

EL APASIONANTE CRUCERO DEL *GOEBEN*

Luis PERALES GARAT

Capitán de Fragata

Recibido: 11/07/2022 Aceptado: 04/10/2022

Resumen

En el mes de agosto de 1914, en los primeros días tras la declaración de la guerra, el acorazado *Goeben* y el crucero *Breslau*, únicos buques bélicos alemanes en el mar Mediterráneo, consiguieron escapar contra todo pronóstico, refugiándose en el puerto de Estambul, de la persecución a que les sometió la Royal Navy.

La llegada de los buques a Turquía provocó, a la larga, la entrada de esta en la guerra del lado de las Potencias Centrales, lo que puso en jaque a los rusos en el Mar Negro y obligó a los Aliados a un esfuerzo adicional en la Gran Guerra que conllevó, entre otras operaciones, el desembarco de Galípoli.

La situación actual guarda parecidos con aquella. Turquía juega un papel central en el control de los accesos al Mar Negro y en el juego de alianzas estratégicas; y las innovaciones en materia de armamento –de la misma manera que los buques protagonistas– pueden trastocar los planes de las potencias en liza.

Palabras clave: crucero, acorazado, primera guerra mundial, Turquía, Mar Negro, Barbarroja

Abstract

In the first days of August, 1914, immediately after the declaraiton of war, SMS Goeben and Breslau were the only German warships in the Mediterrane-

an. They managed to escape Royal Navy pursuit against all odds, taking refuge in Istanbul.

The arrival of both ships brought the alignment of Turkey with Central Powers, putting at risk Russian dominance of the Black Sea and forcing an extraordinary effort from the Allies, which included the landings of Gallipoli.

Nowadays the situation looks quite similar, with Turkey playing a control role in the access to the Black Sea and in the game of strategic alliances; in a similar way, the development of new weapons –as with those ships– could disrupt the balance of Powers.

Keywords: battleship, battle cruiser, First World War, Turkey, Black Sea, Barbaros.

LA historia del crucero alemán *Goeben* durante el primer mes de la Gran Guerra es verdaderamente apasionante. Aunque existen múltiples descripciones que dan cuenta de la historia, hay mucho que añadir y puntualizar para subrayar la verdadera importancia del crucero –valga la redundancia–, el cual supuso nada menos que la entrada de Turquía en la guerra del lado de los alemanes –aunque esto no ocurriera hasta el 12 de noviembre, tres meses después de esta gesta–. Y todo esto transcurrió en una semana de agosto de 1914, cuando muchos pensaban que la *der-des-der*¹ no era más que una aventura de un par de meses, que habría concluido para Navidad.

El Imperio otomano, sumido desde hacía cien años en un lento proceso de descomposición, se hallaba en una encrucijada estratégica. Los Jóvenes Turcos, con Enver Pachá a la cabeza, parecían no tener una inclinación clara en política exterior y mantenían un difícil equilibrio entre las distintas potencias, unas más interesadas que otras. Indudablemente, la postura británica era la más particular: a ti te conviene que *yo* sea fuerte. Pero eso casaba difícilmente con sus propios intereses y los de otros países en la zona, incluyendo obviamente la importancia que la única salida del Mar Negro suponía para Rusia –como acreditaba su difícil experiencia en la entonces no tan lejana guerra de Crimea–.

Consciente Alemania de esta situación, la *Mittlemeerddivision* de la Kaiserlichen Marine, desde la crisis de los Balcanes de 1912, navegaba como agente de la política exterior alemana en el Mediterráneo. Compuesta por un crucero de batalla y uno ligero, realizó, entre otras misiones, más de ochenta visitas a puerto ejerciendo la entonces denominada «diplomacia de los cañoneros» –en una de estas visitas coincidiría con el *Reina Regente* en Constantinopla²–,

(1) *Der-des-der: dernière des dernières*, «la última de las guerras», «para acabar con todas las guerras».

(2) ANTÓN VISCASILLAS, Jaime: «Un siglo de la presencia naval de España en el conflicto de los Balcanes (1912-1913)», *Revista General de Marina*, t. 264 (marzo 2013).



Preciosa postal del Seiner Majestät Schiff Goeben (https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=File:Gro%C3%9Fer_Kreuzer_SMS_Goeben.jpg&oldid=548878557)

aunque el ambiente pos y pre bélico en los puertos visitados era de franca camaradería³.

En estas circunstancias, en julio del 14 los cruceros *Goeben* y *Breslau* navegaban por el Mediterráneo central (*das ist, Mittlemeer*). Dados los problemas de calderas que presentaba el *Goeben*, estaba previsto su relevo por el *Moltke* en junio; pero el atentado de Sarajevo, desencadenante de la guerra y de la fuga de la escuadra, frustró este relevo. No eran estas, sin embargo, las únicas unidades germanas en el Mediterráneo; Alemania disponía desde 1896 de un buque estación: el SMS *Loreley*, cuya base principal era Constantinopla⁴. El barco servía como representación del país –de su Marina y del Ministerio de Asuntos Exteriores– y navegaba por el Mediterráneo acompañando las visitas reales, entre otros cometidos.

La escuadra germana contaba, además, con la participación de todos los barcos mercantes de bandera alemana, obligados a servir de buques auxiliares y de aprovisionamiento. La Marina imperial se había preparado para la guerra con el despliegue en puertos neutrales de los llamados *colliers*, buques civiles que prestaban apoyo logístico, principalmente suministrando carbón. Las

(3) KOPP, George: *Das Teufelsschiff und seine kleine Schwester*. El autor era operador radio en el *Goeben*.

(4) El uso del topónimo turco «Estambul», que correspondía entonces a un barrio de la ciudad, no se generalizó hasta 1930.

navieras alemanas habían sido advertidas el 23 de julio de que se prepararan para un eventual conflicto. Por último, la Kriegsmarine contaba en principio como aliada con la flota austriaca, lo que obligaba a la Royal Navy y a la Marine nationale a fijar fuerzas para su bloqueo en el Adriático, por más que, aunque teóricamente muy potente, la capacidad efectiva de la Marina de Guerra Imperial y Real fuera muy limitada.

El 28 de julio, día de la declaración de guerra de Austria-Hungría a Serbia, el *Goeben* estaba reemplazando 4.000 tubos de sus 24 calderas en Pula, adonde se había dirigido nada más conocerse el atentado de Sarajevo. Llegó el 10 julio, aprovechando el tránsito desde las colonias alemanas de Jaffa y Haifa⁵, para adelantar los trabajos todo lo posible; tal era el estado de cosas después del magnicidio.

El almirante Souchon, al mando de la escuadra alemana, decidió salir del Adriático antes de finalizar las reparaciones, para evitar quedarse bloqueado. Se hizo a la mar el día 29, dirigiéndose a carbonear a Trieste. El escaso suministro que recibió en dicho puerto le obligó a salir el mismo día 30 en tránsito hacia Brindisi, donde tenía previsto completar el relleno.

Después de que, con excusas difusas, se le negara la posibilidad de realizarlo –se adujo la dificultad de realizar el carboneo en la dársena con los buques disponibles, cuando, curiosamente, Milne recibe la información de que habían carboneado allí el día 2–, se reunió con el *Breslau*, que venía de Durrës (Albania), donde realizaba la misma labor diplomática –allí había coincidido el 27 de julio con la escuadra británica de Troubridge y otros buques franceses–, y ambos buques se dirigieron a carbonear a Mesina. Conocida la noticia de este carboneo, la escuadra británica se dirigió inicialmente a bloquear a los alemanes en el Adriático, hasta que la tarde del mismo día 2 recibió información actualizada de que ambos barcos habían sido avistados en el golfo de Tarento navegando con rumbo suroeste. El Almirantazgo, previendo el intento de escapada de los alemanes del Mediterráneo, destacó a dos cruceros de batalla, el *Indomitable* y el *Indefatigable*, hacia Gibraltar.

Aunque la escuadra alemana suponía que contaría con el apoyo de Austria e Italia, ambos países decidieron permanecer inicialmente neutrales –aunque posteriormente entraran en la guerra en bandos contrarios: Austria, con las Potencias Centrales, e Italia, con la Entente–. La Royal Navy disponía, por su parte, de una fuerza muy superior y de bases de apoyo a lo largo del Mediterráneo, principalmente en Gibraltar, Malta y Alejandría, a poniente, centro y levante.

Por otro lado, la Marina francesa (la *Royale*) había sufrido una seria reconversión auspiciada por el almirante De Lapeyrère, verdadero artífice de la modernización de la Flota. Pero, a pesar de ostentar el mando aliado en el Mediterráneo –dejando en manos de los británicos la protección de su fachada

(5) Fundadas en el siglo XIX, eran la sede de una orden religiosa, Der Tempel, que seguía una interpretación particular de la Reforma protestante.

atlántica—, tenía claro que su objetivo prioritario era mantener el enlace colonial con Argel en cuanto suministro de apoyo de guerra, y a ello destinó el grueso de sus fuerzas en este mes inicial, en detrimento de la persecución de la escuadra alemana. También debió de coadyuvar la constatada dificultad de comunicaciones y entendimiento entre británicos y franceses, habida cuenta de que, además de los previsibles problemas idiomáticos y técnicos —estamos casi en los albores de la radio—, ambos almirantes no estaban inicialmente autorizados a establecer comunicaciones entre sí sin autorización previa, y tal autorización se concedió con muchísimo retraso.

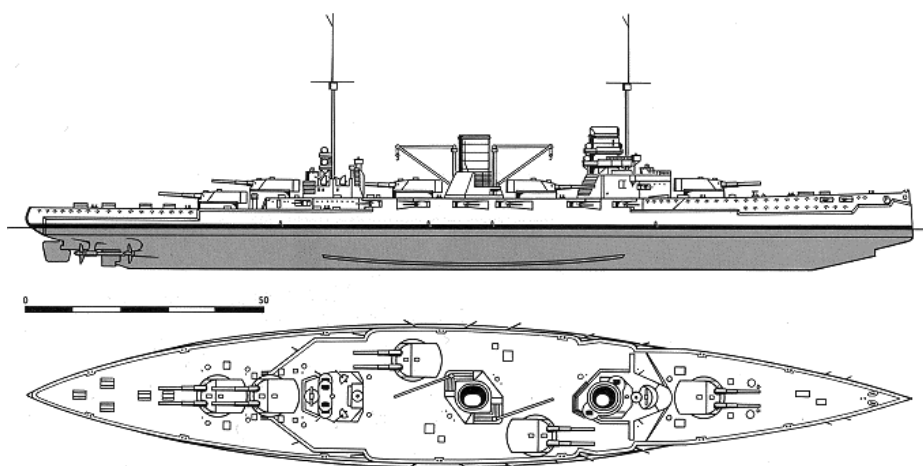
Los barcos

Pero, para entender el porqué de las acciones e inacciones de este «tórrido» mes de agosto, es necesario comprender primero quién era quién en este tablero de ajedrez. El comienzo de la Gran Guerra coincide con la aparición de (o transición a) los *dreadnoughts*, cuya característica más significativa era disponer de un calibre artillero principal único —*all-big-gun battleships*, aunque se mantenían algunos calibres inferiores para combatir a los torpederos—, extremo en el que pronto serían aventajados por sus seguidores, aunque marcarían un cambio de paradigma. Esto simplificaba la logística y el sistema artillero del buque, en un momento en que la cadencia de fuego de los cañones de grueso calibre había alcanzado un ritmo próximo al de los de calibre inferior, gracias a la mejora de las cargas y los cierres. Otro de los motivos era la necesidad de poder combatir a otros acorazados a distancias artilleras superiores al alcance de los torpedos —que los propios acorazados montaban—, cuyo calibre los hacía capaces de perforar la coraza.

Pero nada de esto tendría sentido si no iba acompañado de una mayor velocidad —en ocasiones, diez nudos superior a la de los modelos anteriores—, gracias a la utilización de turbinas de vapor en lugar de máquinas alternativas, y a la paulatina sustitución del carbón por el fueloil. Y todo ello acompañado, por supuesto, del correspondiente blindaje.

Pese a que los criterios a la hora de catalogar a una unidad no eran uniformes, como tampoco lo era el equipamiento de cada una de ellas, parece acertado decir que el acorazado por antonomasia (*battleship*) era denominado de manera genérica *dreadnought*; que el buque siguiente en cuanto a capacidad militar era el crucero de batalla, y que a estos los acompañaban cruceros acorazados (pesados) y ligeros. Pero con estos buques convivían otros anteriores, denominados acorazados de 2.^a (semi *dreadnoughts*) y de 3.^a clase (pre *dreadnoughts*), o simplemente *Linien-schiff* (Kriegsmarine).

En la definición de los tipos, la diferencia principal entre los dos primeros era el aligeramiento del blindaje y del número de piezas en los cruceros de batalla, para conferirles mayor velocidad. Pero las capacidades reales de los buques diferían de un país a otro, condicionando el valor militar de la



Plano del SMS *Goeben*, donde se puede ver el desalineamiento de las piezas, habitual en la época. (http://www.sms-navy.com/bc/SMS_Goeben-linedrw_top-and-side_1913a.gif)

unidad. Así, los buques alemanes tenían mayor capacidad artillera pese a su menor calibre, tanto por la velocidad de fuego y la precisión de tiro como por el uso de diferentes espoletas (perforante versus proximidad), y mantenían un mayor blindaje en buques menores (por la posibilidad de aumentar el peso al disponer de menos cantidad de carbón a bordo, dado que no era en esencia una marina oceánica). Si a esto se suma la velocidad, en un momento en que el enfrentamiento artillero lo era casi todo, los buques alemanes eran posiblemente los mejores de la época. En todo caso, los de construcción reciente eran absolutamente superiores a sus predecesores en la clase, fueran acorazados, cruceros de batalla o cruceros acorazados.

El *Goeben* era un crucero de batalla (acorazado, *Panzerkreuzer* o *Großer Kreuzer* para los alemanes) de la clase Moltke, un buque inferior en armamento a los acorazados y cruceros de batalla británicos y franceses, con una artillería de 280 mm –las torres de sus buques perseguidores eran de 305 mm–, pero una andanada superior, porque podía disparar con un mínimo de seis piezas en cualquier dirección. Sin embargo, con un andar teórico de 28 nudos, se le reconocía como el más rápido de los buques de su tiempo. El *Breslau*, por su parte, era un crucero ligero de la clase Magdeburg, con un andar similar al del *Goeben* pero una artillería de tan solo 105 mm. Como a todos los buques alemanes, se les suponían unas excelentes capacidades, basadas en el característico dominio germano de la técnica, que inducía a los alemanes de la época de Bismarck a creerse superiores, y no únicamente en este ámbito. Alemania –creían– también marcaba la pauta en la música, la literatura y el resto de las artes, aunque, eso sí, la más alta expresión cultural del alma nacional, su obra de arte más logra-

da, era el espíritu militarista germano⁶, plasmado en aventuras tan osadas como la Gran Guerra.

En su búsqueda de los cruceros alemanes, Francia e Inglaterra disponían de muchas unidades y bases, y gozaban respecto de aquellos no solo de una supuesta superioridad artillera, sino también de una sobrada ventaja estratégica que, a la postre, les hizo confundir una escaramuza táctica –la huida– con una gesta estratégica –la entrada de Turquía en la guerra–.

La escuadra británica en el Mediterráneo estaba compuesta por un número significativo de buques, cuyas capacidades a priori eran muy superiores a las de la limitada escuadra alemana. El grueso de la flota encargado de la persecución del *Goeben* lo constituían los cruceros de batalla *Inflexible*, *Indomitable* e *Indefatigable*. Prácticamente todas las unidades estaban en Malta al comienzo de esta historia.

Por parte francesa, la protección del convoy de tropas, como dijimos, era la tarea principal de los acorazados. La *Marine nationale* suponía que el sistema de convoyes sin tal protección era inútil, pues la mayor velocidad de los cruceros germanos les permitiría eliminar todas las unidades de escolta una por una, para deshacerse posteriormente del propio convoy –tal era el temor que tenían a los alemanes–. La escuadra francesa en el Mediterráneo la componían un único *dreadnought*, el *Courbet*, y otros veintiún cruceros y acorazados semi *dreadnoughts* o pre *dreadnoughts*.

Como supuesto apoyo a la escuadra alemana, la escuadra austriaca basada en Pula disponía de los *dreadnought* clase Tegetthoff SMS *Viribus Unitis*, *Tegetthoff*, *Prinz Eugen* y *Szent Istvan*. Estos barcos, aunque luego se revelaría que adolecían de unas dotaciones paupérrimamente adiestradas, eran para la flota británica un enemigo potencial, una *fleet in being*, lo que, teniendo presentes las órdenes dadas/recibidas: no enfrentarse a fuerzas superiores, se «aprovechó» para dejar escapar a la escuadra alemana. Y, en una posición incierta, la Regia Marina tenía tres *dreadnoughts* y cuatro cruceros de batalla que, aunque no cumplieron ninguna función en la resolución del incidente, sí suponían una baza a considerar en el planeamiento de los Aliados.

(6) STRANDE, John R.: *Max Scheler, 1844-1929*, Free Press, Nueva York, 1967, p. 81.

BUQUES MAYORES DE LOS PAÍSES ENFRENTADOS EN EL MEDITERRÁNEO

<i>País</i>	<i>Dreadnoughts</i>	<i>Cruceros de batalla</i>	<i>Semi dreadnoughts</i>	<i>Pre dreadnoughts</i>	<i>Otros cruceros</i>	<i>Observaciones</i>
Alemania		<i>Goeben</i>			<i>Breslau</i> (ligero) Varios	Apoyo de mercantes Base en Pula (Adriático)*
Austria-Hungría	<i>Viribus Unitis</i> <i>Tegetthoff</i> <i>Prinz Eugen</i> <i>Szent Istvan</i> *					
Reino Unido		<i>Inflexible</i> <i>Indomitable</i> <i>Indefatigable</i>			<i>Warrior</i> (acorazado) <i>Black Prince</i> (acorazado) <i>Defence</i> (acorazado) <i>Duke of Edinburgh</i> (acorazado) <i>Weymouth</i> (ligero) <i>Chatham</i> (ligero) <i>Gloucester</i> (ligero) <i>Dublin</i> (ligero)	Bases en Gibraltar, Malta y Alejandría
Francia	<i>Courbet</i>		<i>Condorcet</i> <i>Danton</i> <i>Diderot</i> <i>Mirabeau</i> <i>Vergniaud</i> <i>Voltaire</i>	<i>Carnot</i> <i>Charles Martel</i> <i>Jauréguiberry</i> <i>Masséna</i> <i>Bouvet</i> (hundido en Galipoli)	<i>Charlemagne</i> <i>Gaulois</i> <i>Saint Louis</i> <i>Henri IV</i> <i>Suffren</i> <i>Patrie</i> <i>République</i> <i>Démocratie</i> <i>Justice</i> <i>Vérité</i>	Bases en Tolón, Túnez y Argel. Según Milne, salvo el <i>Courbet</i> , los buques franceses eran «cuatro cruceros de batalla, más o menos anti-gueros».

* No había entrado en servicio

La persecución

Para considerar esta persecución desde una perspectiva actual es necesario ser consciente de que en la época no existía otro sensor que el visual, careciéndose como se carecía no ya de AIS ni de nada por el estilo, sino incluso de medios aéreos o de radar. Por añadidura, la radio estaba en sus comienzos y aún no ofrecía unas comunicaciones tan seguras como las actuales –a pesar de que ya existían los códigos cifrados–, ni poseía una capacidad de transmisión de otro tipo de datos que la comunicación escrita –radiotelegrafía pura–. Normalmente, la primera señal que delataba la presencia de un buque enemigo era el humo que escupían sus chimeneas –de las que, por cierto, debía de salir un buen chorro, pues casi todos ellos quemaban carbón–, aunque el aumento de las transmisiones radio era una buena indicación de que la Flota estaba en la mar o se encontraba próxima a salir.

Con el comienzo de las hostilidades en Bélgica y Francia y la declaración formal de guerra de Alemania, los cruceros alemanes recibieron la orden inicial de hostigar e impedir el embarque del ejército colonial francés, el XIX Cuerpo de Ejército, para lo que se dirigieron desde Mesina hacia la costa argelina. Casi simultáneamente, la tarde del 3 de agosto se les ordenó dirigirse a Constantinopla, aunque Souchon aprovechó la ocasión para que el *Goeben* y el *Breslau* bombardearan a primera hora del día 4 Bone (ahora Annaba) y Philippeville (actual Skkida), respectivamente, utilizando curiosamente bandera rusa en la aproximación a los puertos.

Esta agresión suponía, por supuesto, una acción de guerra contra Francia, pero no contra Inglaterra, que todavía titubeaba con un ultimátum que expiraba la medianoche del 4 de agosto. La escuadra francesa, que había salido de Tolón el día 3, se dividió en tres grupos, que se dirigieron a Orán, Argel y Bizerta, juzgando que las intenciones de los alemanes eran salir al Atlántico y siendo bien conscientes de la mencionada necesidad de proteger sus convoyes de tropas. Una vez que se tuvo noticia de los ataques a Bone y Philippeville, los franceses recibieron órdenes de dirigirse al encuentro de los alemanes; sin embargo, las apreciaciones de De Lapeyrère fueron poco acertadas, de forma que las órdenes que dio a los grupos de levante y central –sin contar con que no hizo uso de los destructores y submarinos– no produjeron el encuentro con la escuadra alemana.

Después de los bombardeos, Souchon puso rumbo a poniente, para tratar de ocultar sus intenciones. Pero enseguida ordenó virar al nornordeste, también en este caso tratando de aparentar dirigirse hacia el golfo de Nápoles⁷. A las 09:32, solo tres horas después del bombardeo, la escuadra alemana se encontró con el *Indomitable* y el *Indefatigable* a poniente de Sicilia, rumbo a Gibraltar; pero, mientras que los buques alemanes navegaban en situación de

(7) Nápoles era el puerto de concentración de la escuadra alemana, según el acuerdo secreto entre Alemania, Austria e Italia de 1913. Mesina, que lo sería de la italiana, debía ser el puerto alternativo caso de no poder alcanzarse Nápoles.

zafarrancho de combate, los ingleses se limitaron a omitir el saludo de rigor cuando dos buques de marinas distintas se encuentran en la mar –aparentemente, por no llevar el almirante alemán izada su insignia–, situándose a ambas bandas del *Goeben* y el *Breslau*. Y, aunque solicitaron permiso para abrir fuego, solo se les autorizó en caso de que los buques alemanes atacaran al convoy de tropas francesas.

El almirante Souchon comprendió que los buques británicos no abrirían fuego porque Reino Unido no había declarado aún formalmente la guerra a Alemania. Así pues, comenzó una persecución en la que solo el *Dublin*, que se incorporó por la tarde procedente de Bizerta –adonde había sido destacado para establecer comunicaciones con los franceses, ante la incapacidad de enlazar vía radio–, fue capaz de perseverar lo suficiente para confirmar que los dos buques continuaban su derrota al norte de la isla. Vencido el día, y aprovechando un momento de oscuridad, los buques alemanes cambiaron de rumbo para dirigirse a Mesina. El mensaje inicial de los buques británicos al Almirantazgo sobre el encuentro obvió informar de que los alemanes navegaban hacia levante, creando confusión en el Alto Mando, que dio por sentado que lo hacían hacia poniente, la previsible salida al Atlántico.

Los alemanes, por su parte, entraron en el estrecho y se dirigieron al puerto de Mesina a carbonear. Mientras tanto, Reino Unido, tratando de mantener la neutralidad de una indecisa Italia –todavía se consideraba posible su intervención en la guerra del lado de Alemania–, prohibió a sus buques cruzar el estrecho, imponiendo la norma entonces vigente de respetar las acordadas seis millas náuticas –que, sin embargo, no obligaba a los buques de guerra en el cruce de los estrechos–. Souchon, aunque acuciado por las autoridades italianas, fue capaz de demorar la salida, prevista en veinticuatro horas, hasta casi treinta y seis, lo que le permitió cargar 1.500 toneladas de carbón de los buques *General*, de la Deutsche Ost-Afrika Linie, y *Barcelona*, de la Hugo Stinnes Schiffahrt, de las 3.100 posibles –lo que, no obstante, era insuficiente para llegar a Constantinopla y le obligaba a otro carboneo posterior–.

La flota británica, limitado su acceso al estrecho, decidió situar a sus fuerzas principales (los cruceros de batalla *Inflexible* e *Indefatigable*) a patrullar entre Sicilia y Cerdeña –indudablemente, temerosos de la ventaja en velocidad de los buques alemanes para tratar de alcanzar los convoyes franceses de tropas–, y envió al *Indomitable* a carbonear a Bizerta, a la espera de la previsible derrota de la escuadra alemana, mientras el crucero *Gloucester* vigilaba la salida sur. Todavía se suponía que el objetivo de la escuadra alemana sería el convoy de tropas francesas y la posterior salida al Atlántico –previsión sustentada en la información de otro carboneo previsto en Mallorca, y por la captura de un *collier* por el *Chatham*, que se divirtió a Bizerta–. Por la noche, Milne recibe autorización para cruzar Mesina, aunque en ese momento sus buques se encuentran al oeste de Sicilia –obviamente, para proteger la retirada hacia el Atlántico–.

La prevista salida de los alemanes hacia Turquía era una orden directa de Tirpitz. Pero cuando, el día 5, la orden inicial fue anulada y Souchon tuvo

libertad de acción, decidió mantener sus movimientos y, si fuera necesario, forzar el paso de los Dardanelos. Y así, la escuadra alemana salió el día 6 rumbo al Adriático, seguida por el *Gloucester*, con la intención de engañar sobre su destino a sus posibles seguidores. El *General*, que había desembarcado a sus pasajeros en Mesina, salió más tarde rumbo sur, costearo la costa de Sicilia para luego arrumbar a levante.

Al caer la noche, la escuadra viró hacia el sudeste, poniendo rumbo al Egeo, aunque el *Gloucester* no se dejó engañar y ejecutó unas maniobras comprometidas para mantener el contacto con el *Goeben* –Kelly⁸– El *Gloucester* llegó a estar a 4.000 yardas del *Breslau* pero no abrió fuego, para continuar la persecución; el *Breslau* se separó de ambos, tratando de engañar a los británicos. En las proximidades de Cabo Matapán, el *Breslau* volvió a tener contacto con el *Gloucester*, con el que mantuvo un intercambio de disparos forzado por este para hacer retroceder al *Goeben*⁹. Sin embargo, el *Gloucester* había recibido el día 7 por la mañana orden de abandonar la persecución al llegar a Matapán, para evitar el riesgo de quedarse sin carbón y ser capturado por los alemanes –y, quizá, por la creencia de Milne de que embotellar a la escuadra en el Egeo era tan bueno como hacerlo en el Adriático–. En el Egeo central esperaba a Souchon el necesario carboneo con el *Bogadir*, que se realizó los días 8 y 9 de agosto en la isla de Denusa.

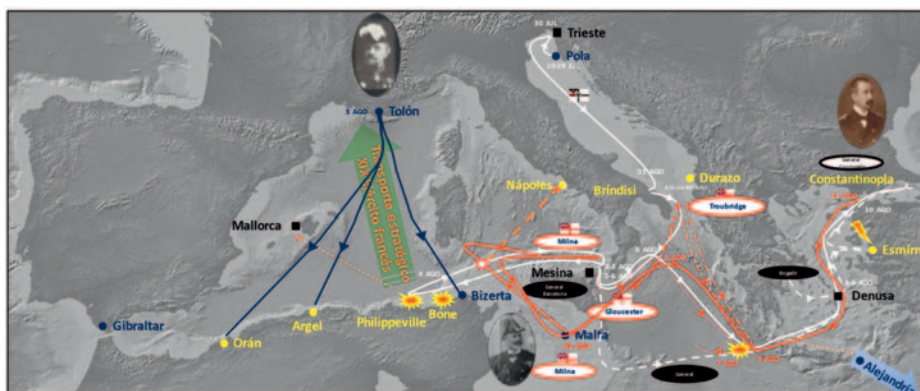
La escuadra de Troubridge también intentó sorprender a la alemana con una aproximación nocturna. Pero, frustrada la sorpresa, tras recibir la noticia de que la escuadra austriaca había salido de Pula, y dada su inferioridad artillera, decidió retomar su misión de bloqueo del Adriático. Curiosamente, Milne todavía consideraba posible que los alemanes arrumbaran al oeste para atacar a los convoyes franceses, e incluso que cruzaran de nuevo por Mesina, en vista de la necesidad de la escuadra alemana de evitar las proximidades de Malta y el bloqueo de los franceses en Cabo Bone.

La escuadra inglesa perdió más tiempo en el bloqueo del Adriático los días 8 y 9 por la (falsa) declaración de guerra con Austria, para recibir posteriormente la orden de bloquear a la escuadra alemana en los Dardanelos. De hecho, una de las posibilidades que se consideraban era que el *Goeben* atacara el tráfico británico en Port Said y Alejandría.

Una vez en el Egeo, Souchon mandó al *General*, al que había ordenado arrumbar hacia Izmir para no delatar su presencia, que transmitiera un mensaje al agregado naval en Constantinopla solicitando entrar urgentemen-

(8) John y Howard Kelly, comandantes de los dos cruceros británicos (*Dublin* y *Gloucester*) empeñados directamente con los alemanes, eran hermanos –y parece que se pasaban el uno al otro información sobre la posición de los barcos germanos–.

(9) Curiosamente, Barbara Tuchman (véase la bibliografía) fue «testigo» –tenía dos años, pero está claro que el suceso la marcó de por vida, a juzgar por sus libros–, desde el crucero que, desde Venecia a Constantinopla, realizaba con sus padres y abuelos –este, Henry Morgenthau, embajador en Turquía–, de la acción contra el *Breslau*.



El crucero del *Goeben* en agosto de 1914 (elaboración propia del autor)

te en el Mar Negro para atacar el tráfico enemigo¹⁰ –se supone que ruso—. Este respondió el día 10 intimándole a entrar, si fuera necesario rindiendo los fuertes y capturando al práctico. Los buques entraron en el estrecho con los cañones cargados, apuntando a las baterías turcas, que a su vez apuntaban a los buques alemanes. La aproximación de dos torpederos turcos puso en estado de tensa expectación a las dotaciones germanas, pero pronto advirtieron que era para autorizar de hecho el acceso, que se realizó siguiendo aguas a un destructor que los guiaba a través de los campos de minas. Cuando embocaron el estrecho, el humo de los buques británicos ya estaba a la vista de los serviolas, pero el gobierno turco les negó el acceso.

Después de duras negociaciones, el 18 de agosto los dos buques alemanes se incorporan a la Marina de Turquía, bajo la dirección de Souchon. Los alemanes comenzaron las tareas de preparación de las unidades turcas, que pondrían en evidencia la labor de descomposición (falta de adiestramiento, nulo uso de capacidades, armamento obsoleto y oxidado, y un largo etcétera) de la «misión británica» encargada de adiestrar y reorganizar la Marina turca¹¹.

Hasta noviembre, franceses, ingleses y rusos no declararán la guerra a Turquía, y viceversa. Es el momento del comienzo de la intervención en el Mar Negro de los buques turco-alemanes, que el resto de la guerra mantuvieron en jaque a la escuadra rusa, realizando acciones de bombardeo a sus bases, de escolta de buques de carga, de enfrentamiento directo con unidades rusas, etc. Las dotaciones de ambos cruceros se alojaban en el *Corcovado*, de la HAPAG¹² en Constantinopla, mientras que Souchon ejercía el mando desde el *General*¹³.

(10) Esta transmisión probablemente confundió a los británicos, que alteraron el rumbo hacia el sur para buscar en aquella dirección.

(11) KOPP, p. 82.

(12) Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft, sociedad de transporte marítimo, dedicada principalmente al traslado de pasajeros a Estados Unidos.

(13) KOPP.

Los personajes

Souchon

El almirante Wilhelm Souchon mandaba la escuadra desde el 23 de octubre de 1913. Moldeado en la escuela alemana, actuó con rotunda iniciativa allá donde se necesitó, para dar forma a las intenciones, órdenes –y contraórdenes– que recibió. Así, decidió bombardear los puertos franceses en Argelia sin recibir órdenes expresas de hacerlo, y realizar un movimiento táctico por el norte de Sicilia hasta Mesina que mantuvo en sus oponentes la incertidumbre acerca de sus intenciones, y obligó a estos a tomar previsiones para su posible salida al Atlántico.

También decidió por su cuenta, sin la autorización de sus mandos, pedir permiso a los turcos para cruzar los Dardanelos, transmitiendo un mensaje desde el mercante *General* –aunque Corbett atribuye sus éxitos, más que a su capacidad, a la torpeza de los británicos de no permitirle una vía de escape¹⁴.

Supo en todo momento sacar beneficios de una situación confusa, aprovechándose correctamente de las posiciones no definidas de Italia y Turquía, además de asumir hasta 1917 el mando supremo de la Marina turca¹⁵ –y de la búlgara, después de la entrada de Bulgaria en la guerra–. Cuando le hizo falta, él y sus dotaciones se tocaron con el fez –aunque algunas fuentes dicen que solo lo hizo la mitad de la dotación–.

De los mandos implicados en el *affaire Goeben*, fue el único que sobrevivió a la fuga.

PRINCIPALES TELEGRAMAS (ÓRDENES Y DESÓRDENES) ESTRATÉGICOS

<i>Fecha</i>	<i>País</i>	<i>Contenido</i>	<i>Observaciones</i>
27 jul.	Reino Unido	Preaviso a la escuadra británica del Mediterráneo	
31 jul.	Italia	El embajador británico es informado de que Italia permanecerá neutral	La información no la reciben ni Milne ni De Lapeyrère
1 ag.	Alemania	Alemania declara la guerra a Rusia	
1 ag.	Reino Unido	Aviso remitido a Milne sobre la actividad alemana	
2 ag.	Reino Unido	Orden para hacer seguimiento al <i>Goeben</i> en el Adriático	
2 ag.	Francia	Telegrama a De Lapeyrère ordenándole proteger los transportes de tropas francesas	

(14) MILNE, Archibald: *The Flight of the Goeben and the Breslau, an Episode in Naval History*, p. 48. A la venta en Google Books.

(15) Esto no era nuevo para los alemanes. El general Liman von Sanders se había convertido en 1913 en comandante del cuerpo de ejército turco responsable de la vigilancia de los estrechos.

3 ag.	Reino Unido	Orden para hacer seguimiento al <i>Goeben</i> donde se encuentre	Listo para combatir cuando se declare la guerra
3 ag.	Alemania	Souchon recibe a las 18:00 noticia de la declaración de guerra a Francia	Declarada ese mismo día
4 ag.	Francia	De Lapeyrère recibe la noticia de la declaración de guerra de Alemania	01:20
4 ag.	Alemania	Tirpitz ¹⁶ ordena a Souchon dirigirse a Constantinopla	Tras el acuerdo firmado con Turquía
4 ag.	Reino Unido	Se prohíbe a Milne atacar a los buques alemanes antes de la declaración formal de guerra (5 ag.)	
4 ag.	Italia	Italia declara su estricta neutralidad	
5 ag.	Reino Unido	Milne conoce que Souchon carbonea en Mesina	
5 ag.	Alemania	AM - Tirpitz desaconseja a Souchon dirigirse a Constantinopla y recomienda dirigirse a Pula PM - Tirpitz informa de que Austria no entrará en guerra del lado de Alemania	Deja en manos de Souchon la decisión de adónde dirigirse
6 ag.	Austria	Falsa declaración de guerra de Austria	Transmitido el mensaje por error
8 ag.	Reino Unido	AM - Se recibe la falsa declaración de guerra de Austria, y Milne recibe orden de contener la salida de la flota austriaca del Adriático	Supone un retraso en la caza
8 ag.	Reino Unido	16:00 - Se anula el telegrama anterior retransmitido por error	Reiterado a las 18:00 el 9 ag.
11 ag.	Reino Unido	Milne recibe órdenes de bloquear a los alemanes en los Dardanelos	

Milne y Troubridge

El almirante sir Archibald Berkley Milne era el jefe de las fuerzas británicas en el Mediterráneo. Personaje de elevado nivel y consideración social, era un dandi que había hecho su carrera de la mano de la familia real. Su nombramiento fue considerado por el almirante Fisher, primer lord del Mar, una traición a la Marina. No pudo –o no supo– coordinarse con la escuadra francesa, y juzgó en todo momento que la fuga de las unidades alemanas hacia el Mediterráneo oriental no suponía ningún riesgo ni limitaba en modo alguno su actividad.

(16) Ocupaba un puesto asimilable al de ministro de Marina.

En estas circunstancias, su empeño –lógico desde el punto de vista táctico– de situar sus fuerzas en disposición de proteger los convoyes franceses de tropas, y de limitarse a cumplir estrictamente las taxativas órdenes –algo no sorprendente– de evitar el enfrentamiento mientras Reino Unido no emitiera una declaración formal de guerra –estipulada para la medianoche del 4 de agosto– y de no enfrentarse a fuerzas superiores lastraron todas las decisiones posteriores.

Por su parte, Troubridge se dejó aconsejar por el capitán de navío Fawcett Wray, su *Flag Captain*, es decir, el comandante del buque donde el almirante arbolaba su insignia, el *Defence*. Wray, que gozaba de un gran prestigio por sus conocimientos artilleros, le recomendó no atacar una vez perdida la ventaja táctica: «Sir, this is the bravest thing you have ever done». También fue destituido en el mando y enviado a Inglaterra para ser sometido a consejo de guerra.

Es razonable pensar que la personalidad de Churchill, entonces primer lord del Almirantazgo¹⁷, apabulló a Milne y lo volvió inoperante. Fiel a su osadía y arrogancia, Churchill autorizó a abrir fuego antes de que expirara el ultimátum, aunque tuvo que retractarse por las presiones del Gobierno; posteriormente, su orden de no aceptar el combate contra fuerzas superiores –aparentemente dada con vistas a evitar el enfrentamiento con la escuadra austriaca– no estuvo bien dada... ni bien interpretada, lo que permitió la huida de la escuadra alemana.

Ambos almirantes Milne y Troubridge, acabaron destituidos tras una investigación (aquel) y un consejo de guerra (este) que les exoneraron de responsabilidad¹⁸. Milne estaba de vuelta en Reino Unido el 18 de agosto. Que su actuación en los hechos fue muy cuestionada queda de manifiesto por la necesidad que tuvo de escribir *The Flight of Goeben and Breslau* (1921), un relato justificatorio con el que intentó defenderse de la versión oficial.

De Lapeyrère

El almirante De Lapeyrère, aunque no participó en exceso en el episodio del *Goeben*, hizo los movimientos correctos... para proteger los intereses de Francia. No es descartable que la presencia de las tres divisiones francesas en el Mediterráneo occidental forzara la retirada de los alemanes hacia el Bósforo, lo que, a la postre, pudo beneficiar a Francia. Ostentando el mando de todas las fuerzas aliadas en el Mediterráneo –aunque solo después de la llegada del XIX Ejército a Francia–, no hizo ningún esfuerzo por coordinar sus movimientos y actividades con los británicos, quizá por

(17) Hay una clara diferencia en *First Sea Lord* y *First Lord of the Admiralty*. Los primeros son almirantes, o sea, *lords*; los segundos, civiles, aunque ostenten el mando de la Marina.

(18) MILNE, *ibídem*, pp. 45, 67 y 70.

falta de confianza –y por el respeto que le suscitaba Milne, al tener más antigüedad que él¹⁹–, y poco auxiliado por sus mandos en París. Además, el particular uso que hizo de los numerosos medios de que disponía impidió la detección de la escuadra alemana y el enfrentamiento con esta después de los bombardeos en el norte de África. Sus esfuerzos por comunicarse con los ingleses y compartir información con ellos fueron mínimos. Criticado por dejar escapar a la escuadra alemana, y por otras actuaciones posteriores en la guerra, como el torpedeo y hundimiento del *Léon Gambetta* por el submarino austriaco U-5, presentó su dimisión en octubre de 1915.

Enver Pachá

Enver Pachá, a la sazón ministro turco de la Guerra, fue quien tomó la decisión de autorizar el paso de los buques alemanes y de prohibir al propio tiempo el de los ingleses, so pena de abrir fuego. Pachá era el líder de los Jóvenes Turcos y un decidido germanófilo (dominaba el alemán), en la medida en que en el apoyo de Alemania veía la posibilidad de sacar a Turquía del calamitoso estado de postración en que se hallaba, atacada por todos los frentes.

Independientemente del resultado de la guerra, parece que fue un movimiento audaz que permitió a Turquía dar cierta verosimilitud a sus aspiraciones de resurgimiento nacional y de recuperación de su condición de potencia.

Del éxito táctico al estratégico. ¿Cuánto vale un crucero?

El almirante Milne, desorientado por su incapacidad para coordinarse con los franceses y limitado en su actuación por las normas que le impedían enfrentarse al *Goeben* antes de la declaración formal de guerra, perdió la virada al no comprender la profundidad del movimiento que el buque alemán estaba llevando a cabo.

El lógico comportamiento del raid alemán del día 4, con una previsible continuación para evitar el traslado al frente europeo de tropas francesas de refuerzo, le hizo obviar a Turquía como otro actor principal a considerar. En plena efervescencia revolucionaria, era previsible la actitud que esta habría de tomar ante un desplante como confiscar los dos acorazados *dreadnought* construidos –y pagados por suscripción popular– en Reino Unido²⁰, con la mala

(19) El propio Milne afirma que esa, y no otra, fue la causa de su relevo en el mando. *Ibídem*, p. 66.

(20) Para ser sinceros, hay que reconocer que los británicos también se quedaron con otro buque destinado a Chile.

excusa de que los griegos habían urdido un complot para hundirlos con un submarino durante el tránsito –curiosamente, Milne estuvo en Constantinopla en junio del mismo año, e inspeccionó a las dotaciones que iban a ir a recoger los barcos a Reino Unido–.

El gesto altivo de Churchill, que no se limitó a retener los barcos, sino que se negó siquiera a considerar la devolución del pago realizado, a buen seguro tuvo mucho que ver en la inclinación del fiel de la balanza en beneficio de Alemania.

La saga/fuga del *Goeben* es un éxito superior al precio real de los buques requisados, valorados en unos 6,5 millones de libras esterlinas. Según algunos autores, el combate de Coronel, el 1 de noviembre del mismo año, que se saldó con una clara derrota de los británicos –que perdieron los cruceros acorazados *Good Hope* y *Monmouth* y sufrieron más de 1.600 bajas–, fue una derivada de la fuga del *Goeben* y de la necesidad de no dejar escapar otra vez una fuerza enemiga sin presentar batalla.

Los costes que para los Aliados tuvo la participación de Turquía del lado de las Potencias Centrales fueron muy superiores. El 12 de agosto, los dos buques de la escuadra imperial se incorporaron a la Marina turca, aunque mantuvieron los mandos y las dotaciones alemanas. Parece ser que la oferta de Alemania de entregárselos a Turquía fue una de las circunstancias facilitadoras del pacto secreto entre ambos países, firmado el 2 de agosto –por lo que Souchon recibe la orden, después cancelada, de dirigirse a Constantinopla la tarde del 3 de agosto–. Por su parte, los ingleses habían pactado en secreto con Rusia la entrega de Constantinopla –para los rusos, Czargrad–. No obstante, la verosimilitud de este pacto es escasa, porque la mencionada entrega habría puesto en manos rusas el acceso al Mar Negro y el control de esta masa de agua interior, así que es difícil atisbar cuál podría haber sido la intención última de este supuesto compromiso británico.

Lo cierto es que la Marina rusa quedó encerrada en sus puertos por miedo al *Goeben*, al que llegaron a motejar como el Holandés Errante o el Buque del Diablo (*das Teufelschiff*). Tan importante fue la hazaña que el propio káiser visitó ambos buques en Constantinopla en 1917²¹.

«Das Teufelschiff und seine kleine Schwester»

La historia del *Goeben* como *Yavuz Sultan Selim* continúa por muchos, muchísimos años, siendo así que se trata del buque de guerra que más tiempo ha permanecido en servicio. Pero ni siquiera el traslado de los restos de Mustafá Kemal, *Atatürk*, en 1938 (me viene por fuerza a la memoria la placa que existía en el pañol del ASROC de la fragata *Asturias*, conmemorativa del traslado a España de los restos de Alfonso XIII) supera el impacto

(21) Disponible en YouTube (véase webgrafía), curiosamente con el *God save the king* como música de fondo.

del crucero, a pesar de la devoción del pueblo turco al fundador de la Turquía moderna.

En boca de Churchill, el buque actuó en la guerra «llevando consigo para los pueblos de Oriente más miseria, muerte y ruina de la que nunca había sido llevada por un barco». Está claro que la decisión de los Aliados de tratar de forzar el paso de los Dardanelos, que provocó el hundimiento de los buques *Bouvet*, *Irresistible* y *Ocean*, graves daños al *Gaulois*, el *Suffren* y el *Inflexible* (con más de setecientos muertos en menos de dos horas), y que conduciría finalmente al posterior desembarco en Galípoli, son consecuencia directa de la acción del *Goeben*. Por cierto que la dotación de este también participó en la oposición al desembarco, e incluso algunas de sus piezas de 15 cm se desmontaron para ser instaladas en tierra.

La escuadra rusa del Mar Negro estuvo retenida por la presencia de los dos buques alemanes, que durante el primer año de la guerra realizaron múltiples acciones de escolta de convoyes de tropas y de avituallamiento entre los puertos turcos, así como de bombardeos directos a puertos rusos y de enfrentamientos con la escuadra. La velocidad –y capacidad– de los dos buques les permitió salir siempre victoriosos a pesar de los daños sufridos, daños producidos no solo durante los enfrentamientos artilleros, sino en las aproximaciones al Bósforo, en el curso de las cuales recibieron impactos de mina. En este sentido, el *Goeben*, con sendos agujeros de mina en los costados, salió a la mar en marzo de 1915 durante las acciones de los Aliados en los Dardanelos, para demostrar que estaba operativo. Dejando caer los cajones que tenía colocados a modo de *cofferdams* para la reparación de los dos impactos –dado que no existía dique seco capaz de albergarlo–, llegó el 16 de marzo, día en que los Aliados cesaban en sus intentos de forzar el paso.

La escuadra rusa era muy superior a la alemana/turca, la cual, sin embargo, consiguió hacerse con el dominio de ese mar, crítico para las campañas otomanas en Oriente. Los seis buques rusos de línea (equivalentes al *Goeben*, pero con artillería principal de 30 cm) no solo fueron incapaces de contenerlo, sino que estuvieron permanente amedrentados por su presencia. Solo la construcción de un *dreadnought* podía contrapesar ese desequilibrio, y para finales de 1915, el *Imperatritsa Mariya* (primero de una clase de tres *dreadnoughts*) ya estaba operativo.

«What if...?»

Como siempre en estas circunstancias, es imposible sustraerse a la tentación contrafactual de preguntarse: ¿qué hubiera pasado si...?

Por poner solo algunos ejemplos evidentes, es lícito preguntarse qué habría pasado si Italia hubiera exhibido una estricta neutralidad, y no hubiese permitido la escala de los buques alemanes en Mesina.

O qué habría pasado si el Almirantazgo hubiera permitido a Milne cruzar el estrecho de Mesina sin demora. Sus fuerzas no recibieron dicha orden hasta

el día 6, cuando ya patrullaban al oeste de Sicilia –donde incluso capturaron un *collier* alemán, del que se aprovisionaron–, con lo que siguieron su derrota por el sur de la isla.

O, más adelante, ¿qué habría sucedido si Milne hubiera decidido forzar el paso de los Dardanelos y enfrentarse a los buques alemanes? Es muy posible que las baterías turcas, antes del refuerzo gemano, no hubiesen podido cortarle el paso, lo que habría supuesto el fin de la aventura alemana y, quizá, de la participación de Turquía en la guerra.

Y, sin embargo, la opción de Alemania de dirigir sus barcos al Mediterráneo oriental parece más sensata de lo que se piensa. Con ella no solo podía conseguir la entrada de Turquía en la guerra, sino que evitaba el bloqueo de los buques en el Adriático, o el casi seguro enfrentamiento con las superiores fuerzas perseguidoras franco-británicas.

Turquía siglo XXI

La situación en el Mar Negro en nuestros días no está mucho más clara que un siglo antes, aunque hayan cambiado los actores y los bandos. La presencia de una potencia como Rusia en un mar crucial para su misma existencia –como hemos visto en el caso de la anexión de Crimea y la invasión de Ucrania–, donde existe un claro desequilibrio de fuerzas en su favor, pero condicionado a un espacio cerrado, dibuja un cuadro ciertamente complejo. El escenario que se vislumbraba al comenzar a redactar este artículo, cuando el despliegue de fuerzas rusas en la frontera con Ucrania se interpretaba solo como un movimiento de presión, y las posturas de los diferentes países distaban de estar claras –por ejemplo, el traslado de material de guerra de Reino Unido a Ucrania se hacía sin sobrevolar el espacio aéreo de Alemania–, ha sido, evidentemente, *overtaken by events*.

Aunque, desde una perspectiva actual, Turquía parezca ajena a España, nuestras historias están muy ligadas por largos siglos de tensión en el Mediterráneo. En una reciente visita a Estambul²², me alojé en un hotel próximo al Barbaros Bulvari, «Bulevar Barbarroja»; y quien da nombre a esta avenida de la parte europea de la antigua Constantinopla no es otro que Jayredín Barbarroja, *Barbarossa*, aquel corsario que tanto daño hizo a los intereses de la Monarquía Hispánica en el Mediterráneo en el siglo XVI²³.

También pude constatar que España está presente en el Museo Naval de Estambul, principalmente merced a la victoria de Lepanto –quizá la pieza más llamativa sea el estandarte del almirante Alí Pachá, devuelto por el papa Pablo VI en 1964 en un gesto de buena voluntad–, que este año pasado

(22) Como representante nacional en el *NATO Shipping Working Group* en noviembre de 2021.

(23) Cuenta Miguel de Cervantes en el *Quijote* que a su hijo, crudelísimo capitán de una galera, la *Presa*, lo mataron a mordiscos los cristianos que estaban al remo durante su liberación por la *Loba*, de don Álvaro de Bazán.



¡Barbarroja sigue vivo! (https://www.marinetraffic.com/es/ais/details/ships/shipid:339828/mmsi:271043480/imo:9538103/vessel:BARBAROS_HAYREDDİN_P=)

conmemorábamos. El museo tiene, obviamente, una sala entera dedicada al *Goeben/Yavuz*, además de otras piezas relacionadas con el barco, repartidas en diferentes salas: una maqueta, su bandera de combate...

Pero no hay que remontarse a siglos tan lejanos para que Turquía aparezca en los anales hispanos, ya que la tensión entre ambas potencias en el Mediterráneo se extendió hasta el siglo XVIII, dado el persistente apoyo otomano a los piratas berberiscos, hasta el punto de que el último tratado de paz hispano-turco se firmó en 1782²⁴. No obstante, como muestra de que no nos guardamos mutuo rencor pese a esta duradera rivalidad, los barcos españoles participan frecuentemente en los despliegues de las agrupaciones permanentes de la OTAN en el Mar Negro, que han sido testigos presenciales de las tensiones entre los países de la zona, que en ocasiones han sufrido directamente. Este es exactamente el escenario donde el *Goeben* disputó a los Aliados el dominio del mar después de su huida. Y, casi sin quererlo, tenemos un papel protagonista entre las partes en litigio como coordinadores de la NAVAREA III, que incluye el Mediterráneo y el Mar Negro.

(24) JUAN Y FERRAGUT, Mariano: «La guerra hispano-argelina de los 300 años», *Revista General de Marina*, t. 281 (agosto-septiembre 2021).

«*The Sick Man of Europe*»

Aunque la Sublime Puerta ya no sea tan sublime, Turquía se asemeja bastante a lo que los propios turcos llaman el centro del mundo, es decir, a un puente entre este y oeste, Europa y Asia, Occidente y Oriente, el cristianismo y el islam. Esto hace que el país se sienta una potencia que, aunque carente de la pujanza de los gloriosos tiempos otomanos, no por ello renuncia a ocupar una posición geoestratégica hegemónica en el Medio Oriente. Y ello pese a la difícil situación económica a que ha de hacer frente, con una inflación disparada. Pero las perspectivas de resolución de esta crisis son razonablemente halagüeñas si se consiguen explotar los yacimientos de gas del Mar Negro –¡allá van los Barbarroja!– o se descubren yacimientos de tierras raras.

Y, como en el momento de esta crisis con el Imperio británico, la Turquía actual es mirada con superioridad por las potencias occidentales, lo que puede acarrear que el fiel de la balanza estratégica turca se incline del lado desfavorable. Durante mi estancia, Estambul estaba engalanado con banderas turcas, y con un despliegue de medios difícil de ver en otros sitios, bullía de fervor nacionalista conmemorando el aniversario de la muerte de Atatürk, «Padre de los Turcos», cuya imagen era omnipresente en la ciudad (y en su museo naval). El aeropuerto, recién estrenado, es un nudo de comunicaciones, no solo para los más de quince millones de estambulitas, sino para todo el Medio Oriente, donde la compañía aérea nacional, Turkish Airlines, opera en régimen de virtual monopolio.

Turquía sigue siendo en este siglo una pieza fundamental en el tablero del Medio Oriente. La entrada al Mar Negro, regulada por el Acuerdo de Montreux, tiene a día de hoy la misma importancia geoestratégica que un siglo atrás, si no más. Por eso, porque la participación turca en la OTAN es fundamental, se le permiten una serie de caprichos que a otros miembros no se le consentirían –por ejemplo, el establecimiento del MARSEC COE, acrónimo inglés de «Centro de Excelencia de Seguridad Marítima», proceso que comenzó como una aventura nacional en 2012, hasta su reconocimiento por la Alianza en 2019–.

Turquía desempeña un papel estelar en el control del Mar Negro y la salida de Rusia al Mediterráneo (o el acceso de sus buques, como estamos viendo en la guerra de Ucrania). Esto, sumado a la ventajista política de gestión del flujo migratorio hacia Europa occidental, permite a Erdogan erigirse en un sultán de nuestros días.

De barcos, misiles y otras cosas

En esta tesitura, no son pocos los casos actuales que evocan el episodio del *Goeben*. La compra por parte de Turquía, en 2017, de los misiles rusos tierra-aire S-400 (entregados en 2019: cuatro baterías con 36 unida-

des de fuego y 192 misiles) ha supuesto la negativa de Estados Unidos a venderle los cazas F-35 –a pesar de haber hecho un pago cercano al billón y medio de dólares–, única posibilidad para dotar de un arma aérea al LHD *Anadolu*, construido según el modelo del *Juan Carlos I*. Por si fueran pocas las similitudes, Turquía reprocha a los estadounidenses no haberle vendido los Patriot, mientras que los LHD de la clase Mistral, que Francia construía para Rusia, se vendieron finalmente a Egipto en 2016, después de las sanciones impuestas al destinatario inicial por su anexión de Crimea.

Erdogan ya negocia la compra a Rusia de una segunda serie de misiles, aunque asegura disponer de un sistema propio. Por si fuera poco, Turquía ha desplegado dichos medios en la base de Incirlik, donde Estados Unidos dispone de armamento nuclear. Siguiendo la historia, si los estadounidenses se niegan a vender a los turcos los F-16 como opción compensatoria ante la negativa del F-35, estos se pueden ver abocados a tener que comprar aviones... a Rusia.

Pero Turquía se ha convertido en un exportador, cuando menos a nivel regional, de drones. Y entre sus clientes se halla Ucrania, con la que ha firmado un acuerdo para avanzar en el desarrollo de tecnología militar, acuerdo que sin lugar a dudas se centrará en los motores de aviación, para dotar a futuros drones o a un caza propio, como los famosos Bayraktar.

Estos hechos, unidos a la reciente puñalada asestada a la industria francesa por los países anglosajones que integran el denominado AUKUS (*Australia, United Kingdom and United States*), tirando atrás el negocio multimillonario de submarinos, hacen pensar en la importancia que los aspectos de Defensa –los barcos– pueden tener en situaciones políticas mal interpretadas, como evidenciaron en su día los prolegómenos de la primera guerra mundial.

Por último, aunque no en orden de importancia, recordemos que el flamante ingreso de Finlandia y Suecia en la OTAN ha necesitado del «permiso» de Turquía, permiso que, previsiblemente, irá seguido de un paquete de compras de aviones F-16.

Y algunos, en la inopia

Quizá uno de los aspectos más curiosos de toda esta aventura sea la percepción contemporánea que se tuvo de ella, al menos en lo que a nuestro país se refiere. Porque las opiniones de la prensa española durante el desarrollo del incidente –y de la posterior intervención en la Marina turca– no daban una²⁵. A las probablemente normales confusiones en cuanto a nombres de unidades, tipos, calibres..., se añaden otras más graves, como una erró-

(25) RUBIO MÁRQUEZ, David: «La narración desde España del periplo del *Goeben* y del *Breslau*», *Revista General de Marina*, t. 277 (julio 2019).



Buques de guerra turcos escoltando al *Oruc Rais* (otro de los «piratas Barbarroja»), buque de prospecciones, en busca de gas en el Mediterráneo oriental

nea percepción de la importancia del hecho. No obstante, cuando se leen fuentes actuales en inglés, francés y alemán, también resulta llamativo lo desenfocado de algunos análisis y lo contrapuesto de ciertas interpretaciones respecto de los movimientos y acciones de unos y otros protagonistas de esta historia.

Quizá guerra de la información en formato siglo XX.

Bibliografía

- A pesar de haber consultado muchas fuentes, incluidas en este artículo, la orientación principal de los sucesos está basada en la obra de Barbara Tuchman *The guns of August*, ganadora del Premio Pulitzer en 1962, y en el libro de George Kopp *Das Teufelschiff und seine kleine Schwester*.
CERVANTES, Miguel de: *El ingenioso hidalgo don Quijote de la Mancha* (Edicomunicación S.A. 1999; ISBN: 84-7672-275-3)
CORBETT, Julian: *Official history of the War; Naval Operations* Imarzo 1920
KOPP, George: *Das Teufelschiff und seine kleine Schwester*, R.F Koehler, Leipzig, ca. 1930.
MILNE, Archibald: *The Flight of the Goeben and the Breslau: An Episode in Naval History*. A la venta en Google Books
STONE, Norman: *World War One. A short history*, Penguin Books, 2008.)
STRANDE, John R: *Max Scheler, 1844-1929*, Free Press, Nueva York, 1967.
TUCHMAN, Barbara W.: *The guns of August*, Presidio Press Mass Market Edition, 2004 (trad. esp.: *Los cañones de agosto. Treinta y un días de 1914 que cambiaron la faz del mundo*, RBA, 2012..
WILSON, Herbert W.: *Battleships in action*, disponible en <https://catalog.hathitrust.org/>

Webgrafía

Algunos de los medios consultados (sin incluir todas las referencias a sucesos más recientes publicados en prensa):

ÁLVAREZ, Jorge (29 de enero de 2018): «Cómo dos cruceros alemanes provocaron la entrada del Imperio Otomano en la Primera Guerra Mundial» (<https://www.labrujulaverde.com/2018/01/como-dos-cruceros-alemanes-provocaron-la-entrada-del-imperio-otomano-en-la-primera-guerra-mundial-despues-de-ser-vendidos-a-estambul>).

ANTÓN, Jacinto (1 de marzo de 2019): «La gran aventura del buque del diablo» (https://elpais.com/cultura/2019/02/26/actualidad/1551189135_757520.html).

Augustin Boué de Lapeyrère (5 de julio de 2022), Wikipedia. https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Augustin_Bou%C3%A9_de_Lapeyr%C3%A8re&oldid=1091575187

Berkeley Milne (5 de septiembre de 2022), disponible en Wikipedia https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Berkeley_Milne&oldid=110868335

Clase Tegetthof (13 de agosto de 2021), disponible en Wikipedia. https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Clase_Tegetthoff&oldid=137644272

Deutsche Ost-Afrika Linie (6 de abril de 2022), disponible en Wikipedia. https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Clase_Tegetthoff&oldid=137644272

Deutsche-Schutzgebiete. S.M.S. Goeben (1911) (12 de septiembre de 2022), <https://deutsche-schutzgebiete.de/wordpress/projekte/kaiserliche-marine/seiner-majestaet-schiffe/s-m-s-goeben-1911/>.

Ernest Troubridge (20 de abril de 2022), disponible en Wikipedia. https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Ernest_Troubridge&oldid=1083733686.

Europapress (7 de julio de 2021), disponible en <https://www.europapress.es/nacional/noticia-rusia-vigila-buque-espanol-rayo-mar-negro-ejercicio-otan-20210707114821.html>

First World War Hidden History. Churchill – The Circus Comes To Town (15 de octubre de 2014), disponible en <https://firstworldwarhiddenhistory.wordpress.com/category/united-kingdom/winston-churchill/page/5/>

Imperial War Museums (12 de septiembre de 2022), *Voices of the First World War: Over By Christmas* (<https://www.iwm.org.uk/history/voices-of-the-first-world-war-over-by-christmas>).

Istanbul-Konstantinopel 1917: Kaiser Wilhelm II visits Turkey's capital (<https://www.youtube.com/watch?v=HTMGwFVMr8I&t=4s>). Curiosamente, la música del montaje es *God save the King*).

Jones, Dorian (28 de octubre de 2021). Russia Warns Turkey After Ukraine Drone Strike. https://www.globalsecurity.org/wmd/library/news/turkey/2021/turkey-211028-voa01.htm?_m=3n%2e002a%2e3177%2epu0ao443vs%2e2xyu

McIntyre, Sophia (12 de octubre de 2021). En el blog El confidencial – Tribuna. https://blogs.elconfidencial.com/espana/tribuna/2021-10-17/espana-asociacion-trilateral-seguridad-ukus_3307180/.

Miertzschke, Benjamin (3 de diciembre de 2019). Goeben, SMS und Breslau, SMS. https://encyclopedia.1914-1918-online.net/article/Goeben_and_Breslau.

Milch, Daniel (1 de enero de 2019). Die Odyssee der SMS Goeben im Mittelmeer: Karl Jäger – Maschinistenmaat des Sultans <https://geschichten.hypotheses.org/115>.

Mittlemeerddivision (12 de septiembre de 2022). Disponible en Wikidark. <https://de.wikidark.org/wiki/Mittlemeerddivision>.

OnlineProjekt. Gefallenendenkmäler (12 de septiembre de 2022). Erster Weltkrieg: “Goeben“ und “Breslau“ unter osmanischer Flagge - Bilder & Fotos – WELT. http://www.denkmal-projekt.org/2016/kaiserliche-marine_grosser-kreuzer_goeben.html

Poursuite du Goeben et du Breslau (12 de octubre de 2021). Disponible en Wikipedia https://fr.wikipedia.org/wiki/Poursuite_du_Goeben_et_du_Breslau

Smith, Gordon. (12 de septiembre de 2022). En NAVAL-HISTORY.NET. <https://www.naval-history.net/WW1NavyFrench.htm>

SMS Goeben (24 de agosto de 2022). Disponible en Wikipedia. https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=SMS_Goeben&oldid=225608055

EL APASIONANTE CRUCERO DEL GOEBEN

SMS Loreley (12 de septiembre de 2022). Disponible en Wikidark. [https://de.wikidark.org/wiki/SMS_Loreley_\(1885\)](https://de.wikidark.org/wiki/SMS_Loreley_(1885))

The Dreadnought Project. Fawcet, Wray (7 de abril de 2022). Disponible en http://www.dreadnoughtproject.org/tfs/index.php?title=Fawcet_Wray&oldid=329155