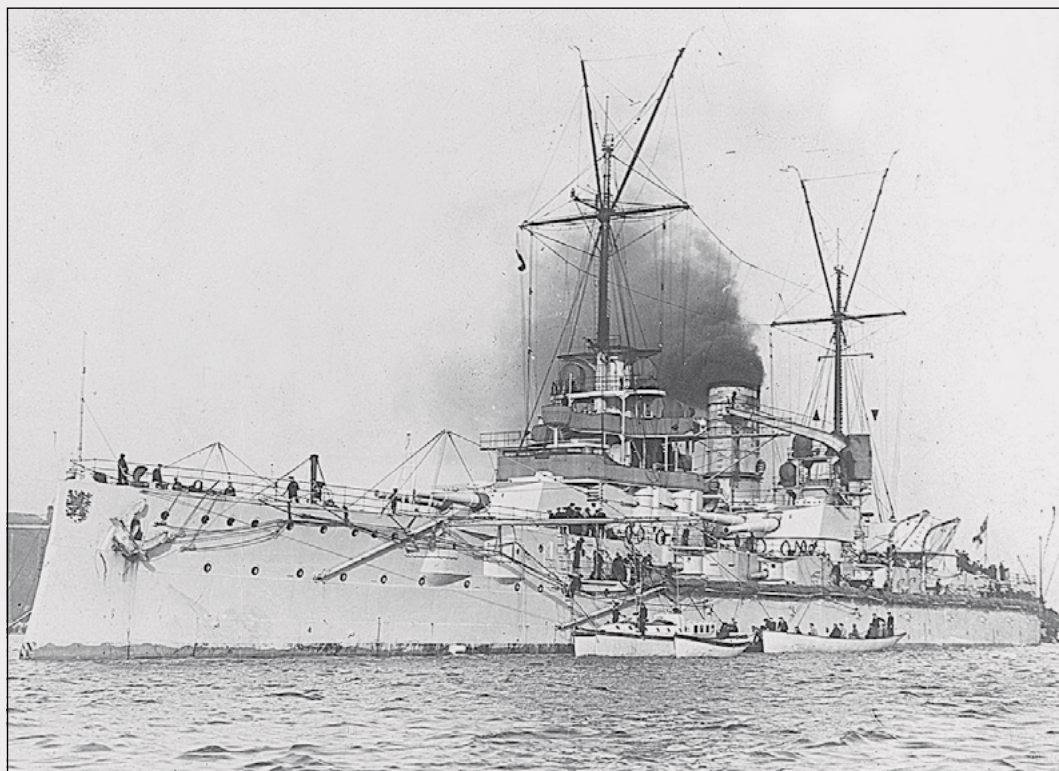
donde se permitía el comercio limitado de los holandeses. El marino estadounidense se negó y exigió que se le permitiera entregar la misiva, con la amenaza de emplear la fuerza si se rechazaba su petición. El Gobierno nipón cedió y la misiva fue entregada. Como despedida, el comodoro dijo que volvería en un año para que le dieran una respuesta. El 13 de febrero de 1854 regresó con una flota mayor y, el 8 de marzo, entró en el puerto de Kanagawa. El día 31 del mismo mes firmó el Tratado de Paz y Amistad conocido como Convención Kanagawa. Los términos de este acuerdo establecían la apertura de los puertos de Shimoda y Hakodate a los barcos estadounidenses; la garantía de seguridad de los naufragos de este país y la presencia de un cónsul de Estados Unidos en Japón. Estas cláusulas se ampliaron dos años después tras la firma de un nuevo documento, el 29 de julio de 1858, conocido como «Tratado de Harris» por el representante estadounidense, Townsend Harris. Su contenido supuso una oportunidad para que se rubricaran acuerdos similares con otras potencias occidentales, conocidos como «tratados desiguales».



El HMS Dreadnought, primer acorazado monocalibre de la historia. Entró en servicio en 1905 y dio nombre a los buques de este tipo. Para Tirpitz y Guillermo II la aparición del Dreadnought era una oportunidad para crear una armada capaz de rivalizar con la *Royal Navy*.

DOSIER DE PRENSA





El acorazado SMS Nassau (1909), primer *dreadnought* alemán. Su planta matriz estaba constituida por motores de triple expansión y no de turbinas de vapor, lo que proporcionaba una velocidad máxima de 19,5 nudos.

En paralelo, durante el primer tercio del siglo XIX, los buques del pabellón de las barras y estrellas se habían adentrado en el océano Índico y habían hecho posible que Washington firmara un tratado con el sultán de Mascate (Omán) en 1833. Igualmente se negociaron varios acuerdos con el sah de Persia, Naser al-Din, entre 1851 y 1854 que nunca se ratificaron, pues el objetivo del monarca iraní era implicar a Estados Unidos en una contienda con el Reino Unido para convertirlo en un actor más en el conflictivo juego de intereses de Londres y San Petersburgo desplegado en este estratégico territorio. Dos años más tarde, en 1856, Teherán y Washington firmaron un acuerdo estrictamente comercial. Estas dinámicas demostraban que tanto Persia como los imperios ruso y británico empezaban a considerar a Estados Unidos como una potencia lo suficientemente poderosa para participar activamente en el sistema de relaciones internacionales de Oriente Medio. Una visión que también tenían los propios militares estadounidenses, a pesar de la oposición de su gobierno a inmiscuirse en los asuntos políticos de la zona. En 1879, el comodoro Robert Wilson Shufeldt, a bordo de la fragata Ticonderoga, entró en el golfo Pérsico e hizo un agudo análisis acerca del poderío de Londres en esta zona: «una fachada» que podría derrumbarse si la *Royal Navy* debía encarar un reto en aguas europeas. Es más, el marino abogó por enfrentarse ya a los británicos en esta estratégica región con el objetivo de controlarla económica y políticamente.

Si Washington desistió de desafiar a Londres en el golfo Pérsico no haría lo mismo con Berlín en Sa-

moa en 1888-1889. A lo largo de la década de los ochenta del siglo XIX, los intereses comerciales británicos, estadounidenses y alemanes chocaron en este archipiélago, cuya situación de inestabilidad se incrementó a consecuencia de una guerra civil en la que Washington y Berlín apoyaron a diferentes bandos y en la que participó un destacamento de soldados del káiser cuyas acciones bélicas dañaron propiedades estadounidenses. Estos acontecimientos provocaron una escalada de la tensión entre ambos países que alcanzó su punto culminante en 1888. La prensa y algunos políticos de Estados Unidos llegaron incluso a exigir una contienda contra Berlín porque, en palabras del senador William P. Frye, de Maine, la intervención alemana en Samoa era «uno de los insultos más grandes a los que Estados Unidos había sido sometido». Incluso Carl Schurz escribió una carta a Bismarck para advertirle de la posibilidad de una alianza de Washington y París contra Berlín, que supondría la ruina del Imperio alemán. El canciller se halló ante una situación diplomática que no era capaz de comprender, pues pertenecía a ese nuevo mundo de la industria, las finanzas y el comercio que despreciaba. Sin embargo, no podía permitir que Alemania fuera humillada, aunque tampoco estaba dispuesto a ir a una guerra con Estados Unidos como le exigían sus almirantes. Para buscar una solución, actuó como siempre lo había hecho en situaciones similares: ordenó a su hijo Herbert –secretario de Estado de Asuntos Exteriores– que convocase una conferencia en torno a Samoa en la capital imperial en 1889. El resultado fue el Tratado de Berlín, que establecía un condominio tripartito sobre Samoa, tal y como habían exigido los representantes estadounidenses. Para la opinión pública alemana este acuerdo fue una auténtica humillación internacional. El káiser Guillermo II (1888-1918) aprovechó esta indignación para cesar a Bismarck el 20 de marzo de 1890.

La caída del canciller supuso el fin de una época en la política exterior alemana y mundial.

CAPÍTULO 2

LAS FUERZAS EN PRESENCIA

La pregunta que debemos plantearnos es si estas afirmaciones eran ciertas o si se trataban de meras excusas para tapar el hecho de que, a pesar de su gran superioridad, la *Grand Fleet* fue incapaz de destruir a la *Hochseeflotte* en una batalla decisiva y acortar así el conflicto. La respuesta es que eran ciertas. Los acorazados y cruceros de batalla alemanes no solo estaban mejor contruidos y blindados, sino que su autonomía era similar y tecnológicamente superior a la de los británicos, como demuestran los siguientes datos:

- Los buques alemanes estaban dotados de sistemas de control de tiro sincronizados eléctricamente Siemens, estereoscopios Zeiss y cada pieza de gran calibre poseía giroscopios individuales. Este material era el mejor del mundo. La *Royal Navy*, por el contrario, rechazó el sistema revolucionario de control de tiro basado en una computadora analógica de Arthur Pollen y optó por el desarrollado por el capitán de navío Charles F. Drayer. Solo ocho acorazados lo tenían instalado en 1914.
- Los cañones alemanes eran de menor calibre que los británicos y tenían menos alcance, aunque eran más efectivos y su poder de penetración igual o superior. Así lo corroboró un oficial de la *U. S. Navy* que visitó el arsenal británico de Woolwich en 1923 y quedó impresionado al examinar un cañón alemán de 280 mm que había sido cortado para su estudio. El acero era mucho mejor que el británico, más homogéneo y resistente, la pieza estaba construida con aros mejor ensamblados entre sí y el tubo interior era muy grueso (78 a 102 mm). A consecuencia de estas ventajas, su vida útil era cinco veces mayor que la de uno estadounidense o británico, pero, a cambio, su precio era cinco o seis veces superior a un cañón británico.
- Los proyectiles pesados alemanes, tanto AP [*Armour Piercing*, Perforador de Blindaje] como HE [*High Explosive*, Alto Explosivo], eran más eficientes y seguros que los británicos, ya que utilizaban un cartucho de latón para la carga de RP [*Rohr-Pulver* o Tubo de Pólvora]. Por el contrario, los británicos adolecían de un defecto revelado antes de la guerra, como señaló Jellicoe cuando era tercer lord del Almirantazgo: eran relativamente ineficaces y tendían a romperse al entrar en contacto con el blindaje enemigo cuando caían en un ángulo de 20 ° a 30 ° incluyendo los de 381 mm. Además, los sacos de seda que se utilizaban para guardar las cargas eran más inseguros que el latón empleado por los alemanes y la cordita era más inestable que

el RP. El problema se agravó por la costumbre de dejar abiertas las puertas de los paños de munición para acelerar la cadencia de fuego. Estos tres defectos fueron alguna de las causas que explican el desastre de los cruceros de batalla de la *Royal Navy* en la batalla de Jutlandia.

No obstante, en el resto de los buques estas ventajas desaparecían. Los *predreadnoughts* y los cruceros acorazados británicos eran más grandes, tenían mayor autonomía y estaban mejor armados que los alemanes. Estos barcos, además, realizaron una labor inestimable para mantener el poder marítimo de Londres en aguas lejanas. Lo mismo ocurría con los cruceros ligeros, dotados de cañones de 152 mm frente a los de 105 mm alemanes y con una construcción igual de robusta e incluso mayor que la de sus enemigos. Igualmente, los destructores británicos tenían más desplazamiento y autonomía y cañones de calibre más grueso (102 mm ante 88 mm), pero un menor número de tubos lanzatorpedos que los alemanes. Con respecto a las nuevas armas, los británicos también estaban más adelantados. Así, el 10 de enero de 1912, el teniente de navío Charles R. Samson hizo el primer aterrizaje en un buque de guerra, el *predreadnought* Africa. Poco después se creó el *Royal Naval Air Service* [Real Servicio Aéreo Naval, RNAS] y se dotó de pistas de aterrizaje y despegue a viejos buques, como el también acorazado Hibernia, y se modificó el crucero protegido Hermes como buque de transporte de hidroaviones. Por el contrario, la *Kaiserliche Marine* no concedió ninguna importancia a la aviación embarcada, ya que Tirpitz consideró que podría distraer valiosos recursos que debían emplearse en la fabricación de acorazados y cruceros de batalla. Por su parte, la *Royal Navy* poseía más submarinos que sus enemigos. Rusia había intentado prohibir esta arma en la Conferencia de La Haya celebrada entre el 15 de mayo y el 31 de julio de 1899, donde no se alcanzó ningún acuerdo en este sentido, por lo que todas las grandes potencias siguieron construyendo este tipo de barcos. Solo en el campo de los torpedos y sobre todo de las minas los alemanes eran superiores. De hecho, la *Royal Navy* no tuvo una mina realmente eficaz hasta que copió una alemana durante la guerra. Por último, los británicos contaban con algunos radiogoniómetros asentados en tierra en 1914 y, a principios del año siguiente, dispusieron de dos redes radiogoniométricas: Admiralty B, compuesta por catorce detectores para buques de superficie, y Admiralty X, con ocho estaciones destinadas a fijar la posición de los submarinos. Por el contrario, la *Kaiserliche Marine* no dispondría de esta tecnología hasta ya avanzado el conflicto.

CAPÍTULO 4

1914. UNA CONTIENDA PROFESIONAL CON APOYO POPULAR

Los planificadores navales alemanes seguían apostando por el bloqueo cerrado como única opción, como escribió el vicealmirante Scheer:

[...] solo había una opinión entre nosotros, desde el comandante en jefe hasta el último recluta, sobre la actitud de la flota inglesa. Estábamos convencidos de que buscaría y ata-

caría nuestra Flota en el momento en que se mostrara y donde sea que estuviera. Esto podría aceptarse como cierto a partir de todas las lecciones de la historia naval inglesa [...] nunca habíamos considerado posible que la Flota inglesa se abstendría de dar batalla y, como una «flota en presencia», se limitaría únicamente a bloquearnos desde la distancia, por lo que no correría ningún riesgo.



Cuando se demostró que esta opción no era la elegida, que el grueso de la *Royal Navy* no se iba a situar cerca de las costas alemanas para que los marinos del káiser pudieran desgastarla con minas y submarinos hasta conseguir el soñado equilibrio que le permitiera enfrentarse en una batalla decisiva –siempre entre la bahía de Heligoland y la desembocadura del río Támesis–, la obra de Tirpitz se vino abajo. Fue entonces cuando su figura empezó a perder protagonismo, porque la flota que había construido a un precio enorme –debilitando a la vez al Ejército– no tenía utilidad en esta nueva coyuntura estratégica. Sin embargo ¿realmente sorprendió el bloqueo a distancia a los germanos? Aunque siempre habían creído que los británicos situarían sus naves frente a sus costas, este planteamiento había empezado a modificarse en los momentos previos al conflicto, como queda patente en los testimonios de Tirpitz, el teniente de navío Otto Gross y los capitanes de fragata Erich Raeder –jefe de Estado Mayor de la BDA– y Georg von Hase. Liddell Hart explicó de forma magistral el significado de la decisión adoptada por el Almirantazgo británico:

Esta estrategia no era tan pasiva como parecía a un público crítico, que esperaba un nuevo Trafalgar. Se apreciaba que el mando general británico del mar era el pivote de la causa aliada, y que arriesgarlo exponiéndolo a pérdidas no compensadas era la negación de este requisito supremo. Por lo tanto, mientras deseaba la batalla y estaba preparado para ella, el Almirantazgo

se dedicó tranquilamente a sus deberes prioritarios de mantener la seguridad de las rutas oceánicas, hacer frente a las amenazas a esas rutas y, en tercer lugar, garantizar el paso seguro a Francia de la Fuerza Expedicionaria Británica. La idea de la presión económica ejercida por el poder marítimo estaba aún en fase embrionaria. Solo en una fase posterior cristalizó en una doctrina formal, y el término «bloqueo» asumió una definición nueva y más amplia. El ataque al comercio marítimo estaba muy arraigado en las tradiciones de la Armada británica, por lo que la transición a una táctica indirecta sobre la vida de la nación enemiga –sus suministros de alimentos y materias primas– fue un progreso casi imperceptible. Cuando esta presión se ejerció contra ella de forma novedosa y con una nueva arma –el submarino– fue humano, aunque ilógico, que la denunciara como una atrocidad.

Ante esta nueva dinámica, la élite política y naval alemana se dividió con respecto al empleo de la flota. Pohl e Ingenohl se inclinaron por una estrategia defensiva, en espera de que la *kleiner Krieg* de submarinos y minas les permitiera alcanzar el equilibrio en acorazados con la *Royal Navy*. Así quedó expuesto en la orden que el primero envió al segundo:

[...] el objetivo de las operaciones debe ser dañar a la Flota Inglesa mediante ataques ofensivos contra las fuerzas navales dedicadas a vigilar y bloquear la Bahía Alemana, así como con la colocación de minas en la costa británica y el ataque submarino, siempre que sea posible. Después de que una igualdad de

fuerza se consiga como resultado de estas operaciones, y todas nuestras fuerzas se hayan preparado y concentrado, debemos hacer un intento con nuestra Flota para buscar batalla en circunstancias desfavorables para el enemigo.

Bethmann-Hollweg, cuyo principal objetivo era acabar con el conflicto de la forma más rápida y beneficiosa para el imperio, eligió la opción de mantener la «flota en presencia» para poder negociar la paz con el Reino Unido. Por el contrario, Tirpitz defendía una *GroßKrieg*, que implicaba el empleo de los acorazados contra los británicos, con el objetivo de «mantener los mares libres. Además, no podíamos permitirnos que la guerra se convirtiese en una guerra de agotamiento, sino que debíamos intentar acortar las cosas». El secretario de Estado conocía perfectamente la superioridad de la *Royal Navy* que convertía su posición en muy poco realista, pero necesitaba justificar militarmente la gran obra de su vida. Guillermo II terminó por aceptar la estrategia defensiva de los primeros. Así, como reconoció Scheer, la flota no impidió el transporte de la BEF entre el 12 y el 18 de agosto:

[...] el ejército consideró que [...] la Armada debería apoyarlo obstaculizando el paso de los transportes a través del Canal. La protección de estos transportes era una de las principales funciones de la flota inglesa. Solo podríamos interferir con él al precio de una batalla decisiva con la flota inglesa, e incluso si el encuentro tomara un curso favorable, no había garantía de que la Flota de Alta Mar de Alemania lograra interrumpir de manera permanente y efectiva los suministros del extranjero.



Por el contrario, el capitán de corbeta George Gunther von Forstner, cuyas memorias fueron escritas en 1916, no dudó en escribir: «Alemania se abstuvo de un ataque naval que podría haber vuelto toda la campaña terrestre a su favor».

Restos varados del crucero ligero alemán SMS Emden en Cocos. Fue botado en 1908 según el plan de Guillermo II para construir una flota capaz de rivalizar con la británica. Tuvo la carrera naval más legendaria de la Primera Guerra Mundial.

CAPÍTULO 5

1915. EL TIEMPO DE GUERRA QUE NUNCA DEBIÓ EXISTIR

Wilson volvió a enviar una nota de protesta en la que amenazaba con romper relaciones diplomáticas y el nuevo secretario de Estado, Robert Lansing, fue más allá y, directamente, informó al embajador alemán, el conde Johann Heinrich von Bernstorff, de que el káiser debía abandonar la campaña submarina si no quería verse envuelto en un conflicto bélico con su país. «Wilson había mostrado la mayor susceptibilidad y de inmediato se dedicó a las amenazas de guerra». El resultado fue que el 27 de agosto la campaña fue suspendida momentáneamente a consecuencia de la presión ejercida por Bethmann-Hollweg y Falkenhayn. El general deseaba la entrada en el conflicto de Bulgaria en el campo de las Potencias Centrales, lo que podía verse afectado en caso de una confrontación con Estados Unidos. La decisión provocó las dimisiones inmediatas de Tirpitz y Bachmann. La del primero no fue aceptada, sí la del segundo, que fue sustituido por un viejo enemigo de Tirpitz, el almirante Henning von Holtzendorff, el 5 de septiembre. Para empeorar aún más las cosas con Estados Unidos, al día siguiente se hundió el transatlántico *Hesperian*, de 10 920 toneladas, que había sido atacado el 4 de septiembre también por el teniente de navío Schwieger, que causó la muerte a 32 pasajeros. Catorce días después, el 18 de septiembre, una orden firmada por Guillermo II establecía que los ataques submarinos contra mercantes en la costa occidental de Gran Bretaña y en el canal de la Mancha debían seguir la «regla de premios». Tales restricciones significaron el final de la primera campaña submarina sin limitaciones. Sus consecuencias fueron clave a medio plazo, pues la *Royal Navy* aprovechó esta situación de *impasse*, que se prolongó durante un año y medio, para desarrollar un conjunto de medidas antisubmarinas esencial cuando, el 1 de febrero de 1917, la *Kaiserliche Marine* lanzó una nueva ofensiva de estas características.

Tras esta decisión, considerada un triunfo tanto en Estados Unidos como en el Reino Unido, la oficialidad

naval quedó desmoralizada porque volvía a carecer de una estrategia para ganar el conflicto. Se entró así en una «fase crepuscular». Ante esta tesitura, Holtzendorff autorizó el 16 de noviembre a los submarinos de la Flotilla de Flandes que atacaran el tráfico mercante entre El Havre y Dunkerque. El 3 de diciembre, Tirpitz, cuya estrella declinaba porque todas sus ideas estratégicas se habían demostrado erróneas, se ofreció como comandante en jefe de la *Hochseeflotte*, pero fue desoído por el káiser.

En esta situación de desorientación, el capitán de corbeta Wolfgang Wegener escribió sus célebres memorandos, en los que rechazaba por completo la tesis de Tirpitz de librar una batalla entre Heligoland y la desembocadura del Támesis, que ya se había demostrado errónea, y abogaba por conquistar Dinamarca, hacerse con el control de las islas Feroe y utilizar los fiordos noruegos como bases para lograr una salida al Atlántico que permitiese a la *Kaiserliche Marine* librar la guerra en una situación ventajosa con el Reino Unido y posteriormente con Estados Unidos. Los planteamientos de Wegener fueron rechazados por Tirpitz y sus partidarios durante la contienda. Posteriormente, en los años veinte del siglo XX, se convirtió en el gran rival de su antiguo íntimo amigo, Raeder, y se vio obligado a retirarse de la *Kaiserliche Marine*. Sin embargo, resulta paradigmático que nada más empezar la Segunda Guerra Mundial, Raeder, como comandante en jefe de la Marina de Guerra, abogó por la conquista de Dinamarca y Noruega con el objetivo de proporcionar a los navíos alemanes una salida libre al Atlántico.

Por último, esta campaña provocó otra dinámica cuyas consecuencias se manifestaron menos de dos años después: los funcionarios del Departamento de Estado de Estados Unidos, que desde el 9 de junio dirigía el belicista y anglófilo Robert Lansing, empezaron a trabajar con el servicio de inteligencia de Reginald «Blinker» Hall para favorecer la entrada de su país en la conflagración.

Los barcos del 4.º Escuadrón de Batalla navegan en formación en línea en el mar del Norte en 1915. En primer plano, posiblemente el HMS Benbow (1914), después el HMS Agincourt (1914) y atrás HMS Bellerophon (1909) y HMS Temeraire (1909).



DOSIER DE PRENSA



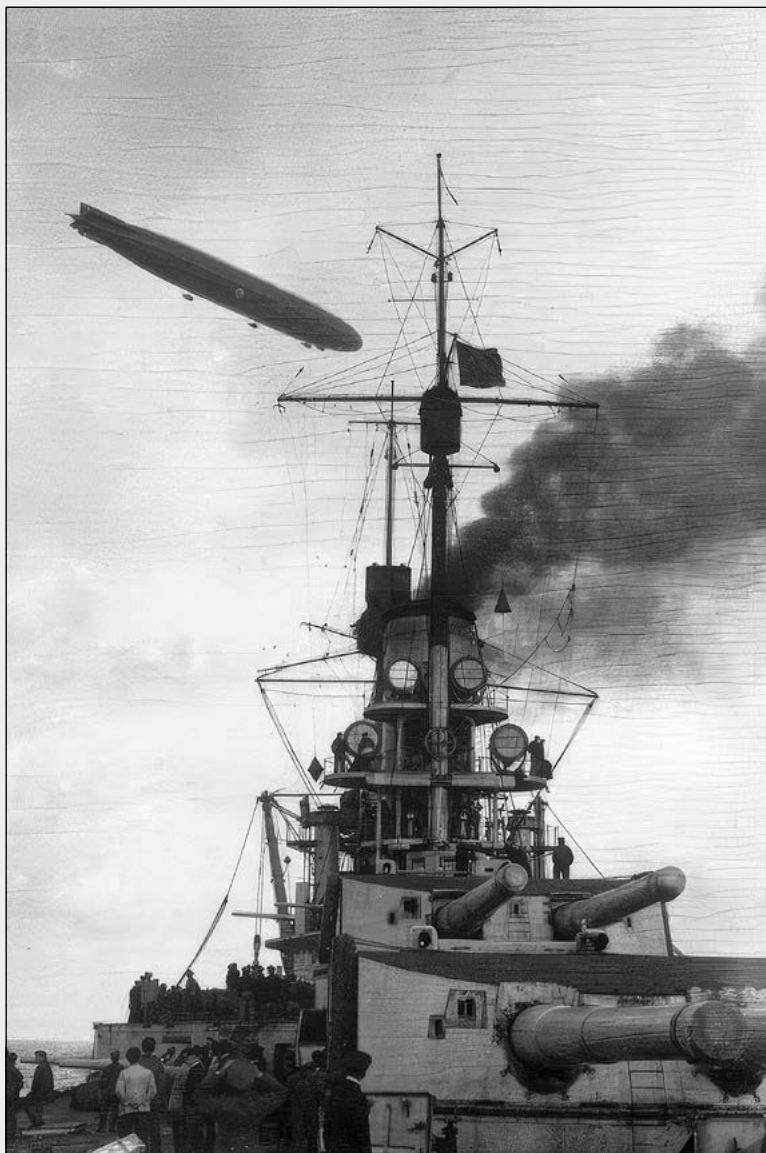
CAPÍTULO 6

1916. EL PUNTO DE INFLEXIÓN

Un dirigible SL-8 utilizado para reconocimiento sobrevuela la cubierta trasera del crucero de batalla alemán SMS Grosser Kurfürst (1914).

[...]tanto el canciller como el káiser se mostraron dispuestos, en especial tras la entrada de Rumanía en el conflicto, a devolver Alsacia y Lorena a los franceses, a cambio de concesiones en la valiosa zona minera –de hierro– de Briey-Longwy y a restaurar Bélgica como Estado independiente. Pero, a cambio, exigían la creación de una Polonia independiente y, sobre todo, la anexión de los territorios bálticos del Imperio ruso que habían ocupado: Lituania y la parte occidental de Letonia. Por el contrario, Hindenburg y Ludendorff, que habían puesto en marcha un programa con el nombre del primero, cuyo objetivo era incrementar la producción de guerra alemana, exigían además convertir a Bélgica en un «Estado vasallo», que perdería Lieja y posiblemente Amberes; la recuperación de las colonias, salvo las del Lejano Oriente en manos de Japón, y la adquisición del Congo Belga. Por su parte, la *Kaiserliche Marine* quería los puertos del Flandes belga y bases en el Mediterráneo, el Atlántico y el Índico. Estas fueron las demandas que el conde Bernstorff entregó a Wilson, entre las que también se incluía la integridad territorial de los aliados del Imperio alemán, en las conversaciones sostenidas entre diciembre de 1916 y enero del año siguiente.

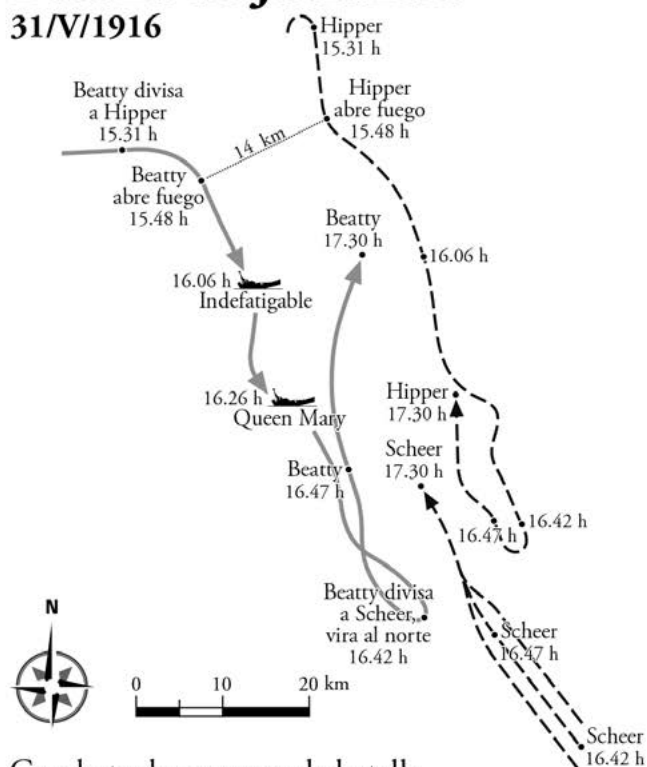
En la Entente, la paz era una opción que cada vez ganaba más peso. Asquith y Grey estaban dispuestos a negociar si se restauraba Bélgica y los alemanes pagaban los daños causados en este país y si las anexiones alemanas en el este tenían una contraprestación económica o territorial en su favor, pues la suerte del Imperio ruso no les preocupaba demasiado, ya que nunca había dejado de ser un factor perturbador para sus intereses en Asia. Sin embargo, sus importantes intereses en Próximo Oriente implicaban la destrucción del Imperio otomano –contraria a una de las bases del programa germano: la integridad territorial de sus aliados– que se repartieron con Francia y Rusia, en el Tratado Sykes-Picot, firmado el 23 de mayo. Los franceses también se inclinaban por la opción de la paz con Wilson como mediador, siempre que se les devolviera



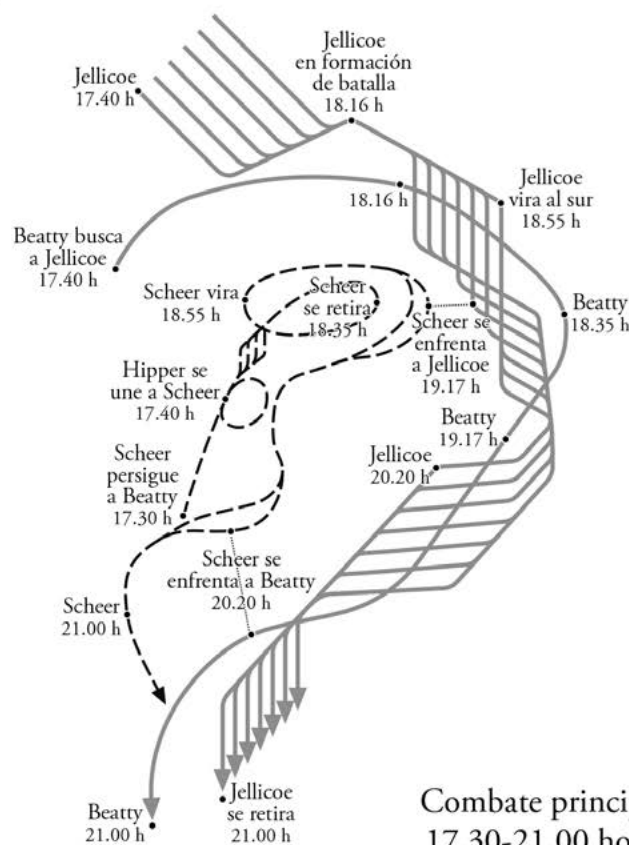
Alsacia y Lorena, aunque estaban dispuestos a negociar concesiones a cambio en la zona de su país ocupada por los alemanes. No obstante, mantenían a la vez sus deseos sobre los territorios otomanos de Próximo Oriente. En todo caso, esta predisposición al cese de las hostilidades demostraba que tampoco los aliados consideraban que el conflicto podía terminar de forma victoriosa, sobre todo tras el fracaso en el Somme y el temor a que el Imperio ruso hiciera una paz por separado o, simplemente, se derrumbara. Sin embargo, sus planteamientos, como los de los alemanes,

Batalla de Jutlandia

31/V/1916



Combate de cruceros de batalla
15.30-17.00 horas



Combate principal
17.30-21.00 horas

manifiestan su visión imperialista del conflicto, única forma de justificar ante sus compatriotas las enormes bajas sufridas en una contienda que había terminado sin victoria. La opción de una paz negociada también la defendía el resto de los beligerantes, especialmente Austria-Hungría y Bélgica, cuyo monarca, Alberto I, negociaba con los germanos la restauración de su país y un compromiso de neutralidad estricto.

Detrás de esta posición favorable a la negociación entre las élites de los Estados beligerantes subyacía un terror atroz en Guillermo II, Nicolás II, Carlos I de Austria y IV de Hungría, Víctor Manuel III de Italia y Poincaré: que los deseos de paz de los soldados y la población civil dieran paso a una revolución encabezada por los partidos socialistas. Tal dinámica era consecuencia de la transformación de un conflicto de profesionales con apoyo popular en una auténtica guerra total en la que estaba en juego la propia existencia de los Estados beligerantes: «Las monarquías italiana y belga y quizá, incluso, la británica, no se habrían mantenido en caso de derrota y otro tanto puede afirmarse de la Tercera República francesa». Sin embargo, había una excepción en este consenso que parecía general: un sector de la élite política británica, encabezada por el líder liberal David Lloyd George, creyó entonces que la contienda debía acabar con una victoria indiscutible que asegurara la posición mundial del Imperio británico: «Una vez iniciada la lucha, sentí que debíamos llevarla a cabo hasta que la maquinaria militar ale-

mana fuera aplastada». El 6 de diciembre, el político galés forzó la dimisión de Asquith y se convirtió en primer ministro de un ejecutivo de coalición integrado, mayoritariamente, por conservadores partidarios de continuar la guerra hasta obtener un triunfo indiscutible sobre el Imperio alemán y sus aliados, como el ministro del Bloqueo Robert Gascoyne-Cecil, tercer hijo del marqués de Salisbury. Sin embargo, quienes habían apostado anteriormente por la paz –Grey, el ministro sin cartera Lansdowne y el de Hacienda Reginald McKenna– tuvieron que abandonar el gobierno. Por tanto, en el Reino Unido la clase dirigente se dividió a diferencia de otros países, aunque no lo hizo por divergencias políticas o socioeconómicas –Gascoyne-Cecil o Churchill, que pronto entró en el gabinete de Lloyd George, eran tan aristócratas y defensores del «mundo de ayer» como Grey o Lansdowne–, sino por la disyuntiva que se planteó a finales de 1916: si la guerra y las pérdidas sufridas debían tener como premio una posición más segura en Europa y el mundo, que incluía anexiones relevantes en Próximo Oriente que les aseguraran el abastecimiento de petróleo, o, por el contrario, se debía aceptar una situación de *impasse* que reforzara la posición del Imperio alemán en el continente de cara a un próximo conflicto. Al apostar por la primera de estas opciones, el Reino Unido se convirtió en la piedra angular que sostenía el conjunto de la Entente a finales de 1916, lo que tuvo importantes consecuencias al año siguiente.

CONCLUSIONES

La derrota militar supuso el fin de la *Kaiserliche Marine*, como narró el 23 de noviembre de 1918 el vicealmirante Sims en una misiva dirigida a su esposa, Anne Hitchcock.

Nada como la rendición de una gran flota había tenido lugar en el mundo antes y hubo mucha especulación sobre si los alemanes realmente tenían la intención de llevar a cabo los términos del Armisticio. Algunos oficiales opinaron que llevarían su Flota al mar del Norte y la hundirían en lugar de sufrir la humillación de entregarla sin luchar. Otros sospechaban que los alemanes habían aceptado el Armisticio para tender una trampa, es decir, para llevar a cabo algún plan de traición. Ciertamente, sus acciones en esta guerra casi justificaban tal sospecha. Sin embargo, el almirante Beatty no se arriesgó. Por eso se ordenó que la flota alemana navegara entre las dos columnas de nuestros acorazados y avanzara con ellos hasta el puerto. Todas las naves fueron autorizadas para disparar y estaban listas para abrir fuego en cualquier momento en caso de que el enemigo intentara atacarnos. Por esta razón, las dos columnas estaban separadas por seis millas [9 km] con los alemanes en el medio. Haberlos colocado mucho más cerca habría implicado golpearlos mutuamente al disparar contra ellos. Hubiera sido una ceremonia mucho más impresionante si esta necesidad no hubiera existido y si las columnas hubieran estado a una milla de distancia con los alemanes en el medio donde podrían haber sido vistos fácilmente. Sin embargo, el día estaba tan claro que eran fácilmente visibles en todo momento.

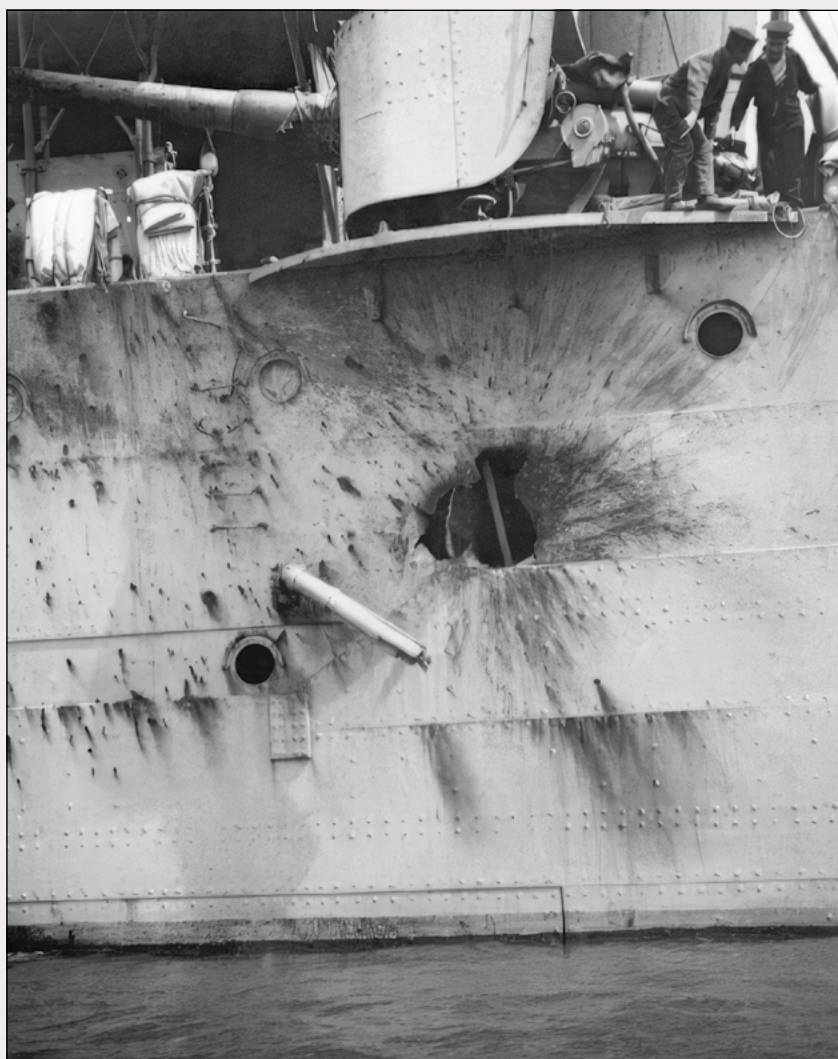
El 21 de mayo la mayor parte de la *Hochseeflotte* a las órdenes del contraalmirante Von Reuter entró en la rada de Scapa Flow. Posteriormente, se incorporaron otros buques hasta sumar 74. Estos navíos jamás saldrían de Escocia. Ante el temor de que fueran repartidos entre los aliados, el 21 de junio de 1919 Reuter

izó en su buque insignia –Friedrich der Grosse– la señal acordada y las tripulaciones procedieron a hundir los buques. Los ingleses solo pudieron salvar un acorazado, el Baden, 3 cruceros y 18 destructores. Los mejores buques de la que había sido la segunda flota del mundo yacían bajo las aguas. A los aliados solo les restaban los ocho acorazados de menor valor militar, los cuatro Nassau y los cuatro Helgoland, que procedieron a repartirse como botín de guerra: el Helgoland, Posen y Westfalen para los británicos, el Nassau y el Oldenburg para los japoneses, el Ostfriesland para los estadounidenses y el Thüringen para los italianos. El Rheinland fue enviado directamente al desguace.

Frente a la derrotada *Kaiserliche Marine*, la *Royal Navy*, su gran enemiga, parecía imponente tras el final del conflicto, pero la Gran Guerra había debilitado de manera definitiva la posición mundial del Reino Unido:

El casi millón de almas perdidas había socavado inexorablemente la determinación británica de llevar a cabo sacrificios militares, y el atroz coste financiero de la guerra había herido una economía que ya estaba perdiendo aquella primacía que había ostentado en el siglo XIX. La aparición de ciertos conceptos, como nacionalismo y comunismo habían debilitado aún más el control ejercido por Gran Bretaña sobre su imperio políglo. Apenas unas décadas después del final de la Gran Guerra el imperio británico se había desmoronado.

Sin embargo, antes de que la Unión Jack fuera arriada de territorios en los cinco continentes, Londres tuvo que asumir una dolorosa decisión: el 6 de febrero de 1922 lord Balfour firmó el tratado naval de Washington que establecía la paridad en el tonelaje de acorazados y portaaviones entre la *Royal Navy* y la *U. S. Navy*. El Reino Unido se había unido a Francia y Rusia y se había enfrentado al Imperio alemán para asegurar su dominio del mar y sus territorios ultramarinos. Tras salir victorioso del conflicto más sangriento de la historia, perdió en poco tiempo ambos. Con razón Ferguson tituló su libro acerca de la participación británica en la Primera Guerra Mundial *The Pity of War...*



Contacto y entrevistas:

Javier Gómez Valero - Comunicación

Tel. 658 160 824 - comunicacion@despertaferro-ediciones.com

www.despertaferro-ediciones.com



DOSIER DE PRENSA

