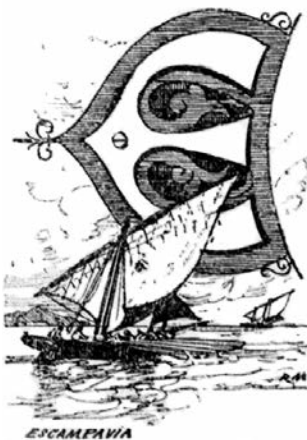


LA NARRACIÓN DESDE ESPAÑA DEL PERIPLO DEL *GOEBEN* Y DEL *BRESLAU*

David RUBIO MÁRQUEZ
Doctor en Historia

Introducción



L periodista sevillano Manuel Chaves Nogales describió el final de uno de los periplos navales más determinantes de la Primera Guerra Mundial: «También acudían a Constantinopla de arribada forzosa los famosos buques fantasmas *Goeben* y *Breslau*. Conocí a varios oficiales de estos buques, que estuvieron más de una vez en el cabaret viéndome bailar. Eran muy jovencillos. Su prestigio en Constantinopla era inmenso. El *Goeben* y el *Breslau* entraban y salían como les daba la gana, burlando a la escuadra aliada» (1). En los diez primeros días de agosto de 1914, dos barcos alemanes serían protagonistas de unos hechos que, unidos a otros factores, decantaron la entrada de Turquía en el bando de las Potencias Centrales a finales de octubre. El presente artículo pretende, fundamentalmente, responder a la pregunta: ¿qué supieron los españoles del desplazamiento por el Mediterráneo de los navíos germanos y de su incorporación a la Armada turca? Para responder a este interrogante se han utilizado fuentes hemerográficas, por ser estas las únicas al alcance de la mayoría de los ciudadanos, y se ha consultado la prensa escrita de carácter nacional, sin desdeñar la local, así como revistas, tanto de información general como de carácter naval.

(1) CHAVES NOGALES, Manuel: *El maestro Juan Martínez que estaba allí*. Libros del Asteroide, Barcelona, 2011, p. 23.



Crucero de batalla *Goeben*. (Foto: www.todocoleccion.net).

El periplo

Cuando dio comienzo la Primera Guerra Mundial, dos unidades navales alemanas estaban surcando las aguas del mar Mediterráneo. Eran el crucero de batalla *Goeben* y el crucero ligero *Breslau*, al mando del contralmirante Wilhelm Souchon, y formaban la División Mittelmeer. La revista *Madrid Científico*, haciendo referencia a un artículo de *Le Journal*, publicaba el listado de los navíos germanos fuera de aguas europeas: dos cruceros acorazados, uno de combate y ocho ligeros. En los Dardanelos situaba al *Goeben* y al *Breslau*, señalando tanto su tonelaje como la fecha de construcción de ambos barcos (2). *La Correspondencia de España* informaba sobre la composición de la escuadra alemana al comenzar el conflicto bélico, citando a ambos como componentes de la «escuadra de cruceros» (3). El primero era un crucero de batalla armado con diez cañones de 280 mm, doce de 150, ocho de 88 y cuatro tubos lanzatorpedos; desplazaba 25.300 t a plena carga y era capaz de alcanzar la velocidad de 26 nudos. El segundo era un crucero ligero con un desplazamiento de 4.500 t y armado de doce cañones de 105 mm y dos tubos

(2) «Los buques de corso alemanes», en *Madrid Científico*, número 828, p. 603.

(3) «Notas de la guerra. La Marina alemana», en *La Correspondencia de España*, 5 de agosto de 1914.

lanzatorpedos. La velocidad del crucero de batalla, mayor que la de los acorazados o cruceros de combate franceses, significaba una importante amenaza para el transporte de tropas galas desde el norte de África a la metrópoli. Winston Churchill, primer lord del Almirantazgo inglés, pensaba seriamente en esta posibilidad. Solamente los cruceros de batalla británicos de la clase *Inflexible* podían evitar que el barco germano se lanzase «sobre los transportes cargados de tropas hundiéndolos uno tras otro» (4). El 30 de julio de 1914, Churchill ordenaba al comandante en jefe del Mediterráneo, almirante Berkeley Milne, «emprender acciones individuales contra los buques ligeros alemanes, especialmente el *Goeben*, que pudieran interferir el transporte». Pero le recomendaba «no emprender ninguna acción con fuerzas superiores» (5). Resultó ser una orden cuya interpretación permitirá el final de este episodio naval.

El 3 de agosto, fecha del inicio de las hostilidades entre Francia y Alemania, los navíos germanos se encontraban fondeados en el puerto italiano de Mesina. Habían llegado procedentes de la base austríaca de Pola después de haber intentado repostar carbón en Bríndisi. Al negarse los italianos a



Crucero ligero *Breslau*. (Foto: (Foto: www.todocoleccion.net).

(4) CHURCHILL, Winston: *La crisis mundial, 1911-1918*. Barcelona, 2014. Penguin Random House Grupo Editorial, S. A. U., p. 147.

(5) *Ibíd.*, p. 148.

suministrárselo alegando su neutralidad, tuvieron que abastecerse de un mercante alemán. La flota germana abandonó el puerto italiano. Souchon solo tenía dos opciones: pelear y hundirse o retirarse a un puerto austríaco y permanecer allí durante el resto de la guerra, ya que presumiblemente el mar Adriático sería sellado por las flotas unidas de la Entente (6). En la madrugada del 4 de agosto, el *Goeben* cañoneaba el puerto argelino de Philippeville, y el *Breslau* el de Bona (7). Lanzaron un total de 103 proyectiles con escasa efectividad. Las noticias falsas se acumulan en la prensa española: «el acorazado *Goeben* y el crucero *Breslau* bombardeaban el puerto de Argel, destruyendo gran número de vapores destinados al transporte de tropas francesas y causando grandes destrozos en el embarcadero» (8). Erróneamente se informaba del fin de la flotilla germana: «los cruceros alemanes *Panther* y *Goeben* y el acorazado (sic) *Breslau* fueron sorprendidos por un destacamento francés, resultando el *Panther* hechado (sic) a pique y apresadas las otras dos unidades» (9). Es verdad que el almirante francés De Lapeyrière había organizado la persecución pensando que la pareja de barcos germanos proseguiría su singladura hacia el oeste para atacar Argel y salir al Atlántico. Pero el almirante alemán había recibido a las 03:35 h el siguiente cableado: «El 3 de agosto se firmó una alianza con Turquía. *Goeben* y *Breslau* van a Constantinopla inmediatamente. Estado Mayor naval» (10). Debido a ello emprendió viaje a Mesina en donde planeaba carbonear para continuar hacia la ciudad turca. Los franceses no podían interceptarlos.

La Flota del Mediterráneo (integrada por tres modernos cruceros de batalla, cuatro blindados, cuatro ligeros y 14 destructores), a las órdenes de Archibald Berkeley Milne, podía conseguirlo (11). Los cruceros de batalla británicos *Indomitable* e *Indefatigable* se encontraron con los barcos de guerra germanos regresando al puerto de Mesina. El Reino Unido y el Imperio alemán aún no estaban en guerra al expirar el ultimátum británico a Alemania a medianoche del día 4. Los navíos se vigilaron, pero sin abrir fuego. Churchill ordenó «no separarse de él. Guerra inminente» (12). Aprovechando la superior velocidad de sus barcos, Souchon logró alejarse de sus

(6) RICHTER, Heinz: «The impact of the confiscation of the Turkish Dreadnoughts and the transfer of *Goeben* and *Breslau* to Constantinople upon the Turkish entry into WW», en *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ*, 11, Güz 2013, Sayı: 15, p. 8.

(7) *El Imparcial*, 7 de agosto de 1914.

(8) VERA, Vicente: «La guerra vista desde Berlín», en *El Imparcial* del día 24 de agosto de 1914, p. 1.

(9) *El Siglo Futuro*, 6 de agosto de 1914.

(10) RICHTER, Heinz: *op. cit.*, p. 8.

(11) RISIO, Carlo de: «Il *Goeben* e il *Breslau* a Constantinopoli», en *Nuova Storia Contemporanea*, número 1, 2015, p. 81.

(12) CHURCHILL, Winston: *op. cit.*, p. 150.

perseguidores (13). El *Indomitable* y el *Indefatigable* se retiraron al puerto tunecino de Bizerta para carbonear. Los relevó el crucero ligero *Dublin*, que había salido del mismo lugar a primera hora de la mañana y mantuvo contacto visual con los barcos alemanes, hasta que a las 21:00 horas del 4 de agosto los perdió de vista después de haber doblado el cabo San Vito, en la costa norte de Sicilia. El *Dublin* había informado de que presumiblemente se encontraban en el puerto de Mesina. (14)

En efecto, allí arribaron el día 5 después de haber capturado al mercante francés *General Chanzy* y haberse apoderado de «cuantos víveres llevaba a bordo» (15). Las autoridades italianas, acatando la legislación internacional sobre los buques de las potencias beligerantes, solo les autorizaron a permanecer 24 horas. Mientras repostaban, «tres acorazados y ocho torpederos ingleses, más la escuadra francesa, están en acecho y se cree que cuando salgan los buques alemanes se librará una gran batalla naval» (16). El rotativo confundía a los cruceros británicos con acorazados. *La Correspondencia de España* también informaba, erróneamente, sobre el papel de la flota francesa en el intento de destruir los barcos alemanes (17). La hipótesis de un negro futuro hizo que «buena parte de la oficialidad (germana) hizo testamento que depositó en el consulado de Mesina, y que escribieron a sus familias despidiéndose de ellas» (18). El público, emocionado, contempló la partida de los navíos mientras sonaba la *Marcha Imperial* (19).

Milne había colocado sus cruceros de batalla al norte del estrecho de Mesina. Esperaba que el *Breslau* y el *Goeben* intentaran ir a la Base Naval de Pola o forzar el estrecho de Gibraltar. No obstante, envió al crucero ligero *Gloucester* para mantener el contacto visual con la flota de Souchon e informar sobre su rumbo. A las 17:00 horas del día 6 de agosto los cruceros germanos partieron de Mesina rumbo al sur. El almirante germano era consciente de la incapacidad de la Flota austrohúngara de proporcionarles apoyo. No disponían de suficiente reservas de carbón para el periplo, por tanto hubo que planificar su abastecimiento desde un barco mercante en aguas griegas. El designado fue el *Bojador* atracado en El Pireo.

El *Gloucester* avisó a Milne sobre el rumbo de los germanos. Para alcanzarlos debería haber atravesado el estrecho de Mesina. Esto suponía violar la neutralidad italiana. Así pues, solicitó la correspondiente autorización del Almirantazgo. Cuando llegó, a las 23:00 horas, los barcos alemanes se encon-

(13) *La Lectura. Revista de ciencias y de artes*, número 165, septiembre de 1914, p. 245.

(14) *El Heraldo Militar*, 7 de agosto de 1914, p. 3. *El Imparcial*, 7 de agosto de 1914.

(15) *El Imparcial*, 5 de agosto de 1914.

(16) *El Cantábrico: diario de la mañana*, 8 de agosto de 1914.

(17) *La Correspondencia de España*, 6 de agosto de 1914.

(18) *Madrid Científico*, número 833, p. 702.

(19) *La Cruz*, 9 de agosto de 1914.

traban navegando hacia el cabo Matapán y, por tanto, fuera de su alcance. La 1.ª División de Cruceros Acorazados británicos, bajo el mando de Ernest Troubridge, esperaba en Cefalonia. Compuesta por los viejos *Black Prince*, *Defence*, *Warrior* y *Duke of Edinburgh* y ocho destructores, era la esperanza británica de interrumpir el viaje de los dos barcos hacia Turquía. Con el objetivo de reforzar a esta agrupación naval, el *Dublin* y dos destructores habían zarpado de Malta. Troubridge estaba dispuesto al combate naval y ordenó el comienzo de la persecución a las 00:08 horas del día 7. Sin embargo, después de conferenciar con su jefe de Estado Mayor, el capitán de navío Fawcett Wray, cambió de opinión. Sus barcos eran demasiado obsoletos para el moderno *Goeben*, que podría hundirlos al disponer sus cañones de mayor alcance. Además, atendía a la recomendación de no enfrentarse a una «fuerza superior». Hizo virar sus barcos y entró en el puerto de Zante esperando la llegada de Milne y sus cruceros de batalla. Este estaba carboneando en Malta, de donde zarparía el 8 de agosto para proseguir la caza. En consecuencia, «a las seis de la mañana del día 7, el *Goeben*, el barco más rápido del Mediterráneo, estaba navegando sin obstrucción hacia los Dardanelos, llevando consigo para los pueblos de Oriente y Oriente Próximo más miseria, muerte y ruina de la que nunca había sido llevada por un barco» (20). La prensa española informaba contradictoriamente: se habían refugiado en aguas del mar Egeo o se habían reunido con la flota austrohúngara en el mar Adriático (21).

El *Gloucester* mantuvo el contacto visual con los navíos alemanes a lo largo de toda la noche y del día siguiente, hasta que, casi agotado el combustible, tuvo que abandonar la persecución después de un breve intercambio de disparos con las unidades enemigas (22). Testigo de esta acción fue un pequeño vapor italiano, entre cuyos viajeros se encontraba la familia del embajador norteamericano, quien narró lo visto al diplomático (23). El 9 de agosto, en la isla griega de Donousa, se reunieron los barcos germanos con el carguero *Bojador* y se hizo el trasbordo de carbón. A las 06:00 del 10 de agosto de 1914, el *Goeben* y el *Breslau* fondeaban a la entrada de los Dardanelos, en concreto en el cabo Helles (24). Souchon solicitó permiso al sultán para atravesarlos. Al día siguiente, un torpedero turco apareció mostrando la bandera «Sígueme». A las 19:35 los dos barcos fondearon en Çanakkale, y a las 21:00 un navío de guerra británico fue visto en la entrada de los Dardanelos. Los

(20) CHURCHILL, Winston: *op. cit.*, p. 172.

(21) *El Norte: diario católico monárquico*, 11 de agosto de 1914, p. 3. *El Tiempo*, 10 de agosto de 1914.

(22) *La Correspondencia Militar*, 21 de agosto de 1914. Revista *Vida Marítima*, número 456, 30 de agosto de 1914, p. 374.

(23) TUCHMAN, Bárbara: *Los cañones de Agosto*. RBA coleccionables, 2006, p. 212.

(24) *El País*, 11 de agosto de 1914. *El Heraldo Militar*, 12 de agosto de 1914.

barcos germanos izaron el pabellón turco y sus tripulaciones fueron desarmadas (25). *El Imparcial* y *Heraldo de Madrid* informaban erróneamente sobre su internamiento hasta el final del conflicto (26). Cuando Milne llegó y exigió el internamiento de los cruceros, los turcos anunciaron que los habían adquirido para incorporarlos a su Armada (27). Fueron acogidos con «grandes manifestaciones de simpatía por parte de los turcos, no han sido desarmados y se les ha facilitado carbón». La actitud turca frente a los germanos contrasta con la mantenida hacia los mercantes franceses (28). La prensa nacional, haciéndose eco de la francesa, informó prolijamente sobre la ilegalidad de la decisión turca. Se afirmaba rotundamente que el acuerdo de venta era completamente nulo, «puesto que se ha hecho palpablemente en contra de derechos de un tercero». Por tanto, a pesar de las pretensiones otomanas, ambos barcos seguían siendo alemanes (29). Con el objetivo de bloquearlos, los cruceros de batalla británicos *Indefatigable* e *Indomitable*, junto con los franceses *Suffren* y *Verité*, se apostaron en la isla de Lemnos (30).

Turquía y los barcos alemanes

¿Qué objetivos se perseguían con la adquisición? A este respecto conviene recordar que el 27 de julio Turquía propuso a Alemania una alianza contra Rusia, que fue aceptada y firmada el 2 de agosto. Los turcos deseaban, aprovechando el seguro enfrentamiento entre Rusia y los imperios alemán y austrohúngaro, invadir y conquistar el Cáucaso. Para ello necesitaban asegurar la ruta naval que unía Estambul con Trebisonda. Después de las guerras mantenidas contra Italia, Grecia, Serbia y Bulgaria, el Gobierno otomano intentó adquirir buques de guerra en el extranjero. A principios de 1914 las negociaciones entre Turquía y el Reino Unido fructificaron. Los turcos pagaron 2.750.000 libras esterlinas por el acorazado *Sultan Osman I*. Además, encargaron otro *dreadnought* denominado *Reshadieh*. El precio total ascendía a 3.680.650 libras. Dado que el Gobierno turco no tenía suficiente efectivo, se inició una campaña de recaudación de fondos. Se colocaron cajas de donación en tabernas, cafés, escuelas y mercados y se hizo un gran esfuerzo propagandístico para apelar al patriotismo de los turcos, que reaccionaron

(25) *Heraldo de Madrid*, 13 de agosto de 1914.

(26) *El Imparcial*, 13 de agosto de 1914. *Heraldo de Madrid*, 14 de agosto de 1914.

(27) *La Correspondencia Militar*, 13 de agosto de 1914.

(28) *El Adelantado*, 15 de agosto de 1914.

(29) *La Correspondencia de España*, 14 de agosto de 1914. *El Imparcial*, 14 de agosto de 1914.

(30) GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino: «Primera Guerra Mundial en el Mediterráneo», en REVISTA GENERAL DE MARINA, tomo 267, agosto-septiembre de 2014, p. 245.

positivamente, incluso la gente pobre contribuyó (31). Pero el 28 de junio de 1914, Winston Churchill decidió requisar todos los buques de guerra que se construían para potencias extranjeras en Gran Bretaña, entre los que se encontraban los dos acorazados turcos y otros dos chilenos. La frustración turca fue enorme. Los barcos alemanes podrían compensar los no recibidos. El *Goeben* «por sí solo era suficiente para dominar la escuadra rusa del mar Negro» (32). También, se anotaba desde un rotativo, suponía una importante ventaja respecto a la flota griega. Su incorporación fue presentada por la revista *Vida Marítima* como una compensación «por la incautación del acorazado destinado a Turquía, construido por la casa Armstrong» (33).

Este asunto no fue reflejado en la prensa nacional. La actitud hostil de los turcos era explicada en la revista *Vida Marítima* alegando tres causas: su simpatía hacia el Reich, la anexión británica de Egipto y la incautación de dos acorazados turcos construidos en los astilleros del Reino Unido que debían haber sido entregados el 15 de julio (34). «La compra —se podía leer en un diario de Madrid— ha sido realizada para agredir a Grecia» (35). Pero recordaba el embajador otomano en París que el país heleno había adquirido dos acorazados en los Estados Unidos de América, mientras que los navíos turcos habían sido embargados por el Reino Unido. Por tanto, los barcos alemanes se habían comprado para restablecer el equilibrio naval y nunca para entrar en guerra (36). Además, Turquía declaraba oficialmente a Rusia que «el *Goeben* y el *Breslau* no serán empleados contra sus buques». (37) Ante estos hechos, «Inglaterra transige y se muestra conforme con las explicaciones turcas; pero el afán de vengarse será aún mayor» (38). Las consecuencias que para la frágil paz de los Balcanes suponía la actitud de la Sublime Puerta fueron analizadas por *El Imparcial*. De «milagro» calificaba el articulista que solamente Serbia y Montenegro fueran beligerantes en esos momentos. Grecia se sentía amenazada, las potencias de la Triple Entente habían presentado sus reclamaciones al sultán y, por último, Turquía vacilaba. La conclusión apuntada era: «Resuélvase como se quiera este incidente, Turquía ha dado un mal paso y, aunque quizás a estas horas esté arrepentida, probablemente no tardará en advertir las represalias» (39).

(31) RICHTER, Heinz: *op. cit.*, p. 2.

(32) CHURCHILL, Winston: *op. cit.*, p. 332.

(33) Revista *Vida Marítima*, número 456, 30 de agosto de 1914, p. 369.

(34) BARBASTRO, José: «La situación internacional», en Revista *Vida Marítima*, número 455, 20 de agosto de 1914, p. 357.

(35) *El País*, 15 de agosto de 1914.

(36) *Ibíd.*, 16 de agosto de 1914.

(37) *Heraldo de Madrid*, 16 de agosto de 1914, y *La Correspondencia Militar*, 17 de agosto de 1914.

(38) «Transigiendo», en *El Correo Español*, 17 de agosto de 1914, p. 1.

(39) ROMERO, Julio: «Desde París. Diario de acontecimientos», en *El Imparcial*, 21 de agosto de 1914, p. 1.

El 16 de agosto se formalizaba la operación de compra. El *Breslau* cambió su nombre por el de *Midilli*, y el *Goeben* se llamaría en adelante *Yavuz Sultan Selim*. Los marineros germanos trocaron sus uniformes con los turcos y Souchon fue designado como comandante en jefe de la Flota turca.

Conclusiones

Como colofón, podemos establecer los siguientes puntos: en primer lugar, los lectores españoles tuvieron una información escasa del periplo de los barcos alemanes. Los rotativos reprodujeron noticias telegráficas procedentes de París. Prácticamente no divulgaban los movimientos de la Flota británica que, en consecuencia, resultaron desconocidos para los españoles. Segundo, hubo una desproporción entre las noticias referidas a la arribada de los barcos a Turquía, abundantes, y las del periplo naval, escasas. Tercero, la necesidad de informar con prontitud produjo graves desinformaciones al publicarse noticias falsas. Cuarto, no se aprecian en las informaciones diferencias entre los distintos medios escritos, a pesar de sus diversas adscripciones ideológicas.



FE DE ERRATAS.— En el número de mayo del presente año, en la página 763 el título correcto del *Pañol del español* es *Está feo «estafear»*.

En el mismo número, en la página 761, las palabras del Marinograma correspondientes a las letras J y K están repetidas. La solución correcta a la letra K es: 45, 101, 39, 10, 37, 18. Rogamos disculpas a nuestros lectores por estos errores.



Mantenimiento de anclas de la fragata *Méndez Núñez* en Ferrol. (Foto: Santiago García Fernández).