



Revista de Estudios en  
Seguridad Internacional  
Vol. 3, No. 2 (2017)

Editada por:  
Grupo de Estudios en Seguridad Internacional (GESI)

Lugar de edición:  
Granada, España

Dirección web:  
<http://www.seguridadinternacional.es/revista/>  
ISSN: 2444-6157  
DOI: <http://dx.doi.org/10.18847/1>

**Para citar este artículo/To cite this article:**

Adolfo Morales Trueba, “El escenario naval tras la Primera Guerra Mundial”, *Revista de Estudios en Seguridad Internacional*, Vol. 3, No. 2, (2017), pp. 147-168.

DOI: <http://dx.doi.org/10.18847/1.6.9>

Si desea publicar en RESI, puede consultar en este enlace las Normas para los autores: <http://www.seguridadinternacional.es/revista/?q=content/normas-para-los-autores>

Revista de Estudios en Seguridad Internacional is licensed under a [Creative Commons Reconocimiento-NoComercial 4.0 Internacional License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).

# El escenario naval tras la Primera Guerra Mundial

The Naval Scenario after the First World War

ADOLFO MORALES TRUEBA

Ministerio de Defensa, España

**RESUMEN:** La Primera Guerra Mundial se distingue como uno de los conflictos donde el escenario naval y la manera de llevar a cabo la guerra en él han sufrido mayores cambios. La actuación del liderazgo naval de las grandes potencias antes de 1914, condujo al desarrollo de una extraordinaria carrera naval e incrementó enormemente su rivalidad en el ámbito marítimo. Sobre este punto de partida, la forma y el resultado habido cambiaron radicalmente este escenario, definiendo una nueva configuración hacia el periodo de entreguerras. Los líderes que finalizaron la contienda obligaron un cambio total en los actores navales que marcaría las pautas en los años posteriores, creando nuevos e inestables equilibrios regionales. Igualmente, el desarrollo tecnológico y las experiencias del conflicto modificaron el pensamiento naval, completando el espectro de la guerra para incorporar las dimensiones submarina, aérea y electromagnética a la tradicional guerra de superficie.

**PALABRAS CLAVE:** Primera Guerra Mundial, Escenario naval, Guerra en la mar, Política naval, Marinas de guerra, Liderazgo estratégico.

**ABSTRACT:** World War I stands out as one of the conflicts where the naval scenario, and the way to carry out the war in, faced bigger changes. The behaviour of the naval leaders of the great powers before 1914, provoked an extraordinary naval race and an increasing rivalry over the maritime environment. Over this cornerstone, the shape and outcome of WWI changed the scenario dramatically, defining a new setup for the inter-war period. The new post-war leadership forced a total change in the main naval actors that would set the pace for the coming years, creating new and unstable regional equilibriums. At the same time, the technological development and the war-time experiences shaped the predominant naval thinking into a global view of the war at sea, with the addition of submarine, air and electromagnetic dimensions to the traditional, mainly surface-driven means of conducting a war.

**KEY WORDS:** First World War, Naval scenario, naval warfare, naval policy, navies, strategic leadership.

Recibido: 20 de mayo de 2017

Aceptado: 12 de julio de 2017

*Revista de Estudios en Seguridad Internacional*, Vol. 3, No. 2 (2017), pp. 147-168.  
<http://www.seguridadinternacional.es/revista/>

ISSN: 2444-6157. DOI: <http://dx.doi.org/10.18847/1.6.8>

## INTRODUCCIÓN

La responsabilidad que llevó al mundo a la Primera Guerra Mundial y la manera en que ésta concluyó, sentando las bases que llevarían hacia la Segunda Guerra Mundial, cabe otorgársela al conjunto del liderazgo estratégico de las primeras potencias, aunque sea en diferentes grados. Unos líderes que en ningún momento abandonaron sus objetivos maximalistas y solo flexibilizaron su determinación al final de una contienda, en la que triunfó el liderazgo civil sobre el militar (Afflerbach, 2015: 3-14)

La filosofía que todos ellos practicaban con anterioridad a 1914 estimaba que la disposición de un poder naval y militar poderoso eran las herramientas esenciales para alcanzar la relevancia política y económica, de forma que la rivalidad que condujo al estallido del conflicto se caracterizó por una escalada y un desarrollo de capacidades bélicas sin precedentes que, como se analiza en este documento, posteriormente también cambiarían radicalmente la manera de llevar a cabo la guerra en la mar. La revolución industrial, los imperios coloniales y el desarrollo económico sucedido en las décadas previas habían permitido una acumulación de riqueza que todos ellos aprovecharon para incrementar su poderío militar y naval.

Aspectos como la carrera naval germana y la consiguiente respuesta británica, los nuevos diseños armamentísticos y la evolución de la tecnología y el pensamiento militar que iba a cambiar la forma de hacer la guerra, son consecuencia de la visión y decisiones políticas de líderes como Guillermo II y Von Tirpitz o su contraparte británica, cuyos responsables navales, caso de Sir John Fisher o Sir Winston Churchill, no permanecieron impasibles ante la amenaza.

Por otra parte, líderes de países como Japón -que había impresionado al mundo derrotando a Rusia a comienzos del siglo- o los Estados Unidos, no se estaban quedando atrás, e igualmente anticipaban sus deseos de expansión y poder. Mientras, Francia -con la mirada puesta en la guerra franco-prusiana de 1870-1871- adoptaba una posición defensiva frente a su poderoso vecino germano, y Rusia luchaba por no perder su importancia.

Los fundamentos de las relaciones internacionales y el contexto de seguridad desarrollado en el periodo de entreguerras, hay que analizarlos a la vista de la forma en que finalizó la Primera Guerra Mundial. Si la filosofía y el pensamiento expansionista de los líderes de las principales potencias habían llevado al mundo a un conflicto de una escala desconocida hasta entonces, su actuación al final de la guerra sentó las bases para un nuevo conflicto posterior, al sancionar una paz que serviría de caldo de cultivo para los nacionalismos radicales, al impedir el progreso de las naciones derrotadas.

El papel jugado por el Presidente de los EEUU, Woodrow Wilson, el Primer Ministro británico Lloyd George y el Primer Ministro francés Georges Clemenceau en el diseño de los acuerdos de Versalles es determinante para entender el resultado. La visión y la dureza de Clemenceau y su deseo de anular para siempre la amenaza alemana se impusieron sobre el idealismo de Wilson y la indiferencia de George.

Clemenceau pretendía garantizar la futura seguridad de Francia, aun a costa de imponer un acuerdo tan rígido que arruinase el futuro de los perdedores. Era consciente de la enorme dificultad que tendría Alemania para asumir las duras reparaciones impuestas, e incluso estaba convencido de que nunca podría pagarlas (Afflerbach, 2015: 43). La ausencia de un liderazgo fuerte con una visión estratégica más justa e inteligente que hiciese frente a su proyecto, tanto por parte norteamericana y británica como alemana, dio paso a un desequilibrio que saltaría por los aires en el año 1939.

El modo en que su resultado reordenó el escenario y las cargas y frustraciones que generó, no sólo entre los perdedores, sino también a aquellos países que, como Italia, estimaron que sus aspiraciones no habían sido plenamente satisfechas, son antecedentes esenciales para explicar lo que sucedió después. La terminación de la guerra se formalizó a través de diversos tratados entre las potencias aliadas vencedoras y las naciones derrotadas. Procede citar el de Versalles ,con Alemania, el de Saint-Germain-en-Laye con Austria, los de Sèvres y Laussanne con Turquía, el de Neully con Bulgaria y el de Trianon, con Hungría (Carnegie Endowmentfor International Peace, 1924).<sup>1</sup>

De todos, el que con mayor relevancia definiría el escenario de los años posteriores fue el de Versalles, firmado con Alemania. Un documento que, sobre la base de la formalización del fin de la guerra, pretendía en realidad garantizar la seguridad de los vencedores: en el caso de Francia mirando el ámbito terrestre, y en el de Gran Bretaña el ámbito marítimo. Dos cuestiones que permiten comprender mejor las cláusulas dirigidas a anular el poder militar en la nueva Alemania, y complicar su viabilidad económica.

En líneas generales, las consecuencias políticas de la aplicación de los acuerdos de paz llevaron a la disolución de los imperios turco y austrohúngaro. Algo que, unido al resultado de la revolución bolchevique en Rusia, trajo consigo la aparición de nuevos estados independientes en Europa, caso de Hungría, Checoslovaquia, Polonia, Finlandia, Estonia, Letonia y Lituania; muchos de ellos fomentados con el propósito de establecer una barrera que protegiese al resto de Europa del comunismo ruso (Bar, 2006: 7).

Las cesiones territoriales a los vencedores marcaron el nuevo mapa: Austria perdió a favor de Italia el Tyrol, Trieste, Istria, varias islas Dálmatas y Friuli. Francia recuperó Alsacia y Lorena. Bélgica obtuvo las ciudades de Eupen y Málmedy y Dinamarca el norte de Schleswig-Holstein. En 1920, Japón se hizo con un mandato de la Sociedad de Naciones sobre las islas alemanas del Océano Pacífico: las Marianas (excepto Guam), las Carolinas, las Gilbert y las Marshalls, que venía ocupando durante la guerra (Harris, 1931).

Polonia se reconstituyó sobre territorios cedidos por alemanes, rusos y austríacos. Desde ellos obtuvo una salida al mar que partió en dos a Alemania; Danzig se convirtió en una ciudad libre administrada por la Sociedad de Naciones, aunque supeditada al dominio de Polonia. El Sarre y la margen izquierda del Rhin pasaron a ser controlados por Francia y la nueva Sociedad de Naciones. Alemania renunció a todas sus colonias de ultramar, para que a partir de ese momento fuesen administradas por las vencedoras.<sup>2</sup>

El Imperio turco se disgregó. Turquía cedió territorios a Grecia; Armenia logró la independencia y el Kurdistán su autonomía; Arabia, Palestina, Siria, Mesopotamia y Egipto se separaron de Turquía, y se estableció la libertad de navegación entre el Mediterráneo y el Mar Negro por los Estrechos, que pasaron a estar controlados por una comisión internacional.<sup>3</sup>

Unos cambios políticos y territoriales que definieron el nuevo mapa de Europa y crearon un equilibrio lleno de tensiones y rivalidades internacionales, con los que se hubo de convivir hasta el comienzo de la Segunda Guerra Mundial.

<sup>1</sup> A excepción del de Lausanne de 1923, todos incluirían en sus textos "The Convenant of The League Of Nations". *The Peace Treaty of Versailles*. 28 de junio de 1919. Art. 1-30.

<sup>2</sup> *The Peace Treaty of Versailles*. Op. Cit. Art. 119-127.

<sup>3</sup> *Peace Treaty of Sévres*. Sévres, 10 de agosto de 1920, Section II. Art. 37-61. Cuestión posteriormente ratificada y detallada por medio de *The Convention Relating To The Regime Of The Straits And Turkey. Lausanne*, 30 de enero de 1923.

Volviendo al papel de los líderes que se encargaron de diseñar la paz, hay que destacar que sus imposiciones condenaron además el futuro económico de los países derrotados, muy especialmente de Alemania, cuestión muy bien descrita por John Maynard Keynes en su obra *The Economic Consequences of the Peace* (1919).

Keynes, que participó como representante del *British Treasury* en las conferencias de paz, difundió su visión crítica del resultado al poco de finalizar éstas. En ella anticipaba que lo allí pactado arruinaba el futuro y la viabilidad económica de los países perdedores, algo que tendría mayor repercusión en el futuro que la reorganización política y territorial antes indicada (Keynes, 1919).

El principal peso en los acuerdos fue llevado por el Presidente de los EEUU, Woodrow Wilson, el Primer Ministro británico Lloyd George y el Primer Ministro francés Georges Clemenceau, situando al representante de Italia, Vittorio Emanuele Orlando, en un papel secundario y marginando completamente a los derrotados.

En el desarrollo de las conferencias destacó especialmente la intransigencia del liderazgo francés, que con la apatía del resto logró imponer un acuerdo de graves consecuencias. Además de destacar esta cuestión, Keynes fue especialmente crítico con la postura del Presidente Wilson, responsabilizándole incluso del resultado, en parte por haberse dejado dirigir por su propio idealismo, más pendiente de articular un nuevo orden internacional y organizar la Sociedad de Naciones, que de la elaboración de una paz viable y duradera (Keynes, 1919: 37-38).

Keynes acusó a los líderes antes indicados de haber centrado su atención en las cuestiones políticas de una manera que les impidió ver las graves consecuencias de las decisiones e implicaciones económicas de los acuerdos (Keynes, 1919: 124). Clemenceau primó su preocupación por aniquilar la vida económica de Alemania, Lloyd George el regreso a Gran Bretaña con un acuerdo y Wilson no hacer nada que no fuese “justo” (Keynes, 1919: 202).

El resultado de todo ello, en lo relativo al escenario naval, provocó un completo cambio en lo relativo a los actores principales, que a su vez modificó los equilibrios regionales existentes antes de 1914, apuntando las tensiones que darían paso a los principales ámbitos de enfrentamiento marítimo de la siguiente guerra mundial.

#### EL CAMBIO DE ACTORES EN EL ESCENARIO NAVAL. LA REDEFINICIÓN DEL TABLERO

La Primera Guerra Mundial había sido precedida por un tremendo auge de las capacidades marítimas de las grandes potencias y la consiguiente rivalidad en sus poderíos navales. El liderazgo estratégico de las grandes naciones, muy en especial Gran Bretaña y Alemania, había desarrollado una visión centrada en el convencimiento de la necesidad de contar con un gran poder naval como herramienta fundamental para sostener su relevancia como referente mundial; algo que además entendían esencial para poder asegurar su poder económico.

Los acuerdos de paz citados anteriormente modificaron la correlación de fuerzas en el ámbito militar y el poder naval no fue una excepción. Entre otras cuestiones, desaparecieron marinas de guerra de primer orden, como la alemana, y se potenciaron otras como la estadounidense o la japonesa.

Se definió un nuevo escenario que creó nuevos e inestables equilibrios regionales que alcanzarían su mayor tensión en los años treinta, caso de los EEUU y Japón en el escenario naval del Pacífico, o de Italia y Francia en el Mediterráneo. El camino

realizado por los derrotados y los vencedores hasta la implementación de los acuerdos fue diferente y, el resultado final, determinante para comprender todo lo que sucedería en el periodo de entreguerras y la Segunda Guerra Mundial en el ámbito marítimo.

### *Los derrotados*

En lo relativo a las consecuencias sobre el poder militar de los derrotados, tal y como se ha adelantado, Alemania se llevó la peor parte y sufrió grandes mermas y limitaciones de organización, personal y material en sus futuras fuerzas armadas.

El tratado de Versalles estableció múltiples restricciones a su poderío.<sup>4</sup> Le impuso un límite de cien mil hombres para su ejército; efectivos que estarían reclutados durante 12 años. Prohibió el servicio militar obligatorio, eliminando así mismo la posibilidad de preparar soldados en reserva y le negó la disposición de medios esenciales para la guerra, caso de la artillería pesada o la aviación, incluidos aquí los medios aéreos navales.

Las fuerzas navales germanas sufrieron especialmente las consecuencias del tratado. Alemania había formado una gran flota en los años anteriores a la guerra. Los planes impulsados, a partir del año 1897, por Guillermo II, y dirigidos por Von Tirpitz desde su puesto de *Staatssekretäre des Reichsmarineamtes*, alto cargo responsable de los planes navales, habían logrado organizar y construir una de las flotas más potentes del mundo, algo que Gran Bretaña había sentido como una amenaza directa ya antes de la contienda (Halpern, 1994: 2). Una cuestión, sobre la que cabe destacar la visión del liderazgo estratégico alemán con anterioridad al estallido de la guerra.

El final del siglo XIX había mostrado al escenario internacional los propósitos de Guillermo II, dirigidos a convertir a Alemania en una potencia mundial. Para ello había puesto en práctica una agresiva política global: la *Weltpolitik*. Ésta entendía que uno de los pilares básicos para alcanzar esa relevancia, era la disposición de una poderosa marina de guerra que pudiese competir con la todopoderosa Royal Navy. Una ambición que podría ser bien apoyada por la pujante economía germana, cuyo empuje industrial era más que significativo.

Esta pretensión tuvo que hacer frente a numerosos obstáculos. El primero la ausencia de una tradición naval prusiana, que obligó a desarrollar todas las bases políticas, militares y estratégicas necesarias para construir un poder naval (Bird, 1985: 10). Es decir, el liderazgo alemán hubo de llevar a cabo una empresa completa para crear las estructuras y organismos políticos y navales necesarios para concebir y ejecutar sus planes, obtener y preparar los medios humanos y materiales con que dotar la Marina de guerra y definir sus propósitos y conceptos de empleo.

Guillermo II estaba obsesionado con las teorías de Mahan, y era un ferviente admirador de su obra *Influencia del poder naval en la historia*. Al mismo tiempo, también contemplaba como alternativa los postulados opuestos de la *Jeune École*, estrategia formulada principalmente por el almirante francés Theophile Aube. Algo que inicialmente provocó cierta indefinición en su pensamiento naval (Mahan, 1890; Røksund, 2007: 1-7).

Ambos, Mahan y Aube, tenían concepciones diferentes para alcanzar el éxito en la guerra en la mar. Mientras la figura del primero se asocia a la idea de la supremacía del acorazado y las grandes flotas, el segundo se liga al empleo de pequeñas y potentes

---

<sup>4</sup> *The Peace Treaty of Versailles*. Op. Cit. Art. 159-213.

unidades capaces de hacer frente a los buques mayores, y a la vez impedir el comercio marítimo del adversario. Un planteamiento que puede entenderse como la “estrategia de los débiles”, en tanto que valoraba la posibilidad del éxito a las marinas menos poderosas frente a las grandes flotas de acorazados (Røksund, 2007).

Para llevar a la práctica sus propósitos navales, Guillermo II contó con un líder estratégico capaz de llevar a la práctica una empresa de tal envergadura: Alfred Von Tirpitz. Éste llegó en 1897 al puesto de *Staatssekretäre des Reichsmarineamtes*, y permaneció en él casi 20 años, hasta 1916. Allí se mostró como un formidable organizador capaz de lograr que una nación sin tradición naval se convirtiese en una potencia marítima.

Tirpitz entendía que la resolución del problema de crear el poder naval alemán se basaba en una ecuación que exigía la sintonía de dicho poder naval con el económico y el político. Convencido de que Alemania necesitaba una gran flota ofensiva para asegurar sus intereses, consiguió convencer a Guillermo II de que lo que Alemania requería no era precisamente una marina ajustada a los postulados de la *Jeune École*, y que, en consecuencia, la respuesta se encontraba en el ideario de Mahan.

Como arquitecto de la idea de dotar a Alemania de una gran flota de acorazados, Tirpitz comprendió bien que, en primer lugar, habría de ganarse a la opinión pública, de forma que aceptase las grandes inversiones que este propósito requería, en especial para sufragar el elevado coste de los caros acorazados. Para ello desplegó una formidable campaña propagandística que creó una relevante cultura naval y respaldo civil a la nueva proyección militar germana (Bird, 1985: 10).

Con el apoyo de Guillermo II y la opinión pública alemana, Tirpitz impulsó unos relevantes programas navales —con la denominación alemana de *Flottengesetze*— dirigidos a alcanzar una proporción de dos a tres entre los acorazados alemanes y británicos. El primero de estos programas se aprobó en 1898, con la pretensión de disponer de 19 acorazados y 50 cruceros en el año 1904, y fue seguido del plan naval de 1900 que pretendía doblar el anterior número de acorazados y tres modificaciones y ampliaciones posteriores en 1906, 1908, y 1912 (Kelly, 2011: 2; Herwig, 1980: 42).

Para su novedoso poder naval, Tirpitz desarrolló la “teoría del riesgo”, por la que argumentaba que una flota inferior podía adquirir un peso diplomático mayor para disuadir a otra más poderosa, si suponía para una amenaza suficiente que pudiese dejarla a merced de un tercer adversario, incluso si era derrotada.

Una idea que Von Tirpitz, quizás de forma algo ingenua, tuvo muy presente en el desarrollo de la marina de guerra alemana, y que llevó a este país a doblar su número de acorazados y cruceros, alcanzando el año 1914 como la segunda potencia naval tras Gran Bretaña, cuya marina aparecía como vulnerable ante sus ojos por su obligación de dispersarse por sus responsabilidades mundiales (Bordejé, 1978: 127-128). El pensamiento era cuanto menos cuestionable, en tanto a que menospreciaba una reacción británica, que no tardó en producirse.

Si hasta 1906 la estrategia naval británica se había dirigido a prepararse principalmente para hacer frente a Francia y Rusia —cuyo poder naval acababa de ser derrotado en la guerra Ruso-Japonesa—, a partir de ese momento los líderes de la principal potencia colonial y el mayor competidor comercial de Alemania en el mundo, comenzaron a centrar su atención en la carrera naval germana, a la que respondieron con otra que les permitió llegar a 1914 con una superioridad naval suficiente.

Así, entre 1914 y 1918, y como consecuencia de su condición de primeras potencias navales, la guerra en el mar tuvo a Gran Bretaña y Alemania como protagonistas principales. La Royal Navy, como la mayor y mejor considerada flota del mundo, y la alemana, como la más potente entre sus enemigas. Una marina de guerra cuya arma submarina fue la que mayor daño infringió a los aliados, en especial a Gran Bretaña. En contra de muchas creencias populares, un menor número de submarinos alemanes, y en un tiempo inferior, hundieron más barcos aliados en la Primera Guerra Mundial que en la Segunda (Terraine, 1989: 669).

Acabado el enfrentamiento había que eliminar la amenaza del poder naval germano. Por ello, ya el armisticio firmado por Alemania, el 11 de noviembre de 1918, decretó el internamiento de sus principales medios navales: 10 acorazados (*Friederich der Grosse, Kaiser, Prinz-regent Luitpold, Kaiserin, König, Markgraaf, Bayern, König Albert, Kronprinz Wilhelm y GrosserKurfurst*), 6 cruceros de batalla (*Seydlitz, Von der Tann, Derfflinger, Hindenburg y Moltke*), 8 cruceros rápidos (*Bremse, Brummer, Karlsruhe, Nürnberg, Dresden, Frankfürst y Köln*), 50 destructores y toda su flota submarina.<sup>5</sup> Al mismo tiempo, se ordenó al resto de sus buques concentrarse en bases navales alemanas.

El puerto de destino del grueso de la flota a entregar por este acuerdo de armisticio fue la base británica de Scapa Flow. El oficial alemán encargado, almirante Ludwig von Reuter, tomó finalmente la decisión de hundirla, el día 21 de junio de 1919, antes de que cayesen en poder de los aliados.

El Tratado de Versalles acabó con lo que había quedado del poder naval alemán. Estableció una drástica reducción de su flota, y la marina de guerra quedó limitada a un máximo de 15.000 efectivos y buques de un desplazamiento inferior a 10.000 tm. con el siguiente detalle: seis acorazados que no superarían las 10.000 tm., seis cruceros ligeros que no superarían las 6.000, 12 destructores que no superarían las 800 y 12 torpederos que no pasarían de las 200.<sup>6</sup>

El Tratado marcó dos meses para que Alemania pusiese en manos de los vencedores lo que le quedaba por entregar de sus unidades de combate de superficie: 8 acorazados (*Oldenburg, Thuringen, Ostfriesland, Helgoland, Posen, Westfalen, Rheinlandy Nassau*), 8 cruceros (*Stettin, Danzig, München, Lubeck, Stralsund, Augsburg, Kolberg, Emdemy Stuttgart*), 42 destructores y 50 torpederos.

La flota submarina, el arma más temida, no fue una excepción y, al tiempo que se prohibió a Alemania disponer de futuros submarinos, se obligó a que todos los que habían sobrevivido a la guerra fuesen entregados a los aliados, en un plazo de un mes.

Esta imposición alcanzó incluso a aquellos sumergibles internados en puertos neutrales, caso por ejemplo de los submarinos *U-39, U-56, UB-23 y UC-74*, que estaban atracados en puertos españoles y fueron entregados a Francia al final de la guerra, en concepto de reparaciones (Bordejé, 1978: 302). En total, la cifra de submarinos alemanes transferidos a los aliados al fin de la guerra alcanzó los 176, mientras se desguazaron en las gradas de los astilleros hasta 226 que todavía no habían finalizado su construcción (Ramírez Gabarrús, 1983: 55).

---

<sup>5</sup> “Conditions of an armistice with Germany” en *The American Journal of International Law*, Vol. 13, No. 2, Supplement: Official Documents. Pp. 97-108. Enero 1919.

De los seis cruceros de batalla acordados, el *Mackensen* no pudo ser entregado por estar muy atrasada su construcción y no estar en condiciones de navegar. Igualmente, un destructor se hundió en el tránsito tras chocar con una mina. (Mille, 1932, 440-441).

<sup>6</sup> *The Peace Treaty of Versailles*. Op. Cit. Art. 181-197.

En lo relativo al ámbito de influencia naval alemán, se le obligó a permitir la libre navegación en el Báltico, prohibiéndosele fortificar aquellas áreas que pudiesen limitarla.

Del mismo modo que antes de la guerra se asistió a una carrera naval entre Alemania y Gran Bretaña, salvando las distancias, algo parecido había sucedido en el teatro mediterráneo entre Italia y Austria. Esta última, había logrado disponer de una marina de guerra que a juicio de Mateo Mille, era una de las mejor organizadas y equilibradas para actuar en un mar como el Mediterráneo; sus buques habían sido los primeros en incorporar el tercer cañón a sus torres, y estaban organizados en una flota bien escalonada con ágiles grupos de tres buques de cada tipo (Mille, 1932: 275).

Acabada la guerra, al igual que Alemania, Austria firmó un acuerdo donde también se le impusieron duras condiciones a su futuro poder militar.<sup>7</sup> Su ejército se limitó a 30.000 efectivos. Del mismo modo que a Alemania, se le prohibió disponer de arma submarina y todos sus buques de guerra desaparecieron o fueron desarmados y convertidos en mercantes.<sup>8</sup>

### *Los vencedores*

La Política Naval británica desde la segunda mitad del siglo XIX, especialmente tras la aprobación el 31 de mayo de 1889 de la *Naval Defence Act*, se basaba en lo que se denominaba la filosofía del “Two-Power-Standard”. Un pensamiento que se puede traducir como la teoría de las dos potencias y que, en resumidas cuentas, pretendía que la Royal Navy, como primera marina del mundo, mantuviese permanente un número de acorazados que superase a la suma de los de la segunda y tercera potencias navales; en 1889, Francia y Rusia (Johnson, 2013: 75).

Mientras las dos principales marinas de guerra derrotadas desaparecían, en el lado aliado la flota británica había logrado mantener la primacía mundial que ya tenía en el año 1914. Si Von Tirpitz había sido capaz de desarrollar en muy pocos años el poder naval alemán, hasta el punto de ser superado únicamente por el británico, el liderazgo estratégico de Gran Bretaña lo había sido de reaccionar a tiempo para sostener su supremacía.

Gracias a ello, la carrera naval sostenida con Alemania entre 1906 y 1914 le permitió llegar al comienzo de la guerra en una situación naval muy ventajosa en lo que a las flotas ofensivas de superficie se refiere. Una carrera naval que no sólo se desarrolló en el ámbito cuantitativo, en tanto a que la construcción del mayor número de acorazados era considerada la clave del éxito, si no también cualitativo, en cuanto a los logros y avances tecnológicos en las capacidades de los buques, caso de la evolución del concepto y posibilidades del acorazado a partir de la entrada en servicio del *HMS Dreadnought* en 1906.

Éste fue un barco cuya artillería principal monocalibre supuso un enorme avance para las capacidades de su tipo de buques, que no fue respondido hasta tiempo después por Alemania, con la entrada en servicio entre 1909 y 1910 de sus primeros cuatro acorazados monocalibre, los *Nassau*, *Posen*, *Rheinland* y *Westfalen*.

Si antes de la guerra es sencillo identificar el liderazgo estratégico de Tirpitz entre los alemanes, esta cuestión no es tan fácil entre los británicos. Entre todos, se puede destacar

---

<sup>7</sup> *Treaty of Peace between the Allied and Associated Powers and Austria*. St. Germain-en-Laye, 10 de septiembre de 1919. Art. 118-159.

<sup>8</sup> *Ibidem*. Art. 136-143.

dos personalidades a los que asignar parte de la responsabilidad en la mejora de su poder naval antes de 1914: en primer término, Sir John Fisher, *First Sea Lord* entre 1904 y 1910 y entre 1914 y 1915, y en segundo, Sir Winston Churchill, *First Lord of the Admiralty* entre 1911 y 1915.

Desde finales del siglo XIX, en Gran Bretaña se había venido mostrando una gran preocupación por las elevadas inversiones necesarias para mantener su supremacía marítima. Una cuestión que separaba a los políticos de los votantes, reacios a aceptar elevados impuestos para este fin (Lambert, 1999: 29). Sin embargo, la constatación del relevante crecimiento del poder naval alemán modificó esta tendencia, de forma que a partir de 1906 se produjo un incremento en la inversión que provocó una masiva construcción de acorazados que superaría claramente la capacidad germana para obtener este tipo de buques.

El objetivo de los programas navales británicos pasó a ser disponer en todo momento de al menos un 60 por ciento más del número de acorazados alemanes. Así, mientras entre 1906 y 1912 los británicos botaron 29 acorazados, los alemanes solo pudieron hacerlo con 17 (Maurer, 1992: 284). La reacción británica superó las posibilidades alemanas, y convirtió en imposible para estos alcanzar una proporción que llegase a desafiar las opciones de Gran Bretaña.

Con John Fisher ejerciendo las funciones de *First Sea Lord*, se impulsaron avances tecnológicos que contribuyeron a sostener la supremacía británica. Al mismo tiempo, supuestamente, diseñó un cambio estratégico hacia una herramienta más defensiva, que pretendió transformar los efectivos de la Royal Navy destinados a defender las Islas Británicas en un conjunto más barato y eficiente que incorporase, entre otros, destructores, torpederos y submarinos, sin conseguir llevarlo a la práctica por el desacuerdo y falta de convencimiento en el nivel político (Bell, 2015: 1.025; Lambert, 2002: 171). De esta forma la mayor parte de los cruceros y acorazados se habrían librado de esta servidumbre, pudiendo dedicarse a asegurar el comercio y los intereses marítimos de ultramar.

Entre los progresos técnicos asignados a la influencia de Fisher se encuentran el mencionado acorazado del tipo *Dreadnought*, el crucero de batalla -que sacrificaba parte de la protección del acorazado por velocidad- y el desarrollo del destructor o la mejora del torpedo. Sin embargo, aún hoy existe cierta polémica sobre su acierto y celeridad en aplicar los cambios y, especialmente, sobre su solvencia en trasladarlos al nivel político.

Autores como Christopher Bell y Nicholas Lambert son ejemplos de las posturas encontradas, por las que unos afirman que Fisher concibió una profunda revolución naval no asumida por el nivel político, y que sin embargo Churchill habría estado dispuesto a implementar a partir de 1914, mientras que otros sostienen que simplemente se dejó llevar por los acontecimientos y descartan su figura como un líder estratégico (Bell, 2015 y 2011; Lambert, 1999).

Churchill por su parte, defendió la necesidad de sostener un presupuesto que asegurase la superioridad del 60 por ciento en acorazados, impulsó la incorporación del combustible líquido en sustitución del carbón, o el desarrollo del arma aérea, al tiempo que Lambert le achaca la intención de aplicar la revolución naval concebida por Fisher (Bell, 2015).

Ambos, Churchill y Fisher, discreparon comenzada la guerra sobre la estrategia a seguir. Mientras que el segundo apostaba por realizar una operación anfibia en el Báltico, donde se habría afectado directamente a Alemania, el segundo optó por dirigir este

esfuerzo hacia el Mar Negro para lograr una vía de abastecer a Rusia, lo que acabó provocando el desastre del desembarco de Gallípoli.

Acabada la contienda, a pesar de las pérdidas, y gracias a las construcciones y las unidades capturadas, la Royal Navy había visto incrementados sus efectivos en 706 unidades; buques que suponían un desplazamiento añadido de 913.800tm.

Así, hay que mencionar que, tras la paz, en 1918 Gran Bretaña disponía de 1.354 buques que desplazaban 3.250.000tm., entre ellos: 42 acorazados -13 de ellos obsoletos- 109 cruceros, 13 portaviones, 527 destructores y torpederos y 137 submarinos. Unas cifras que por sí solas superaban al resto de las marinas de guerra del momento juntas (Bordejé, 1978: 315).

Otras marinas de guerra aliadas, caso de la de los EEUU o la de Japón, no habían sufrido prácticamente bajas. Por ejemplo, los EEUU, gracias a su tardía entrada en la guerra -abril de 1917- únicamente contabilizó como tales los siguientes buques: dos cruceros acorazados -*Memphis* y *San Diego*- un crucero protegido -*Milwaukee*- dos destructores -*Chauncey* y *Jacob Jones*- y dos submarinos -*Skate* y *Carp*- De ellos, Mateo Mille únicamente contabiliza las producidas desde el momento en que los EEUU entraron a participar oficialmente: las del crucero acorazado *San Diego*, los dos destructores y el submarino *Carp* (Mille, 1932: 463).

En cualquier caso, como dato muy significativo, los EEUU finalizaron la guerra con 16 acorazados del tipo *dreadnought* en servicio -el más moderno y eficaz de la época, con mayor velocidad, potencia de fuego y alcance- todos con una edad inferior a los 8 años (Potter, 1981: 232).

El tiempo de guerra tuvo un efecto dinamizador para los EEUU. Su liderazgo estratégico percibió que con su marina de segundo orden contaban poco en el escenario internacional, y conscientes de la importancia y necesidad de disponer de un poder naval relevante, decidieron potenciarlo. El propio presidente Woodrow Wilson afirmó en 1916: "The American navy, and it ought, in my judgment, to be the most adequate navy in the world" (Wilson, Baker & Leach, 1926: 114). Un comentario que reflejaba muy bien su pretensión de crear un poder naval hegemónico, y que no se separa mucho de la visión de los líderes británicos o alemanes.

Ese mismo año de 1916, el Congreso de los EEUU aprobó un programa naval que preveía construir en tres años hasta 813.000tm. de desplazamiento en buques: diez acorazados, seis cruceros acorazados, diez cruceros de reconocimiento, 50 destructores y 67 destructores. Barcos que junto con otras unidades menores supondrían una inversión de 544 millones de dólares (Nelson, 1941: 9).

Japón por su parte había desarrollado un significativo programa naval ya antes de la guerra, y sus victorias navales habían sido determinantes en la guerra ruso-japonesa (1904-1905), donde venció contra todo pronóstico (Asada, 2005: 37-38). Su escasa participación en operaciones de combate naval entre 1914 y 1918, limitada prácticamente al envío de diversos destructores al Mediterráneo para escoltar el tráfico mercante aliado, hizo que la guerra prácticamente no afectase a su marina (Terraine, 1989: 68 y 99). En ese periodo sufrió escasas bajas, que, además, a excepción de los daños sufridos por un destructor torpedeado en el Mediterráneo, fueron ajenas a acciones de combate.

Sin embargo, en esos años fue testigo de cómo la proyección hacia el Pacífico de los EEUU y su victoria en la guerra contra España en el año 1898, fueron seguidas de la

progresiva fortificación de las Islas Filipinas, y la constitución de Pearl Harbor, en Hawaii, como importante base naval.<sup>9</sup>

Esto llevó a un gran número de pensadores navales nipones, caso del almirante Sato Tetsutaro (1866-1942), a alertar sobre la amenaza que los EEUU supondrían para el Japón. Como consecuencia de esta línea de pensamiento, en 1917 Japón aprobó un relevante programa naval: el “8+8 fleet”, que contemplaba la construcción de ocho acorazados y ocho cruceros en respuesta al plan de construcción naval de los EEUU de 1916.<sup>10</sup>

Francia, al principio de la guerra, disponía únicamente de dos acorazados del tipo más moderno: el *dreadnought*, más otros dos que se encontraban realizando pruebas. Frente a éstos, los británicos habían entrado en conflicto con nada menos que 22 en servicio y 13 en construcción, y los alemanes con 15 en servicio y otros 5 en construcción. Los franceses completaban esos cuatro *dreadnought*, con otros seis acorazados semi-*dreadnought*, 14 acorazados pre-*dreadnought*, 19 cruceros-acorazados, 9 cruceros protegidos, 81 destructores y 67 submarinos operativos, en su mayor parte también anticuados (Halpern, 1994: 12).

Su marina entró en combate con un gran número de unidades poco útiles e inservibles. Una flota excesivamente obsoleta y heterogénea, que suponía un poder naval escasamente relevante al lado de Alemania y Gran Bretaña. Sin embargo, la flota francesa, convenientemente dirigida hacia el Mediterráneo, resultó en una concentración de medios que le permitió disponer de cierta supremacía regional.

En comparación con Alemania o Gran Bretaña, Francia no sufrió grandes cambios en su balance naval. Así, mientras incrementó las fuerzas disponibles en 1914 con la construcción de tres nuevos *dreadnoughts*, 30 destructores, y 19 submarinos, únicamente perdió: cuatro acorazados de los de menor valor—los pre-*dreadnoughts* *Bouvet*, *Suffren* y *Gaulois*, y el semi-*dreadnought* *Danton*—4 cruceros acorazados, 11 destructores y 16 submarinos, además de otros buques menores (Mille, 1932: 462). Al final, en concepto de reparaciones de guerra, logró hacerse con diversas unidades enemigas, caso de los ya mencionados submarinos alemanes *U-39*, *U-56*, *UB-23* y *UC-74*, que estaban internados en puertos españoles.

Por último, Italia, cuya marina se había caracterizado antes de la guerra por la innovación tecnológica y unos prometedores proyectos, se encontró con dificultades para llevarlos a la práctica en los plazos previstos por los problemas para desarrollar una capacidad industrial solvente (Bardini, 1997). Consciente de las dificultades, en 1913, el vicealmirante italiano Paolo Thaon Di Revel, Cappo di Stato Maggiore, se mostraba satisfecho con lograr alcanzar un 60 por ciento del poder naval francés y una relación de fuerzas de 4-3 frente a la marina austrohúngara (Halpern, 1994: 13).

Italia comenzó la guerra con tres acorazados de tipo *dreadnought*, con otros 8 pre-*dreadnoughts*, 7 cruceros acorazados, 11 cruceros protegidos, 33 destructores y 20 submarinos operativos (Halpern, 1994: 13). Estas fuerzas sufrieron durante la guerra escasas pérdidas numéricas, pero una proporción de buques elevada para su entidad. Las

<sup>9</sup> Sobre la visión y el papel de la Armada en la expansión de los EEUU en esta época ver Huntington, S. “National policy and the transoceanic navy” en *Proceedings* vol. 80, nº5. US Naval Institute, mayo 1954.

<sup>10</sup> Sobre la parte naval de la guerra ruso-japonesa de 1904-1905, es muy relevante la lectura de la obra escrita al respecto, en el año 1915, por el analista y pensador naval británico Julian Corbett (1854-1922), un documento que fue inicialmente publicación clasificada del Admiralty War Staff: *Maritime Operations in the Russo-Japanese War 1904-1905*, Naval Institute Press. Annapolis 1994.

más significativas fueron tres acorazados, uno de los *dreadnought* -*Leonardo Da Vinci*- y dos pre-*dreadnought* -*Benedetto Brin* y el *Reg. Margarita*- dos cruceros acorazados -*Amalfi* y el *Garibaldi*- 8 destructores y otros buques menores.

### *Los actores del nuevo escenario naval*

En 1914, el escalafón naval de las grandes potencias estaba encabezado por Gran Bretaña en primer lugar, y Alemania en segundo. El resultado de la guerra cambió el equilibrio y la relación de las fuerzas, creando un nuevo orden de potencias marítimas y con él, nuevas rivalidades.

En 1918 las marinas de Alemania y Austria-Hungría habían desaparecido, acompañadas por los restos de la marina Zarista, prácticamente anulada por la Revolución Rusa. Gran Bretaña continuó ocupando el puesto de primera potencia, aunque contando con numerosas unidades ya obsoletas y un tamaño de marina muy costoso de mantener en tiempo de paz.

Por su parte, las escasas pérdidas, y los programas navales iniciados en la guerra habían situado en un poderoso segundo puesto a los Estados Unidos, seguidos a corta distancia por Japón. Ya alejados de los tres anteriores se situaron dos potencias mediterráneas, cuyos balances navales competirían directamente en los años sucesivos: Francia e Italia.

La relación y rivalidad regional de estas dos últimas, junto con los intereses y presencia británica, será el factor más importante a tener en cuenta en el escenario naval del Mediterráneo de los años posteriores. Mientras, los pasos dados por Japón y los EEUU en el Pacífico, junto con la transferencia al primero de los archipiélagos alemanes en este océano y los programas navales en curso, igualmente iban a escalar allí el enfrentamiento entre ambos.

Las potentes marinas que acabaron vencedoras la guerra, pronto se iban a encontrar con dos objeciones o dificultades, que habrían de influir en sus futuros liderazgos:

La primera, los elevados costes de sostenimiento que suponía disponer de un relevante poder naval en tiempo de paz y penurias de postguerra. Demasiados buques, caros de mantener y que, en muchos casos, debido a la evolución tecnológica entre 1914 y 1918, se habían quedado obsoletos. Junto a ellos, el desafío de financiar costosos programas navales lanzados en plena contienda y que ahora el contribuyente veía innecesarios. Un condicionante del que rápidamente se hicieron eco las publicaciones especializadas en temas navales de aquella época, como fue la revista británica *The Naval Review* que, en relación con el futuro de los oficiales de la Royal Navy, refería en agosto de 1919 afirmaciones como ésta:

We shall need a navy [...] but the need may be only for minor purpose [...] it looks as though and the financial condition of the world generally, with the necessity looming ahead for strenuous economy for a long period, point in the direction.<sup>11</sup>

La segunda no fue otra que el idealismo político imperante tras Versalles. Éste, reforzado con la oposición del contribuyente a financiar una relevante maquinaria de guerra naval, pronto empujó a sus políticos a buscar la seguridad y el equilibrio por otras vías (Long & Wilson, 1995). Entre estas destacó la Sociedad de Naciones, cuyo

---

<sup>11</sup> "The future of naval officers", *The Naval Review*, Vol VII, N°3. Agosto 1919. P. 272.

convenio, ya en su artículo 8º, apuntaba a la reducción de armamentos hasta la mínima expresión, compatible con la seguridad nacional:

The Members of the League recognize that the maintenance of peace requires the reduction of national armaments to the lowest point consistent with national safety and the enforcement by common action of international obligations.<sup>12</sup>

Este espíritu iba a conducir en los años venideros a un escenario marcado por el proceso y discusiones sobre desarme naval, que comenzaría a dar sus pasos con el Tratado de Washington, firmado el 6 de febrero de 1922 entre los EEUU, Gran Bretaña, Japón, Francia e Italia, y que, combinado con el posterior rearme y ansias expansionistas de Alemania, Italia y Japón, contribuiría a definir el entorno naval de los años treinta.<sup>13</sup>

#### LAS NUEVAS DIMENSIONES DE LA GUERRA NAVAL

El desarrollo de las capacidades bélicas iniciado antes de la guerra, y las experiencias obtenidas del conflicto en el mar apuntaron un cambio cualitativo en los medios, la estrategia y las tácticas navales imperantes hasta entonces; una transformación que se tradujo en el posterior diseño de las marinas de guerra y la definición de los sistemas de armas que éstas iban a emplear.

Los medios utilizados en la guerra naval entre 1914 y 1918, cambiaron de un modo revolucionario lo que hasta entonces había sido el combate en la mar. Hasta ese momento, éste se había centrado –prácticamente- en el enfrentamiento basado en el poder y las capacidades de los buques sobre y desde la superficie, donde el acorazado era el rey indiscutible. Una dimensión que centraba en exclusiva el enfrentamiento naval y donde se dirigían todas las actuaciones de combate.

Con ese punto de partida, la Primera Guerra Mundial iba a catalizar un desarrollo tecnológico en el campo del armamento y los recursos empleados en la guerra, en la mar, iniciado en los años anteriores. Entre 1914 y 1918 los nuevos sistemas mostrarían un potencial absolutamente inesperado que completaría el espectro de la guerra naval en cuatro dimensiones: en un primer plano, las guerras de superficie y la submarina, y en un segundo, las guerras aeronaval y electromagnética, que comenzarían esos años un desarrollo que pronto les llevaría a alcanzar la relevancia de las dos primeras.

Estas nuevas dimensiones del combate naval iban a ser protagonizadas por tres elementos fundamentales unidos a los tradicionales buques de superficie: el submarino, la radio y el avión. El primero hizo su aparición estelar en esta contienda, mostrándose como un enemigo formidable. El segundo se convirtió en un auxilio imprescindible para el mando y control de la fuerza naval y una fuente de inteligencia que obligaría a atender el papel primordial del enfrentamiento en el espectro electromagnético. El tercero apuntó un gran potencial que, convenientemente desarrollado en los siguientes años, lo convirtió en un elemento clave para las marinas.

#### *La dimensión de la guerra de superficie y el pensamiento naval tradicional*

<sup>12</sup> The Covenant of The League Of Nations.Op. Cit. Art. 8.

<sup>13</sup> *Treaty between the United States of America, the British Empire, France, Italy, and Japan.* Washington, 6 de febrero de 1922.

Con anterioridad a 1914, la actuación de las principales potencias en el ámbito marítimo se basaba en la doctrina del estadounidense Alfred Thayer Mahan (1840-1914), cuyos preceptos se seguían en aquellos años con gran veneración (Fiennes, Ca 1923).

La obra de Mahan se inspiraba en el estudio de la experiencia británica (Mahan, 1890 y 1897). Un pensamiento en el que la decisión de la guerra en la mar se alcanzaba mediante la destrucción del enemigo en la batalla naval, u operaciones de otra clase dirigidas a ese mismo fin. Un fin cuyo objetivo pretendido no era otro que mantener las operaciones y comunicaciones marítimas propias, negando su empleo al adversario.

Sus principios constituían una referencia que trascendía del ámbito naval al político, y que no se limitaba únicamente al mundo anglosajón, sino que se extendía a la mayor parte de las potencias navales en expansión, caso de Japón o Alemania, país donde como se ha citado en este trabajo, el propio Káiser Guillermo era seguidor de la obra de Mahan (O'Connell, 1991: 68).

Sobre este principio, el dominio del mar exigía la posesión de una fuerza naval que fuese capaz de localizar al enemigo, provocar el combate decisivo y destruirlo, mientras al mismo tiempo se le impedía emplear el mar y se mantenían las líneas de comunicación propias abiertas: el dominio del mar se garantizaba controlando su superficie. Una filosofía en la que, además, solo existía el combate en esta dimensión.

En el ideario de Mahan, el corazón de las marinas de guerra, el arma por excelencia, era el acorazado: una enorme plataforma blindada de artillería naval (O'Connell, 1991: 80). Este buque era el principal medio ofensivo y por ello medía la fortaleza de una fuerza naval, constituyendo prácticamente una de las obsesiones del pensador y sus seguidores.

Uno de los autores que ha reflejado muy bien la mitificación de este buque al amparo de la doctrina de Mahan a comienzos del siglo XX, ha sido Robert O'Connell, analista de inteligencia del US Army, quién en su obra muestra la enorme importancia que este buque tenía para las principales marinas antes de la guerra a través de las palabras del propio presidente de los EEUU, Theodore Roosevelt: "I thoroughly believe in developing and building an adequate number of submarines; I believe in building torpedo-boat destroyers; there must be fast scouts [...] but the strength of the navy rests primarily upon its battleships" (Ápud O'Connell, 1991: 104).

Jesús Salgado Alba, realiza un breve análisis de la aplicación de la doctrina de Mahan en la guerra por parte de las primeras potencias navales: Gran Bretaña y Alemania (Salgado, 1989: 198-214). En él detalla cómo Gran Bretaña, aprovechándose de su superioridad en acorazados sobre Alemania, pretendió comenzar la guerra consiguiendo el dominio del mar mediante el bloqueo lejano de las bases alemanas. Una vez hubiese sido alcanzado, su propósito era explotar este dominio cortando las líneas de tráfico marítimo, aislando y asfixiando a Alemania. Con el pensamiento naval vigente, para que este plan funcionase era esencial mantener la superioridad en buques de línea: cruceros y acorazados. Buques que operaban agrupados en escuadras o flotas.

Frente a este plan, Alemania adoptó el papel del más débil: trató de disputar el dominio del mar rehuyendo el encuentro decisivo, con sus principales buques seguros dentro sus bases navales, y empleando para ello unos medios novedosos: los submarinos y las flotillas de destructores, buscando así desgastar los efectivos británicos y aproximarse a la paridad. Al mismo tiempo, inició una la guerra de corso para atacar el tráfico mercante británico, empleando buques rápidos, en especial cruceros ligeros, junto a buques-trampa.

En el enfrentamiento de estas estrategias, a Gran Bretaña le interesaba que la guerra fuese larga, mientras que Alemania necesitaba una contienda corta. Los movimientos de ambos, tratando de rehuir el combate decisivo, provocó que la conducción de la guerra en la mar discurriese por otras vías no planeadas, apareciendo un protagonista no esperado: el submarino y su guerra a gran escala, primero con restricciones, y después de la decisión tomada por el Kaiser Guillermo el 9 de enero de 1917, sin ellas.

En este escenario, el papel del acorazado fue rápida e inesperadamente oscurecido por armas como el submarino o la mina. Sin embargo, no fueron las únicas en limitar su papel en una contienda que antes de 1914 se pensaba que iba a decidirse por el enfrentamiento entre estos buques. Así, por ejemplo, se puede destacar también la actuación de otros buques no tan relevantes como eran los cruceros, cuya principal característica era la disposición de una mayor velocidad y radio de acción, frente a la mayor protección y potencia artillera del acorazado.

Su papel sorprendió cuando Alemania destacó en 1914 al Mediterráneo dos cruceros ligeros y rápidos, el *Goeben* y el *Breslau*, con una velocidad entre 28 y 29 nudos y que gracias a una acertada maniobra mantuvieron en jaque e hipotecaron a las fuerzas que trataron de perseguirles y darles caza, negándoles ese dominio del mar y contribuyendo también a demostrar la excesiva importancia que se había concedido al acorazado, y la ventaja que aportaba la velocidad en la guerra en la mar (Mille, 1932: 275-300).

Con todo esto, la actuación del acorazado en la guerra, las dudas surgidas por su dificultad y vulnerabilidad para hacer frente a las nuevas amenazas, y su elevado coste de construcción y mantenimiento, le llevaron a afrontar un bache entre 1921 y 1930. A pesar de ello, las lecciones aprendidas no fueron profundamente aplicadas. Por diversas razones, el acorazado continuó siendo la unidad de medida del poder naval, como demostraron los posteriores acuerdos de desarme naval, donde este buque, considerado el “*capital ship*”, continuó siendo la medida de poder (Bordejé, 1978: 316-318).

Durante la guerra también hubo otro tipo de buque de superficie que confirmó sus limitaciones: el torpedero, de pequeño porte, ligero, veloz y dotado con el torpedo como principal arma. Una nave de fácil construcción, barata y que, en principio, ofrecía unas grandes posibilidades al amparo de los postulados de la *Jeune École*, lo que lo había convertido en un barco muy popular en las marinas de segundo orden, con presupuestos más reducidos y conceptos de empleo más defensivos.

Sin embargo, los desarrollos del submarino y el destructor entre 1914 y 1918 ofrecieron medios más eficaces a las marinas para emplear el torpedo que el pequeño buque torpedero, evitando muchos de sus inconvenientes, caso de sus limitaciones con mala mar o su escasa autonomía, cuestiones que condicionaban su empleo eficaz actuando cerca de la costa. El destructor, además, ofrecía una mayor polivalencia al permitirle su tamaño dotarse de más sistemas de armas, entre ellas el cañón, que combinado con la velocidad también lo convertían en un magnífico buque contra torpedero.

#### *La dimensión submarina. El submarino y la mina*

La mentalidad aliada basada en el pensamiento de Mahan y el dominio de la superficie mediante una fuerza naval ofensiva basada en escuadras y flotas de cruceros y acorazados, saltó por los aires nada más comenzar la guerra. El 22 de septiembre de 1914, en menos de una hora el submarino *U-9* torpedeó y hundió tres cruceros

acorazados británicos, de 12.000tm. cada uno: el *Hogue*, el *Cressy* y el *Aboukir* (Ramírez Gabarrús, 1983: 39).

De esa manera, se manifestó como el arma revelación de la guerra en el mar. Un arma que, conforme datos de procedencia alemana revisados por Mateo Mille, hundió entre 1914 y 1918 un total de 18.726.488tm., de las que 10.694.843 eran británicas. Cifras sin equivalente en ningún conflicto marítimo anterior (Mille, 1932: 465).

Por otro lado, otra arma submarina ya conocida como era la mina pasó a emplearse de forma masiva, constituyendo grandes barreras defensivas y provocando grandes pérdidas, especialmente a Gran Bretaña, cuyas explosiones hundieron varios de sus acorazados: caso del *Audacious*, el 27 de octubre de 1914, el *E. Edward VII*, el 6 de enero de 1916 o los *Irresistible* y *Ocean*, ambos el 18 de marzo de 1915 (Mille, 1932: 460).

Con la entrada en combate del submarino y el empleo masivo de las minas, el pensamiento naval aliado mostró de forma preocupante su punto más débil: Mahan, otorgaba muy poca importancia al dominio negativo del mar, y por ello los oficiales anglosajones del comienzo del conflicto despreciaron como secundaria la guerra de corso, donde se encuadró la guerra submarina. Una mentalidad que era incluso contraria a que los destructores actuaran como protección directa al tráfico, lo que durante mucho tiempo otorgó gran libertad de acción a los submarinos alemanes.

El submarino, sorprendió al acorazado, el medio al que el pensamiento naval de la época asignaba el papel clave, y que poco podía hacer contra unos sumergibles en pleno desarrollo.<sup>14</sup> El rumbo de la guerra, donde no era posible eliminar totalmente la amenaza acorazada alemana por la ausencia del encuentro decisivo, y donde las minas y los submarinos obtenían cada vez mayores éxitos, mostró como no era posible imponer el pleno dominio del mar mediante un poder naval que pivotase únicamente sobre el acorazado y su empleo.

El submarino y las minas habían provocado un cambio fundamental en el concepto del dominio del mar. Hasta entonces, la marina que establecía el bloqueo obtenía la seguridad en sus comunicaciones. A partir de esta guerra ya no iba a ser igual, y habría que planear, organizar y dedicar recursos adicionales a este fin (Navarro, 1929: 430-431).

Los aliados poseían una superioridad de tres a uno en acorazados y de cuatro a uno en cruceros.<sup>15</sup> A pesar de esto, no pudieron garantizar el dominio del mar y evitar las terribles pérdidas que sufrieron sus líneas comerciales a manos de submarinos, minas y otros elementos, como aviones, destructores o torpederos.

La falta de relevancia del acorazado, el buque más costoso y centro de las marinas más importantes, generó muchas dudas sobre su futuro y esta cuestión que fue planteada nada más finalizar el conflicto. Atendiendo al papel secundario que había realizado a pesar de lo elevado de su coste —por cada uno de ellos podían construirse hasta 20

---

<sup>14</sup> Como dato a detallar, los estudios de esos años con los sumergibles fueron objetos de mayores experiencias, incluso desarrollando la pionera construcción alemana dos submarinos comerciales: el *Bremen* y el *Deutschland*. Estos se levantaron como prototipos con un desplazamiento de 1.750 tm. en superficie y 2.100 en inmersión. El *Bremen* se perdió en su primer viaje, sin embargo, el *Deutschland*, realizó su primer viaje a Baltimore entre el 14 de junio y el 23 de agosto de 1916, desde donde transportó un cargamento de 200 tm. de diversos productos. A su regreso, se transformó en un buque de guerra y no se continuó con un proyecto semejante hasta el final de la contienda, cuando los franceses trataron sin éxito de desarrollar un proyecto semejante (Sánchez de Erostarbe, 1934, 8ª conferencia, 11-12).

<sup>15</sup> “On the strength of the imperial navy and how it should be calculated”, en *The Naval Review*, 1919, p. 84.

submarinos—decidir qué hacer con ellos supondría uno de los problemas más complejos de las principales marinas (*The Naval Review*, 1920: 167-175).

Aun así, hay que mencionar que el bloqueo en superficie, desarrollado bajo la amenaza de la fuerza de los acorazados británicos, sí tuvo éxito en lo relativo a asfixiar a Alemania. Algo que llevó al Káiser a tomar la decisión de comenzar en 1917 la ya citada guerra submarina sin restricciones, que obligó a los aliados a evolucionar finalmente hacia una estrategia que más tarde consiguió colapsar los recursos de Alemania para continuar la guerra.

Se pasó a emplear los destructores en la protección del tráfico, y hubieron de desarrollarse nuevos procedimientos, entre los que destacó el uso de los convoyes protegidos por buques escolta. Una decisión que se ratificó en la conferencia interaliada de París de 24 de junio de 1917, como táctica para la navegación, aunque su empleo no se generalizó en el Atlántico hasta agosto de ese mismo año (Salgado, 1989: 211).

Comenzó a perfeccionarse el empleo de los hidrófonos, los buques trampa -barcos de guerra camuflados como mercantes con aspecto inofensivo, y que servían de reclamo- las cargas de profundidad y la aviación costera hasta el punto que el 44 por ciento de los submarinos fueron hundidos por cargas, frente al 13 por ciento por buques trampa, el 11 por ciento por abordajes, el 10 por ciento por otros submarinos y el restante por otras causas.

Claro ejemplo de las necesidades obligadas para hacer frente a las nuevas armas lo encontramos en los EEUU, que nada más entrar en guerra apreció que no eran precisamente más acorazados y cruceros lo que se necesitaba para hacer frente a Alemania. En consecuencia, dejaron de lado las construcciones previstas en su ambicioso programa naval de 1916, para centrarse en potenciar las de buques mercantes y destructores; un medio del que en 1919 habían construido hasta cinco veces más de los contemplados en el plan aprobado en 1916 (Nelson, 1941: 10).

Aunque tarde, los británicos se dieron cuenta de que no podrían vencer en la guerra en la mar sobre la base del combate de sus acorazados. Los submarinos y las minas les habían obligado a evolucionar, y así, en una entrevista concedida al periódico *The New York Times*, el almirante Jellicoe centraba su principal petición de ayuda a los EEUU en que aportasen destructores para la escolta de los convoyes para luchar contra los submarinos, la principal carencia naval aliada en aquellos momentos (*The New York Times*, 1917).

### *La dimensión aeronaval*

Otra nueva arma que comenzó su empleo práctico en la guerra fue la aviación naval. Hasta 1914 únicamente Gran Bretaña, EEUU y Francia se habían preocupado en su desarrollo. En el caso de la primera, convirtiendo un antiguo crucero, el *Hermes*, en un transporte de aviones y transformando un antiguo mercante en el *Ark Royal*, un portaaeronaves, capaz de incorporar hasta 10 hidroaviones y dotado de una pista de 50 metros. Francia por su parte, con un viejo crucero, el *Foudre*, capaz de llevar hidroaviones (Bordejé, 1978: 292-293). La vida del *Hermes*, hundido el 31 de octubre de 1914 por el submarino alemán *U-27*, fue corta. Sin embargo, hoy es considerado el primer portaaeronaves de la historia.

El caso de los EEUU merece mención aparte, pues fueron pioneros en las pruebas de embarque de aeroplanos, realizando el 14 de noviembre de 1910 el primer despegue

desde un buque de la US Navy, el crucero *Birmingham*, y posteriormente, el 18 de enero de 1911, algo mucho más importante, el primer aterrizaje. Para este se valieron de una plataforma de 30 metros acondicionada sobre la cubierta del crucero acorazado *Pennsylvania*, y cubierta de cables de retención. Un escenario desde el que, tras la toma, el piloto volvió a despegar (Ramírez Gabarrús, 1987: 21-22).

A partir de esos primeros pasos, en la guerra proliferaron los buques porta hidroaviones, caso de los británicos *Raven II*, *Anne*, *Empress*, *Engadine*, *Riviera* o *Vindex*, y de los alemanes —mucho más modestos en su capacidad— *Answald*, *Oswald*, *Glyndwry Santa Helena*, y el crucero transformado *Stuttgart*, que entró en servicio en la primavera de 1918, ya demasiado tarde para mostrar sus posibilidades (Ramírez Gabarrús, 1987: 24-27).

El 12 de agosto de 1915, un hidroavión británico del tipo Short-184, despegando del portahidro *Ben-my-Chree* y armado con un torpedo de 355 mm, llevó a cabo el primer lanzamiento con impacto contra un buque enemigo, un mercante que previamente había sido alcanzado por el submarino *E-14* (Ramírez Gabarrús, 1987: 24).

El progreso e interés en las posibilidades de la recién nacida aviación se puede apreciar atendiendo al incremento del número de aparatos en las aviaciones navales de los países beligerantes: Así, Francia poseía 8 aviones en 1914 y acabó la guerra con 1.264; Gran Bretaña poseía 71 aviones en 1914 y acabó la guerra con 2.949; Alemania comenzó con 36 y acabó con más de 1.000.<sup>16</sup>

Sin embargo, el escaso desarrollo del avión, su limitado radio de acción y la no disponibilidad de armas eficaces para ser empleadas por él contra blancos de superficie o submarinos, limitó su empleo especialmente a cometidos de exploración, donde mostraron bastante eficacia en la localización de fuerzas enemigas, sobre todo submarinos próximos a la costa.<sup>17</sup>

En 1918, la marina británica creó un comité aéreo en la Gran Flota para estudiar las lecciones aprendidas con este nuevo medio. Sus conclusiones, aceptadas por el comandante en jefe, almirante Beatty, dirigían su principal recomendación a la sustitución de los hidroaviones por aviones “terrestres”, dotados de ruedas.

Con su empleo desde la costa, se había identificado que el avión “terrestre” era un medio mucho más eficiente que el hidroavión para las operaciones sobre el mar. Este último exigía engorrosas maniobras de despliegue y recogida del aparato sobre la superficie del mar, al tiempo que requería muchas mejores condiciones meteorológicas para despegar, volar y aterrizar. Los aparatosos y pesados flotadores de los hidroaviones, suponían un inconveniente adicional en maniobrabilidad, autonomía y techo de vuelo.

A partir de estas conclusiones, la primera actuación necesaria para aplicarla, residía en la disposición de cubiertas continuas, que permitiesen el empleo del avión con ruedas. Un hecho que dio pie al inmediato desarrollo en el final y después de la guerra de los primeros portaviones propiamente dichos, caso de los británicos *Argus*, *Eagle*, el nuevo *Hermes*, o el remodelado *Vindictive* -configurado a partir del crucero *Cavendish* a mitad de su construcción- que entró en servicio en el otoño de 1918, ya dotado de cubierta continua, y cuya remodelación partió de una recomendación del ya mencionado comité aéreo de la Gran Flota (Ramírez Gabarrús, 1987: 30).

<sup>16</sup> En el caso de Gran Bretaña, la cifra de 1918 incluye además de la aviación naval todos los efectivos aéreos reunidos en la Royal Air Force (Ramírez Gabarrús, 1987, 94).

<sup>17</sup> Sobre los cometidos que a la finalización de la guerra se identificaban para los aviones, se puede consultar el artículo “Naval Air Requirements”, *The Naval Review*, 1919, pp.305-313.

### *La dimensión electromagnética*

Hasta principios del siglo XX, las órdenes a las unidades navales se impartían a través de señales realizadas empleando códigos de banderas. Con el cambio de siglo, la telegrafía sin hilos revolucionó los sistemas de mando y control, y ya en 1904 el 70 por ciento de los buques ingleses incorporaba este sistema.

La ventaja y el avance que suponía su empleo eficaz pronto se convirtió en algo esencial, y su carencia en una clara desventaja en la conducción de las operaciones navales. Así, en la batalla de Tsushima durante la guerra ruso-japonesa, aunque los dos contendientes operaban la telegrafía sin hilos, los equipos usados por los rusos - *Telefunken*, de fabricación alemana- fallaron por falta de repuestos, problemas de mantenimiento y escasa destreza en su empleo. Esto les llevó a encontrarse sin red de mando cuando sus buques vieron desmanteladas sus drizas por los daños del combate, de forma que los japoneses obtuvieron una superioridad clave (Bordejé, 1978: 170).

Poco a poco, el empleo del espectro electromagnético no hizo más que confirmar su utilidad y, a partir de 1914, sufrió un avance aun mayor al incorporarse la radiotelefonía a la mayoría de los buques, constatándose las limitaciones de aquellos que, bien por seguridad bien por otras razones, prefirieron seguir empleando el sistema tradicional de banderas o señales luminosas, inútil en condiciones de mala visibilidad, como sucedió en los encuentros de Helgoland en 1914 o el Banco de Dogger en 1915.

El empleo de la radio no fue una actuación unidireccional, en beneficio exclusivo de la dirección de fuerzas propias. Pronto se desarrollaron sistemas para interceptar las emisiones enemigas, pasando a ser una fuente de información extraordinaria, lo que obligaría a contemplar la necesidad de, además de luchar por extraer datos de las emisiones enemigas, a diseñar métodos que protegiesen las propias. Una cuestión que, aunque cobró mucha mayor importancia en la guerra en la mar, no fue exclusiva de este ámbito y abarcó el conjunto de los enfrentamientos (Ferris, 1988).

Los británicos pronto crearon equipos destinados exclusivamente a este fin, caso de la "Room 40" de la Royal Navy, dirigida al análisis criptológico de las señales alemanas (Ferris, 1988: 23). Uno de los mayores éxitos del empleo de la dimensión electromagnética como fuente de información tuvo lugar en los prolegómenos de la batalla de Jutlandia, cuando los británicos interceptaron señales alemanas que indicaban que su flota estaba preparando una operación de relevancia y de forma inmediata saldría a la mar.

El aprovechamiento de la radio fue tal, que de su desarrollo llegó a hacerse eco el periódico *New York Herald*, cuando al final de la contienda resaltó la ventaja y evolución que supuso para la US Navy su uso en múltiples aspectos: en los sistemas de mando y control, en la difusión de información para el tráfico mercante, en la obtención de inteligencia capturando emisiones enemigas etc. (*The New York Herald*, 1918).

### *El nuevo espectro del combate en la mar*

A tenor de lo expuesto, la Gran Guerra proporcionó unas enseñanzas vitales para las marinas de guerra de los años venideros. El pensamiento de Mahan, aunque iba a seguir presente, no iba a dominar la estrategia naval futura como lo había hecho hasta entonces. La guerra de superficie, donde el acorazado había sido el principal referente, iba a ser complementada a partir de ahí con las guerras submarina, aeronaval y electromagnética.

La modificación del pensamiento naval, llevaría a la necesidad de contemplar nuevas amenazas múltiples, lo que exigiría del diseño de marinas más equilibradas y completas para hacer frente a todo el espectro de esta nueva guerra marítima. Un concepto que superaba a las marinas anteriores a 1914, centradas en la superioridad del acorazado como arma fundamental, y que iba a obligar a redefinirlos medios a emplear, al incorporar de forma decidida las nuevas armas y ajustar la composición de las marinas de guerra, restando además peso a los grandes buques de combate tradicionales e incrementando el de las flotas auxiliares.

NOTA SOBRE EL AUTOR:

*Adolfo Morales Trueba es Teniente Coronel de Infantería de Marina, Diplomado en Estado Mayor y Doctor en Seguridad Internacional por la UNED, España.*

*Este trabajo forma parte del proyecto de investigación “Liderazgo estratégico en España: de la historia a los retos del futuro”, Ministerio de Economía y Competitividad (HAR2015-63729-r)*

REFERENCIAS:

- Afflerbach, H. (Ed) (2015), *The Purpose of the First World War: War Aims and Military Strategies*. De Gruyter Oldenbourg.
- Asada, S. (2005), *From Mahan to Pearl Harbor: The Imperial Japanese Navy and the United States*. Annapolis, Naval Institute Press 2012.
- Bar, Y. (2006), *Between Disarmament and Remilitarization. German, French and British diplomacy, 1933-1936*. Utrech: Universidad de Utrech.
- Bardini C. (1997), “Without Coal in the Age of Steam: A Factor-Endowment Explanation of the Italian Industrial Lag before World War I”, *The Journal of Economic History*, 57, pp. 633-653.
- Bell, C.M. (2011), “Sir John Fisher’s Naval Revolution Reconsidered: Winston Churchill at the Admiralty, 1911-14”, *War in History*, 18, no. 3 (julio 2011), pp. 333-356.
- (2015), “The Myth of a Naval Revolution by Proxy: Lord Fisher’s Influence on Winston Churchill’s Naval Policy, 1911–1914”, *The Journal of Strategic Studies*, Volume 38, Iss. 7, 2015, pp 1024-1044.
- Bird, Keith (1985), *German Naval History: a Guide to the Literature*. New York: Garland.
- Bordejé y Morencos, F. de (1978), *Vicisitudes de una política naval*. Madrid: San Martín.
- Carnegie Endowment for International Peace (1924), *The Treaties of Peace 1919-1923*. New York, 2 vols.
- “Conditions of an armistice with Germany”, *The American Journal of International Law*, Vol. 13, No. 2, Supplement: Official Documents. Enero 1919.
- Corbett, J. (1915), *Maritime Operations in the Russo-Japanese War 1904–1905*, Naval Institute Press. Annapolis 1994.
- Fiennes, G. (ca 1923), *Sea Power and Freedom: A Historical Study*. Biblio Bazaar 2010.

- Ferris, J. (1988), "The British army and signals intelligence in the field during the first World War", *Intelligence and National Security*, 3:4, pp. 23-48.
- Harris, W.B. "The south sea mandate of the league of nations", *Foreign affairs*, julio 1931.
- Halpern, P. (1994), *A Naval History of World War I*. United States Naval Institute. Annapolis. 2012.
- Herwig, H. (1980), "*Luxury Fleet*": *The Imperial German Navy, 1888–1918*. London: Allen & Unwin.
- Huntington, S. (1994), "National policy and the transoceanic navy" en *Proceedings* vol. 80, nº5. US Naval Institute, mayo 1954.
- Johnson, M. (2013), *Militarism and the British left, 1902-1914*. Hampshire, Palgrave Macmillan.
- Kelly, P. (2011), *Tirpitz and the Imperial German Navy*. Indiana University Press.
- Keynes, J.M. (1919), *The Economic Consequences of the Peace*. Lanham: Start Classics, 2014.
- Lambert, N. (1999), *Sir John Fisher's Naval Revolution*. University of South Carolina Press, 2002.
- Long, D & Wilson P. (1995), *Thinkers of the Twenty Years' Crisis: Inter-War Idealism Reassessed*. Oxford University Press, Nueva York 2003.
- Mahan, J. (1890), *Influencia del poder naval en la historia, 1660-1783*. Ferrol, Imprenta de El Correo Gallego, (1901).
- (1897), *The interest of America in sea power, present and future*, Sampson Low, Marston & Company, Londres.
- Maurer, J. (1992), "The Anglo-German Naval Rivalry and Informal Arms Control, 1912-1914", *The Journal of Conflict Resolution*, Vol. 36, No. 2 (Jun. 1992), pp. 284-308
- Mille, M. (1932), *Historia Naval de la Gran Guerra 1914-1918*. Madrid, Editorial Naval, 1982.
- "Naval Air Requirements", *The naval Review*, Vol VII, nº3. Agosto 1919, pp. 305-313.
- Navarro y Margati, E. (1929), "Meditaciones" en *Revista General de Marina*, marzo de 1929, pp. 421-438.
- "Navy's control of radio, a big factor in war", *The New York Herald*. 12 diciembre 1918.
- Nelson, L.R. (1941), *The Naval Policy of the United States, 1919-1931*. Loyola University, Chicago.
- O'Connell, R. (1991), *Sacred vessels: the cult of the battleship and the rise of the U. S. Navy*. Oxford University Press (1993).
- "On the strength of the imperial navy and how it should be calculated", *The Naval Review*, Vol VII, Nº1. Febrero 1919, pp. 83-94.
- Peace Treaty of Sévres*. Sévres, 10 de agosto de 1920.
- Potter, E.B. (1981), *Sea Power: a naval history*. United States Naval Institute, Annapolis.
- Ramírez Gabarrús, M. (1983), *El arma submarina española*. E.N. Bazán.

—(1987), *La aeronáutica en la Armada (1917-1987)*. E.N. Bazán.

Røksund, A. (2007), *The Jeune École: The Strategy of the Weak*. Brill.

Salgado Alba, J. (1989), *El buque de escolta en la Armada española*. E.N. Bazán.

Sánchez de Erostarbe, J. (1934), *Conferencias de estrategia naval curso 1934-35*. Biblioteca de la Escuela de Guerra Naval. N° 1909.

Terraine, John (1989), *Business in great waters. The U-Boat Wars, 1916-1945*. Pen & Sword, 2009.

*The Convention Relating to The Regime of The Straits And Turkey*. Lausanne, 30 de enero de 1923.

“The future of naval officers”, *The Naval Review*, Vol VII, N°3. Agosto 1919, pp. 271-275.

“The future of the Battleship”, *The Naval Review*, Vol VIII, N°2. Mayo 1920, pp. 167-175.

*The New York Times*, 1917.

*The Peace Treaty of Versailles*. Versailles, 28 de junio de 1919.

*Tratado de Lausanne*, 24 de julio de 1923.

*Treaty between the United States of America, the British Empire, France, Italy, and Japan*. Washington, 6 de febrero de 1922.

*Treaty of Peace between the Allied and Associated Powers and Austria*. St. Germain-en-Laye, 10 de septiembre de 1919.

*Treaty of Peace between the Allied and Associated Powers and Bulgaria*. Neuilly-sur-Seine, 27 de noviembre de 1919.

*Treaty of Peace between The Allied and Associated Powers and Hungary*. Trianon, 4 de junio de 1920.

Wilson W., Baker R.S. & Leach, H.S. (1926), *The Public Papers of Woodrow Wilson: The new democracy; presidential messages, addresses, and other papers (1913-1917)*. Nueva York: Harper and Brothers.