

SEGUNDA CONFERENCIA

**DARDANELOS.
LA CAMPAÑA DE GALLÍPOLI**

DARDANELOS. LA CAMPAÑA DE GALLÍPOLI

Por RAFAEL ÁLVAREZ-MALDONADO Y MUELA
Vicealmirante.

El escenario

Antes de entrar en el tema específico de esta exposición entiendo que es necesario contemplar el escenario europeo en enero de 1915. La Primera Guerra Mundial entraba en su segundo año.

Los Imperios centrales, Alemania y Austria-Hungría con su aliada Turquía se enfrentaban con las potencias de la «Triple Entente», Francia, Gran Bretaña y Rusia que habían apoyado a Serbia, cerca de donde se había producido la chispa que originó la conflagración. Italia y Rumania por un lado y Bulgaria por otro todavía no se habían decantado por uno u otro bando. A la guerra de movimiento y maniobra del año anterior había sucedido la de trincheras. Tanto el frente occidental como el oriental que, respectivamente, se extendían desde el mar del Norte a la frontera suiza y del Báltico a la de Rumania, estaban estabilizados y en el del Cáucaso el Ejército turco presionaba al del zar.

La dificultad que ofrecía la ruptura del frente occidental en Francia donde se había atrincherado el Ejército alemán tras la retirada del Marne, hizo que a principios del año 1915 entre los aliados se alzaran voces de políticos y militares que propugnaran la aplicación de una estrategia de aproximación indirecta impuesta a la de los que se empeñaban en un ataque frontal al reducto germano.

Los valedores de dicha estrategia eran principalmente el general lord Kitchener, secretario del *War Office*, el primer lord del Almirantazgo Winston Churchill y el general francés Gallieni, que más tarde llegaría a ser ministro de la Guerra. Tanto el alto mando francés como el británico en Francia se oponían a ella por temor a debilitar lo que consideraban el principal teatro de operaciones de la guerra.

Winston Churchill razonaba que la coalición de los Imperios centrales y su aliada Turquía debía contemplarse como conjunto y que un duro golpe asestado a uno de sus componentes podría repercutir en los demás haciéndoles perder el equilibrio. Consideraba además que debía sacarse el mayor partido posible de la superioridad naval británica recurriendo, como tradicionalmente se había hecho, a los desembarcos en costa enemiga.

Lord Kitchener, como Churchill, abogaba por un ataque a Turquía, el componente más débil de la coalición cuya potencia militar minusvaloraban.

Kitchener argüía que no merecía la pena ganar cien yardas de barro en el Somme a costa de miles de bajas pudiendo abatir a Turquía con facilidad y desde ella atacar por el sur a Austria-Hungría. Por otro lado en enero de 1915, Kitchener, había recibido una comunicación del Gran Duque Nicolás, comandante en jefe del Ejército ruso, en que éste solicitaba la ejecución de una maniobra de diversión por parte de sus aliados que aliviara la presión ejercida por el Ejército turco en el frente del Cáucaso.

Kitchener influenciado por los que consideraban que los principales recursos debían aplicarse en el frente occidental en suelo francés no se atrevió en aquel momento a comprometer fuerzas importantes contra Turquía y sugirió una simple «demostración naval».

Churchill, con su vehemencia característica, aprovechó la oportunidad y deseoso de sacar partido de las posibilidades estratégicas que, en su opinión, se ofrecían, consiguió que la inocua demostración sugerida se convirtiera, a falta de fuerzas del Ejército, en un intento de penetración naval por los Dardanelos, forzando el paso exclusivamente con medios navales.

Los Dardanelos que comunican el mar Mediterráneo con el de Mármara, antesala del Negro constituyen un estrecho y alargado paso de treinta y cinco millas de longitud con un estrechamiento de tan sólo media milla de anchura frente a Tchanah, aguas minables y todo él dominado desde la orilla norte por las alturas de la península de Gallípoli entre las cuales descollaban las de Chounuk Bair en el centro de ella.

Churchill calculaba que los frutos inmediatos de la operación serían:

1. La capitulación de la débil Turquía.
2. Abrir una vía de comunicación a través del Mediterráneo al mar Negro que permitiera aprovisionar, rápida y regularmente, a los rusos cuyos Ejércitos también se batían con apuros en el frente oriental contra los de Alemania y Austria-Hungría.

Intento de penetración naval por los Dardanelos

En las acciones llevadas a cabo para forzar el paso intervinieron nada menos que dieciséis viejos acorazados británicos y franceses (cuatro) con otras unidades entre ellas el nuevo acorazado británico *Queen Elizabeth* y crucero de batalla *Inflexible*, varias flotillas de dragaminas y dos batallones de *Royal Marines*. Estos últimos tenían por misión desembarcar en las orillas del estrecho de los Dardanelos y destruir las defensas y las baterías turcas que pudieran abrir fuego sobre los barcos aliados que iban a intentar penetrar por él.

Los primeros bombardeos navales y operaciones de dragado de minas empezaron a efectuarse en febrero de 1915. Los turcos, bien informados de las intenciones de los aliados, habían apuntalado sus defensas enviando tropas de refuerzo, emplazando cañones móviles de campaña en las orillas y sembrando numerosos campos de minas en aguas de los Dardanelos.

La artillería de los acorazados aliados destruyó las baterías de costa y los fuertes turcos de la entrada occidental del Estrecho y las flotillas de dragaminas, protegidas por otros buques de guerra, se internaron por el primer tramo de los alargados Dardanelos. Como suele ser habitual las operaciones de limpieza de minas fueron difíciles y tediosas. Los *Royal Marines* desembarcaron para destruir las baterías que obstaculizaban dichas operaciones pero, aunque consiguieron poner pie en tierra repetidas veces, los defensores, más numerosos, con sus contraataques les obligaron siempre a reembarcar sin, por lo general, haber cumplido su misión.

El día 18 de marzo de 1915, acuciado por un impaciente Churchill, el nuevo comandante en jefe de la flota franco-británica vicealmirante De Roberck, que había relevado al dimitido almirante Carven, se vio compelido a hacer un desesperado e irreflexivo intento. Los acorazados británicos *Irresistible* y *Ocean* y el francés *Bouvet* se hundieron en un campo de

minas recién fondeado, el acorazado francés *Suffren* sufrió severos daños por los impactos recibidos de la artillería de costa turca y el *Inflexible* británico y el *Gaulois* francés, seriamente averiados por las minas, tuvieron que retirarse.

La *Royal Navy* tuvo que reconocer que, sin un desembarco en fuerza realizado por el Ejército con el concurso de la Armada en la península de Gallípoli o en la orilla asiática de los Dardanelos, era imposible llegar al mar de Mármara. Había pues que esperar a que estuviera alistada la fuerza expedicionaria que ya estaba organizando Kitchener.

La operación ordenada por Churchill, a cuya ejecución no se había opuesto con firmeza un condescendiente Almirantazgo, alegando las obvias razones tácticas que la desaconsejaba, era temeraria, inaceptable e impracticable. El fracaso había sido estrepitoso y las pérdidas graves. Churchill con posterioridad fue acusado de haber impuesto su criterio al primer lord del Mar. Cargo equivalente al de jefe de Estado Mayor de la Armada.

La fuerza expedicionaria

El mando de la fuerza que reunió Kitchener a la vista de los infructuosos esfuerzos de la Armada, fue confiado al general sir Ian Hamilton, veterano de la guerra de los bóers pero sin experiencia alguna en guerra anfibia. Se componía inicialmente de una División reforzada del Ejército británico y un Cuerpo de Ejército de más de 30.000 hombres de tropas australianas y neozelandesas. El llamado Cuerpo ANZAC (Australia, Nueva Zeeland [*Army Corps*]). Los franceses aportaron inicialmente una división. Con los servicios y tropas de Marina encuadradas en la llamada «División Naval» compuesta de *marines* y marineros la fuerza de desembarco llegaba a unos 80.000 hombres, figura 1.

El puerto principal de partida de la fuerza fue Alejandría en Egipto y como base avanzada se contaba con la bahía y pequeño puerto pesquero de Mudros en la isla griega de Lemnos en el mar Egeo a unas 40 millas al suroeste de la embocadura de los Dardanelos, por lo que se decidió que, en dicha bahía, los transportes desembarcaran las tropas y el material a las embarcaciones y barcasas de desembarco (las conocidas K después empleadas en Alhucemas, de las que compramos 26) que iban a ser remolcadas por remolcadores de altura y botes a vapor.

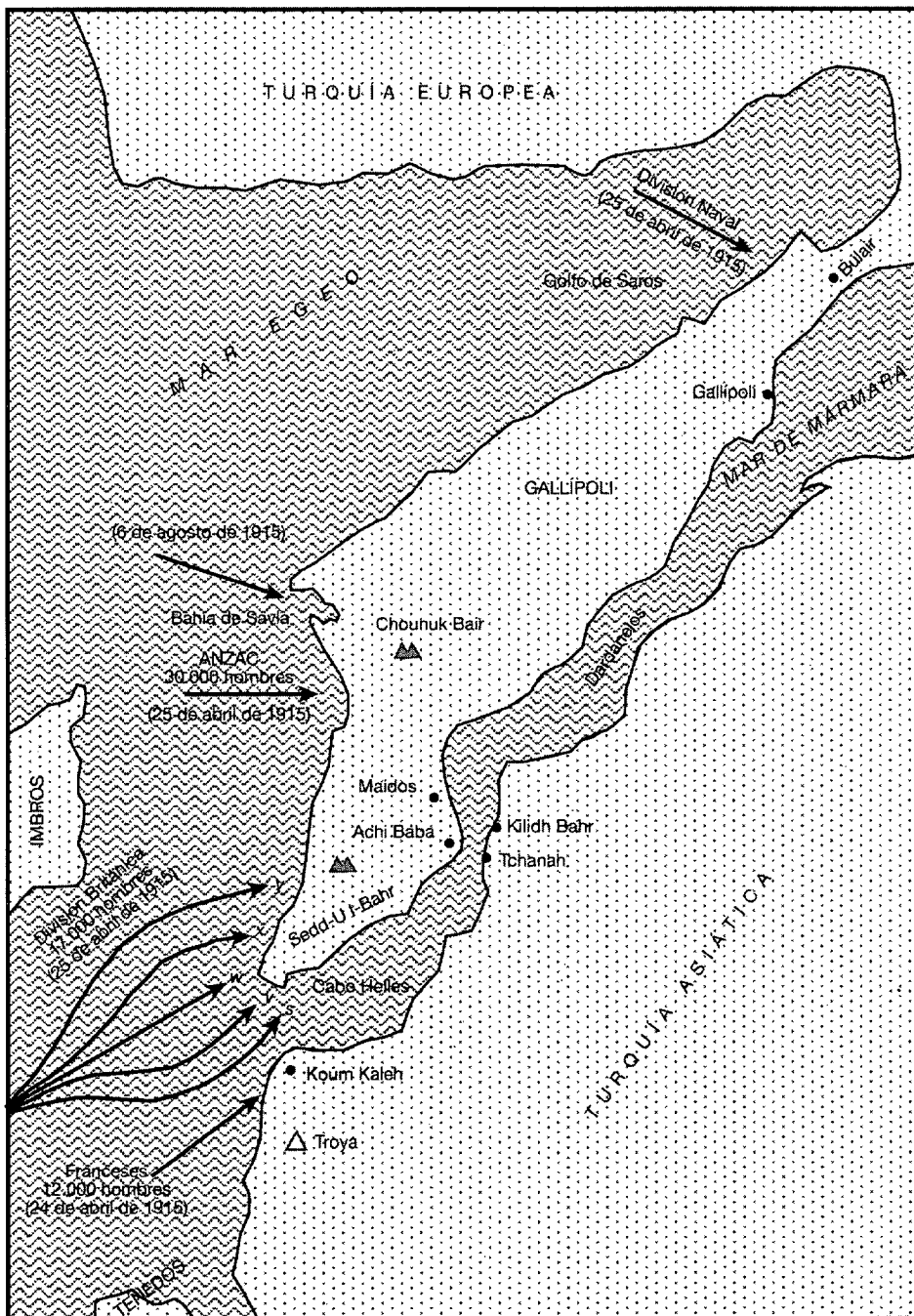


Figura 1. Desembarcos en los Dardanelos en el año 1915.

Estas embarcaciones de hierro con ligeros blindaje desplazaban a plena carga unas 300 toneladas, tenían cubierta y bodega donde se podían acomodar, muy apretadas, dos compañías con su equipo de campaña. Disponían de rampa a proa y motores que con buena mar les permitía dar unos siete nudos. Pero, su autonomía era escasa por lo que solían ser remolcadas hasta estar a unos mil metros de la playa donde iban a varar. La varada la hacían impulsadas por sus propios motores. Estas barcasas constituyeron el principal medio de barqueo en toda esta campaña. Su número fue siempre insuficiente a todo lo largo de ella.

Como curiosidad cabe comentar que el Generalísimo, entonces coronel Franco, nos ha dejado escrito, en su *Diario de Operaciones*, un vivido relato de su experiencia a bordo de una de ellas antes de desembarcar, con las tropas que mandaba, en la playa de la Cebadilla en 1925.

Desafortunadamente el mando británico se dio cuenta tarde de que los transportes habían sido cargados incorrectamente estibando en el fondo de sus bodegas armamento y material de urgente necesidad en los primeros momentos del desembarco. Subsanan este error demoró la iniciación de la operación. Todavía no se habían normalizado las técnicas de estiba llamadas de «carga de combate» aplicadas posteriormente.

Por primera vez en la Historia se acondicionó lo que pudiéramos considerar un buque especial de asalto anfibio: el carbonero *River Clyde* con capacidad para 2.000 soldados, en el que se habían abierto cuatro portas en cada costado e instalado portalones que corrían horizontalmente a lo largo de ellos para terminar en unas rampas a proa que bajaban hasta la línea de flotación. Como protección se colocaron sacos terreros en las bordas y superestructuras. Tras esta transformación el viejo carbonero fue apodado por los soldados británicos *El Caballo de Troya*. Precisamente la antigua ciudad de este nombre estuvo ubicada en la costa asiática al sur de la entrada a los Dardanelos a tan sólo unas diez millas de donde el *River Clyde* debía, de acuerdo con lo planeado, varar. Como vamos a ver el éxito que tuvo el mitológico y descomunal caballo de madera construido por los griegos para engañar a los troyanos no logró alcanzarlo este carbonero transformado de casto de hierro.

La elección del lugar de desembarco

Una vez nombrado comandante en jefe de tan importante fuerza expedicionaria el general Hamilton se entrevistó a bordo del moderno acoraza-

do *Queen Elizabeth* en aguas de Lemnos con el jefe de la Fuerza Naval británica vicealmirante De Roberck y los oficiales generales franceses y británicos que iban a tomar parte en la operación. Entre estos últimos se encontraba el vicealmirante Guepâtre, jefe de la Escuadra francesa destacada en aquellas aguas.

La organización del mando, como era tradición en las Fuerzas Armadas británicas, era de tipo «compartido»: no había subordinación del naval al terrestre ni viceversa. El primero simplemente apoyaba al segundo y ambos cooperaban entre sí.

Como en toda operación anfibia el principal asunto de la agenda era contestar a la consabida pregunta de «dónde debemos desembarcar». Tras exponer distintos pareceres sin llegar a ningún acuerdo se decidió que el propio Hamilton con su estado mayor a bordo del *Pheaton* reconociera la costa de la península de Gallípoli donde se dio por sentado que debía aplicarse el esfuerzo principal ya que su ocupación permitiría el paso de la poderosa flota aliada al mar de Mármara. En la costa asiática se decidió desembarcar el contingente francés en Koum Kaleh, al sur de la embocadura del Estrecho para destruir las baterías turcas allí emplazadas.

En la península de Gallípoli se sopesaron cuatro alternativas: el istmo de Bulair desde el golfo de Samos, la bahía de Suvla, la costa en las inmediaciones de Gaba Tepe y la de cabo Helles en el extremo suroeste de esta alargada península de unas 45 millas de longitud que se estrechaba hacia levante.

La información que podía obtenerse de las fortificaciones de la costa navegando frente a ella, barajándola a prudente distancia y reconociéndola con medios visuales no podía ser de mucha confianza, pero hasta mucho después el mando aliado no dispuso de aviones de reconocimiento.

Tampoco se realizaron reconocimientos previos de playa por medio de unidades especiales como se habían realizado anteriormente con las unidades de *ranger* (exploradores) antes de abordar una playa desconocida y se haría en desembarcos posteriores.

Hamilton descartó el desembarco en Bulair. Parece que por consejo de la Armada que consideraba las aguas del golfo de Saros muy peligrosas para los barcos por la amenaza submarina y sobre todo por estar mucho más lejos del puerto de Mudros de donde iba a partir la fuerza anfibia con sus barcasas remolcadas.

La conquista del istmo de Bulair ofrecía la gran ventaja de aislar por tierra a todas las tropas turcas que guarnecían la península de Gallípoli. El general alemán, Liman von Sanders, consideraba que allí se iba a llevar a cabo el desembarco principal y cuando — como veremos — tomó el mando del V Ejército turco dispuso que se fortificara especialmente este sector. Los serviolos ingleses apreciaron desde la cofa del *Pheaton* que estas playas estaban cruzadas por un dédalo de alambradas y trincheras. Posiblemente ello indujo Hamilton a avenirse con la opinión de la Armada sobre la inconveniencia de un desembarco en Bulair.

También descartó el general inglés la bahía de Suvla por las alturas que la dominaban lo que no fue óbice para que posteriormente en el último y desesperado intento realizado para vencer la resistencia turca durante esta prolongada campaña, reconsiderara esta decisión y ordenara un desembarco en ella.

Por fin tras múltiples debates se decidió realizar dos desembarcos principales: uno tres millas al norte de la punta de Gaba Tepe donde desembarcaría el ANZAC para desde la costa ocupar directamente las alturas de Chounuk Bair desde las que se dominaban la angostura de Tchanah y otro en las playas de cabo Helles donde pondría pie en tierra la División británica de 17.000 hombres para desde ellas ocupar las colinas de Achi Baba y desde allí enlazar con el ANZAC. Esta idea de la maniobra en tierra perduró durante toda la campaña. El objetivo material de ella era la ocupación de las alturas dominantes de Chounuk Bair en el centro de la península de Gallípoli.

En el golfo de Saros la llamada «División Naval» realizaría, como finta de diversión, un amago de desembarco y los franceses, como hemos dicho, llevarían a cabo una incursión anfibia en la costa asiática para destruir las baterías que pudieran disparar contra las tropas que iban a desembarcar en la otra orilla de la embocadura.

Parece que la confianza en el fuego de los acorazados fue la que indujo a realizar cinco arriesgados desembarcos en otras tantas playas en el sector de cabo Helles. Todas estrechas y de difícil comunicación entre sí y dominadas desde las alturas de Achi Baba.

En realidad todos los jefes aliados mostraban muy poca confianza en el éxito de una operación anfibia en que no jugaba el factor sorpresa, dada la frustrada intentona de la Flota el día 18 de marzo y las noticias divulgadas por la prensa egipcia sobre el embarque y carga de tropas y material en el puerto de Alejandría que se prolongaron excesivamente.

Tras el intento de forzamiento de los Dardanelos por la Flota aliada el jefe de la misión militar alemana en Turquía el general Liman von Sanders fue nombrado comandante del V Ejército turco. En cuanto tomó el mando intensificó las medidas de defensa y cambió el despliegue del dispositivo turco, extendido en cordón a todo lo largo de la costa, por otro en que situaba un núcleo de reserva en Bulair, otro en Mainos y un tercero en Achi Baba en el sector de cabo Helles. Aparte de estos núcleos de tropas de reserva prontas a acudir al punto amenazado contaba con algunas unidades en la costa asiática y otras en diferentes playas de la península de Gallípoli.

Liman von Sanders estaba convencido de que el desembarco principal se realizaría en el istmo de Bulair y allí se encontraba el día D hasta que los acontecimientos de la jornada le convencieron de que su apreciación era incorrecta.

El asalto anfibio del día 25 de abril de 1915

Tras un intenso bombardeo naval al amanecer de este día, el desembarco empezó en el sector de cabo Helles haciéndolo contingentes de la División británica en cinco estrechas playas apoyados por el intenso fuego de los acorazados.

En cuatro playas el movimiento buque-costa se realizó con relativa facilidad pese a las fuertes corrientes. En la quinta llamada playa V varó el *River Clive* justo enfrente de un derruido fuerte. Contra esta costa el acorazado *Albión* disparó con sus cañones de doce y seis pulgadas sobre las posiciones que se suponían ocupadas por los turcos. Que éstos no replicaran al bombardeo llevó al mando británico al convencimiento de que el enemigo había sido aniquilado o que estaba tan desmoralizado que era incapaz de oponer resistencia. Se equivocaba. Los soldados turcos habían recibido orden de no disparar hasta que las tropas británicas empezaran a desembarcar.

A las 6 horas y 22 minutos varó el *River Clive* y los turcos abrieron un intenso fuego sobre él con sus fusiles, ametralladoras y cañones de fuego rápido así como contra las barcasas remolcadas que se aproximaban. Desde estas últimas los soldados británicos sólo podían responder con sus fusiles mientras, los que consiguieron poner pie en tierra, intentaban abrirse paso en la playa cortando alambradas y salvando zanjas. Muchos soldados murieron mientras esperaban, hombro con hombro, a que les llegara su turno para saltar al agua.

La aterradora imagen de barcazas repletas de muertos a la deriva por las aguas del Egeo perduró siempre en la memoria de los supervivientes.

El *River Clide* que varó de proa, abrió sus portas, dio sus portalones y abatió sus rampas y por ellas empezaron a desembarcar los soldados. Pero desde donde había quedado la proa era imposible vadear. Para remediarlo una barcaza y un bote de vapor se colocaron, como pasarela flotante, ente la proa del *River Clide* y tierra, maniobra que se llevó a cabo bajo intenso fuego enemigo. Unos setecientos soldados murieron antes de alcanzar la playa. El fuego de las ametralladoras instaladas en la superestructura del barco eran inefectivas contra las armas turcas emplazadas en los acantilados a mayor altura. Afortunadamente cuatro proyectiles que impactaron en el *River Clide* no llegaron a explotar.

Después de varios intentos fallidos, los supervivientes de los que habían intentado desembarcar regresaron a bordo para guarecerse tras las planchas del barco de la lluvia de fuego de la Infantería turca mientras tres acorazados bombardeaban furiosamente sus posiciones.

Hasta que se hizo de noche los mil supervivientes del *River Clide* (de los dos mil soldados que transportaba) no pudieron desembarcar. Lo hicieron protegidos por la obscuridad y el fuego de los acorazados estableciendo una pequeña cabeza de playa que palmo a palmo tuvieron que ir ampliando. Hasta dos días después no consiguieron establecer contacto con los desembarcados en las dos playas adyacentes.

En el sector de Gaba Tepe, debido a errores de navegación por la fuerte corriente, las embarcaciones de desembarco que transportaban al ANZAC vararon en una playa situada una milla más al norte del lugar previsto, rocosa y de más difícil acceso. Los soldados australianos y neozelandeses que pusieron pie en tierra vencieron la resistencia de los escasos defensores turcos y avanzaron hacia el interior por un intrincado terreno de desnudas barranqueras hacia las alturas de Chounuk Bair. Desde ellas las avanzadas del ANZAC pudieron con satisfacción contemplar las plateadas y tranquilas aguas de la angostura del paso de Tchanah pero tuvieron la mala suerte de tropezar con las fuerzas del general turco Mustafa Kemal (el futuro Atatürk). Éste con su División de Reserva estaba acantonado en Mainos y en cuanto supo del desembarco al norte de Gaba Tepe se puso en movimiento y contraatacó con todas sus fuerzas haciendo volver al enemigo por donde había venido. Era tan crítica su situación que el general del ANZAC pidió permiso a Hamilton para reembarcar. Éste le ordenó que se atrincherara en las dunas de la playa. Sus tropas lo hicieron en espera de refuerzos.

Los refuerzos más a mano que se podían enviar eran la llamada «División Naval» que había efectuado la demostración en el golfo de Saros y el contingente francés que había desembarcado en la orilla sur y que una vez cumplida con éxito su misión de destruir las baterías había vuelto a reembarcar sin novedad. La «División Naval» fue enviada a la precaria cabeza de playa de Gaba Tepe y el contingente francés a las de cabo Helles.

Las operaciones posteriores

El día D más dos, el general Hamilton decidió tomar las alturas de Achi Baba con las fuerzas desembarcadas y el fuego naval de los acorazados. Las reservas turcas acudieron y contraatacaron rechazando a los atacantes. Lo mismo ocurrió en el sector de Gaba Tepe.

El avance por el abrupto terreno de la península de Gallípoli se hizo lento y penosísimo. Hasta el mes de junio Hamilton no pudo establecer su cuartel general en tierra.

Lo que se había concebido como guerra de movimiento se había convertido en una estancada lucha de trincheras en la que cada bando intentaba, enviando refuerzos, ganar o impedir que el adversario ganara unos palmos de terreno.

El día 6 de agosto de 1915 se llevó a cabo un nuevo desembarco en la bahía de Suvla para establecer contacto y ampliar el estrecho frente mantenido por el ANZAC.

Como tres meses antes el objetivo seguía siendo ocupar las dominantes alturas de Chounuk Bair. La operación fracasó.

La batalla de desgaste se mantuvo a costa de mandar a Gallípoli cerca de medio millón de hombres. Las bajas de los aliados llegaron a las 150.000. Murieron 80.000 soldados turcos.

El despreciado Ejército turco había cerrado el paso a los anglo-franceses en su proyectada marcha hacia Constantinopla y conseguido detraer de otros frentes un numeroso contingente de tropas, así como fijar en aguas del mar Egeo una importante fuerza naval.

En el mes de diciembre de 1915 se decidió emprender la retirada y en una serie de operaciones nocturnas, primero en la bahía de Suvla y al final en cabo Helles se consiguió reembarcar a los 120.000 soldados que aún quedaban. El secreto y unas acertadas medidas de decepción y ocultación

ción hicieron que esta difícil retirada anfibia constituyera un éxito paragonable con el reembarco en Dunkerque durante la Segunda Guerra Mundial.

El fracaso de la campaña de Gallípoli obligó a dimitir tanto a Winston Churchill como al primer lord del Mar el creador de la moderna flota británica, durante la «carrera del *dreadnought*» y promotor del diseño de este revolucionario tipo de acorazado, el almirante sir John Fisher. A las pérdidas navales del día 18 de marzo había que agregar las del acorazado *Goliath* hundido por un torpedero turco y las del *Triumph* y del *Majestic* torpedeados por el submarino alemán U-21.

Como puede deducirse, en contra de lo más tarde propalado, no fueron las baterías de costa turcas las que ocasionaron más hundimientos de barcos en su duelo con la artillería de los acorazados sino las minas y el mencionado submarino. Estos resultados rebaten la creencia mantenida con posterioridad de que en el duelo artillero entre baterías de costa y cañones navales, las primeras se impusieron sobre los segundos en esta campaña. Churchill arrastró con dolor toda su vida este estrepitoso fracaso.

Ya el día 17 de octubre de 1915 la campaña de los Dardanelos había terminado para el general Hamilton que fue llamado a Londres y relevado del mando.

Consideraciones finales

Como epítome podríamos hacer las siguientes consideraciones:

El desembarco en Gallípoli fue la operación anfibia de mayor entidad llevada a cabo durante la Primera Guerra Mundial y, a causa de su fracaso, origen de una crisis de credibilidad sobre la viabilidad de un asalto anfibio contra una costa fuertemente defendida.

Pero los agoreros se equivocaban: la nueva era de las operaciones anfibias no había hecho más que empezar. El desembarco en Alhucemas y los llevados a cabo en la Segunda Guerra Mundial se encargaron de desmentir los pronósticos aventurados.

Todos los tratadistas e historiadores militares de los años veinte y treinta coinciden en su apreciación de que esta operación anfibia en los Dardanelos, desde el punto de vista estratégico bien concebida, fue pésimamente ejecutada.

Las reticencias de los que creían que la guerra había que ganarla en el frente occidental y que, por consiguiente, en él había que aplicar el esfuerzo principal, hizo que la fuerza inicialmente empleada fuera inapropiada y más tarde insuficiente. Dada la proporción de fuerzas enfrentadas la maniobra en tierra en la península de Gallípoli era impracticable.

De la comparación de fuerzas en cada momento se desprende que los asaltantes fueron siempre inferiores en el número a los defensores lo que si en una operación ofensiva en tierra, si no juega la sorpresa, hace que las probabilidades de éxito sean escasas, en un asalto anfibio con penetración posterior en terreno difícil hace que dichas probabilidades sean prácticamente nulas.

Las vacilaciones a nivel político, falta de secreto y lentitud en la preparación del asalto anfibio, hizo que no se produjera la sorpresa estratégica y la táctica se lograra en contadas playas.

El mando británico quizás confió excesivamente en la artillería de sus acorazados y en la superioridad cualitativa de sus soldados sobre el turco sin considerar que los descalabros de éstos en las guerras sostenidas en los Balcanes unos años antes, fueron debidos más a la ineptitud de sus políticos y mandos militares y a la falta del debido material y apoyo logístico, que a la valía del sufrido soldado turco. En esta ocasión bien mandados y asesorados por técnicos alemanes y provistos de buen material el heroico comportamiento del tenaz soldado turco fue reconocido por todo el mundo, principalmente por sus propios adversarios.

Desde el punto de vista de la guerra anfibia, como ya hemos repetido, muchos analistas llegaron a la conclusión de que el éxito de un asalto anfibio contra una costa fortificada y bien defendida con armas modernas era imposible y en esta creencia se mantuvieron muchos hasta la Segunda Guerra Mundial en contra del parecer del *US Marine Corps* y de las Fuerzas Armadas japonesas que nunca estuvieron de acuerdo con esta teoría.

El *US Marine Corps* analizó paciente, minuciosa y exhaustivamente los errores cometidos en Gallípoli para con argumentos convincentes e innumerables ejercicios superar los prejuicios existentes principalmente entre los viejos almirantes de la escuela de Mahan (Mahan había sido profesor de Estrategia del *Naval War College*) reticentes a tener que arriesgar sus «valiosos» acorazados en una operación de desembarco, exponiéndolos al fuego de las baterías de costa enemiga y a las minas. Los acorazados,

según su criterio, habían sido construidos únicamente para medirse con los del enemigo en la batalla naval decisiva, resuelta, naturalmente, a cañonazos.

Afortunadamente para la tesis de los *marines*, en los años veinte y treinta estaban en continua revisión los planes «Naranja» que consideraban la hipótesis de guerra contra el Japón. En los acuerdos de limitación de armamento naval de Washington de 1922 los japoneses aceptaron una relación de fuerza naval de cinco a tres a favor de la Armada norteamericana respecto a la japonesa a cambio de Estados Unidos no construyeran nuevas bases navales permanentes ni ampliaran las existentes al oeste del meridiano de las islas Hawai. Por ello si la *US Navy* quería llevar la guerra a aguas asiáticas era necesario desembarcar en islas intermedias del Pacífico para establecer en ellas bases avanzadas. Islas que podían haber ocupado los japoneses con anterioridad.

Esta poderosa razón hizo que los almirantes norteamericanos se avinieran a aceptar los criterios y propuestas de los *marines*.

Cuando el portaaviones sucedió al acorazado como *Capital Ship* de las flotas de combate los grandes y modernos acorazados de la Marina norteamericana, los de la clase *Iowa*, fueron conservados después de la Segunda Guerra Mundial únicamente para el bombardeo de blancos en tierra con sus nueve cañones de 16 pulgadas (406 mm) y tonelada y media de peso de cada proyectil. Y, todavía hoy, en el año 2000 se debate la conveniencia de la conservación y rehabilitación de estos barcos, que entraron en servicio los años cuarenta, y sirvieron en Corea, en el Vietnam y en el golfo Pérsico.

Resultado de la constancia y tenacidad del *US Marine Corps* fue la obtención de medios anfibios adecuados (vehículos blindados anfibios LVT y lanchas LCP) y la elaboración de una doctrina anfibia que se plasmó en el *Manual provisional de operaciones de desembarco (Tentative Landing Operations Manual)* de 1934 de la Infantería de Marina norteamericana que comprendía las relaciones de mando y organización de la fuerza, el apoyo de fuego naval y su corrección desde tierra, el apoyo aereotáctico, el movimiento buque-costa, la captura y mantenimiento de la cabeza de playa y el apoyo logístico posterior. En el año 1939 la *US Navy* adoptó este Manual y en 1941, antes de Pearl Harbour, convenientemente revisado y corregido en ciertos detalles por el Ejército, fue aceptado por éste. Así pasó a ser la doctrina oficial conjunta de las Fuerzas Armadas norteamericanas en la Segunda Guerra Mundial. En el primer desembarco rea-

lizado en el Pacífico, el de Guadalcanal, fue donde por primera vez fue aplicado, introduciéndose después los cambios que la experiencia de cuatro años de guerra fue aconsejando hasta dar lugar el conocido y periódicamente modificado ATP-8 de la OTAN.

Los japoneses por su parte, principalmente el Ejército imperial que era el que llevaba la voz cantante en las tácticas de desembarco, nunca padeció el síndrome de los Dardanelos. Antes de la Segunda Guerra Mundial, Japón era la potencia militar que mayor experiencia tenía en operaciones anfibas con una doctrina muy depurada.

En todas las guerras en que habían intervenido sus Fuerzas Armadas habían realizado operaciones de este tipo y en los 2.000 años de su historia siempre habían actuado fuera del archipiélago nipón mediante desembarcos llevados a cabo en costa hostil.

Volviendo al fracaso de Gallípoli hay que señalar que la potencia de fuego de la artillería de los acorazados no pudo suplir la falta de armas de acompañamiento de infantería de los asaltantes en el momento crítico del asalto contra un enemigo bien atrincherado. Por otra parte el fuego naval no fue corregido, una vez las tropas en tierra, por observadores desembarcados como posteriormente se ha venido haciendo.

Pese a todo no parece que la conclusión a que se llegó sobre la imposibilidad de un desembarco en costa fortificada quedara palmariamente demostrado en Gallípoli donde las tropas aliadas, evidentemente a costa de enormes pérdidas, pusieron pie en tierra y consiguieron consolidar con gran esfuerzo las estrechas cabezas de playa conquistadas, donde posteriormente, desembarcaron unidades de refuerzo, material y suministros.

Hay que tener en cuenta que, con la precariedad que se quiera, las tropas británicas y francesas permanecieron en tierra durante ocho largos meses.

De hecho en la campaña de los Dardanelos se llevaron a cabo con éxito, las cuatro modalidades de operaciones anfibas que figuran en los textos actuales: asalto anfibio, demostración anfibia, incursión anfibia y sobre todo, la más difícil: la retirada anfibia. Entiendo que lo que fue mal concebido fue la maniobra de penetración en tierra.

Dadas las dificultades que ofrecía el terreno en la península de Gallípoli, abrupta y montañosa y las fortificaciones turcas existentes en ella, posiblemente hubiera sido más rentable haber intentado la penetración hacia

el mar de Mármara por la orilla asiática de los Dardanelos donde, como hemos visto, la División francesa llevó a cabo con pleno éxito la incursión anfibia que hemos señalado. Desde donde desembarcaron los franceses quizás se hubiera podido llegar con mayor facilidad a Tchanah en la angostura del paso. Reconozco, naturalmente que es fácil emitir juicios de valor *a posteriori* tras conocer lo acaecido.

Tampoco parece justificado haber desechado, desde el principio, el istmo de Bulair como lugar del desembarco principal. Hay que considerar que una vez en posición de la península de Gallípoli los aliados hubieran tenido que franquear el embudo de Bulair donde no era difícil establecer una fuerte y estrecha línea de resistencia.

El planeamiento del asalto anfibio en sí en lo relativo a carga, embarque, movimiento buque-costa y determinación de necesidades de embarcaciones de desembarco puso de manifiesto las limitaciones del estado mayor del general Hamilton por falta de doctrina y experiencia en la resolución de los intrincados problemas que plantea la ejecución de una operación anfibia de la envergadura de la realizada.

De hecho el Ejército británico no realizaba un desembarco desde el año 1854 en Calamita durante la guerra de Crimea donde lo hizo sin oposición.

También parecieron olvidadas en Gallípoli las enseñanzas obtenidas por los británicos en las muchas operaciones de desembarco con oposición realizadas en el siglo XVIII y principios del XIX de los que merece especial mención el de Aboukir en 1801 llevado a cabo magistralmente por el general sir Ralph Abercromby, que tuvo como resultado la rendición del Ejército francés que Napoleón condujo a Egipto.

Por último sería omisión imperdonable no insistir en el éxito de la retirada anfibia perfectamente ejecutada frente a fuerzas enemigas superiores tras, como hemos dicho, ocho meses de luchas en tierra.

Quizás sin un estudio exhaustivo y minucioso de los errores cometidos en esta desgraciada y sangrienta campaña, como el llevado a cabo por el *US Marine Corps* no se hubiera llegado mucho más tarde a la perfección alcanzada en el planeamiento y ejecución de los desembarcos efectuados durante la Segunda Guerra Mundial.

Periodo histórico que me atrevo a tildar de «edad de oro» de las operaciones anfibas ya que durante ella se llevaron a cabo cerca de seiscientos desembarcos.

No es de extrañar que Liddell Hard, el conocido tratadista británico de temas militares, valedor de la teoría de la «aproximación indirecta» expuesta en 1929 por primera vez opinara que el mayor factor de fuerza que poseía una potencia naval era la flexibilidad estratégica que le confería su capacidad anfibia.

En los albores del siglo XXI, dada la relación de fuerzas existentes, la situación mundial actual y las miles de millas de costa que bañan los océanos del globo, el nuevo concepto de maniobra mar-objetivo derivado del desarrollo doctrinal de la estrategia *Forward From the Sea* (*Adelante desde el mar*) de la Marina de Estados Unidos parece haber superado la doctrina anfibia tradicional del siglo XX que tuvo su origen en la experiencia, o mejor dicho la inexperiencia, de Gallípoli. Pero esto ya es otra historia.