

Roberto Muñoz Bolaños

LUCHA DE GIGANTES

Prólogo de
Fernando Quesada

UNA HISTORIA
NAVAL DE LA
PRIMERA
GUERRA
MUNDIAL



LUCHA DE GIGANTES

DESPERTA FIBRA



EDICIONES

Roberto Muñoz Bolaños

LUCHA DE GIGANTES

UNA HISTORIA NAVAL DE LA
PRIMERA GUERRA MUNDIAL

Prólogo de Fernando Quesada



Lucha de gigantes
Muñoz Bolaños, Roberto
Lucha de gigantes / Muñoz Bolaños, Roberto
Madrid: Desperta Ferro Ediciones, 2025 – 496 p. ; 23,5 cm – (Primera Guerra Mundial) – 1.ª ed.
D.L.: M-9453-2025
94(4)“1914/1918”
355.49

LUCHA DE GIGANTES

Una historia naval de la Primera Guerra Mundial

Roberto Muñoz Bolaños

© de esta edición:

Lucha de gigantes

Desperta Ferro Ediciones SLNE

Paseo del Prado, 12, 1.º dcha. 28014 Madrid

www.despertaferro-ediciones.com

ISBN: 978-84-129810-2-5

D.L.: M-9453-2025

Diseño y maquetación: Raúl Clavijo Hernández

Cartografía: Desperta Ferro Ediciones

Coordinación editorial: Mónica Santos del Hierro y Javier Veramendi B

Primera edición: junio 2025

Todas las imágenes incluidas en este libro son de dominio público

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita reproducir algún fragmento de esta obra (www.conlicencia.com; 91 702 19 70 / 93 272 04 47).

Todos los derechos reservados © 2025 Desperta Ferro Ediciones. Queda expresamente prohibida la reproducción, adaptación o modificación total y/o parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento ya sea físico o digital, sin autorización escrita de los titulares del Copyright, bajo sanciones establecidas en las leyes.

Impreso por: Anzos

Impreso y encuadernado en España – *Printed and bound in Spain*

Cuando me documentaba para *La caída de los gigantes*, me impactó darme cuenta de que la Primera Guerra Mundial fue una guerra que nadie quería. Ningún líder europeo de ninguno de los dos bandos tenía intención de que sucediera. Pero, uno por uno, los emperadores y primeros ministros tomaron decisiones –decisiones lógicas y moderadas– que nos acercaron un pasito más al conflicto más terrible que el mundo ha conocido. Llegué a creer que todo fue un trágico accidente.

Ken Follett, *Nunca*

Si busco una fórmula práctica para definir la época de antes de la Primera Guerra Mundial, la época en que crecí y me crié, confío en haber encontrado la más concisa al decir que fue la edad de oro de la seguridad [...].

Hoy, cuando ya hace tiempo que la gran tempestad lo aniquiló, sabemos a ciencia cierta que aquel mundo de seguridad fue un castillo de naipes.

Stefan Zweig, *El mundo de ayer*

ÍNDICE

Nota a esta edición	IX
Agradecimientos	XI
Prólogo	XIII
Introducción	XXI
1 Camino de Sarajevo (1870-1914)	1
2 Las fuerzas en presencia	43
3 La guerra naval en ultramar	65
4 1914. Una contienda profesional con apoyo popular	115
5 1915. El tiempo de guerra que nunca debió existir	173
6 1916. El punto de inflexión	231
7 1917. Submarinos, Estados Unidos y la Revolución rusa	297
8 1918. «Ya no tengo una Armada»	355
Conclusiones	401
Anexos	413
Abreviaturas utilizadas en este libro	431
Bibliografía	433
Índice analítico	
general	443
de embarcaciones y otras naves	456



11-9-15.

NOTA A ESTA EDICIÓN

Acerca de la designación de las unidades navales, se ha seguido la convención militar de las fuentes originales. Para el caso de las Potencias Centrales, estas aparecen en números romanos (III Escuadrón de Batalla) y para el caso de la Entente en números ordinales (1.^{er} Escuadrón de Cruceros de Batalla).

En el caso de los ejércitos y unidades terrestres en campaña, las designaciones numéricas correspondientes al Imperio austrohúngaro y a Alemania se escriben en letra (Octavo Ejército alemán, Tercer Ejército austrohúngaro) y con ordinal en el resto de casos (29.^a División del Ejército Metropolitano, 53.^{er} Regimiento del Cáucaso).

En cuanto a los rangos, se ha empleado la denominación original tanto para el caso de las Potencias Centrales (coronel general), como para el caso de la Entente (mayor general). Para la equivalencia en su idioma original y en el escalafón español, *vid.* Anexos XI y XII de esta obra.

En las imágenes, la fecha entre paréntesis corresponde a la entrada en servicio de los buques.

AGRADECIMIENTOS

Este libro hubiera sido imposible sin el apoyo de Alberto Pérez, de Javier Veramendi y de Javier Gómez, de Desperta Ferro Ediciones. Desde 2014 han mostrado su confianza en mi persona, que se ha plasmado en numerosos artículos para una revista tan prestigiosa como *Desperta Ferro Historia Contemporánea* y en el encargo para escribir esta obra. ¡Muchas gracias!

Este agradecimiento lo hago extensivo a Carlos de la Rocha, autor de los magníficos mapas que incluye la obra, y que la mejoran notablemente, y a Mónica Santos del Hierro, por su excelente trabajo de edición. Así como a Fernando Quesada, catedrático de Arqueología en la Universidad Autónoma de Madrid, que leyó el manuscrito con detalle y me hizo el honor de escribir el prólogo.

Tampoco quiero olvidarme de mis mentores, Álvaro Soto Carmoña y Fernando Puell de la Villa, que tanto me han enseñado a lo largo de la vida. Al primero, por la paciencia infinita que ha tenido conmigo y por lo mucho que me ha enseñado acerca de la profesión y la institución militar. Al segundo, por la magnífica dirección de mi tesis doctoral y por el apoyo académico que siempre me ha brindado.

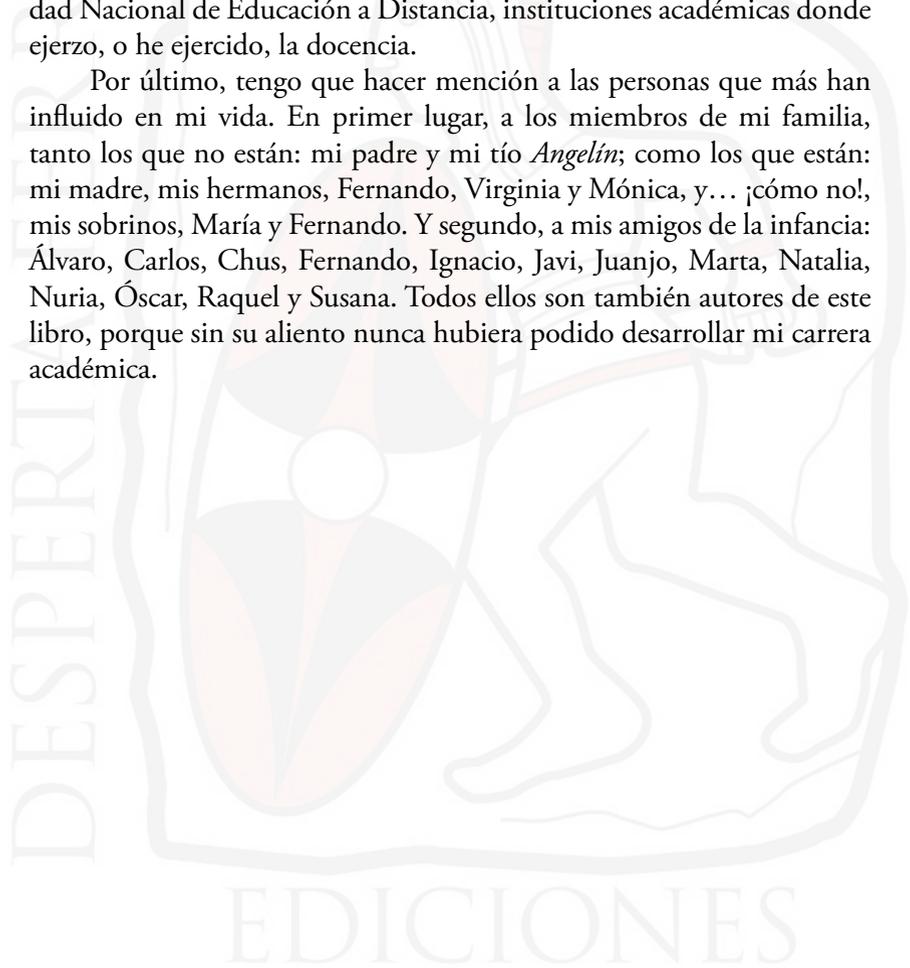
Mención aparte, y como hago en todos mis libros, nunca doy gracias infinitas a otras dos personas: al maestro de historiadores Stanley G. Payne y a mi amigo Antonio Hermosa Andújar, catedrático de Filosofía en la Universidad de Sevilla.

Por otro lado, este libro no hubiera sido posible sin mis amigos de *Magister* –Eduardo, Dragan, Ana Rosa, Raúl, Carmen, Manuela, Elenita, José Antonio...—. Todos. Fue el primero el que, hace veinticuatro años, me dio su confianza para impartir docencia en ese centro y, desde

entonces, allí sigo. Sin *Magister* jamás hubiera podido desarrollar mi labor investigadora y sin Dragan, Raúl y José Antonio, por su ayuda en el campo de la informática, tampoco habría redactado este libro. Muchas gracias a todos los miembros de mi querida institución.

Mi reconocimiento también es para las universidades del Atlántico Medio, Francisco de Vitoria, Camilo José Cela, Nebrija, el Centro de Educación Superior de Enseñanza e Investigación Educativa (CEIE) y el Instituto Universitario Gutiérrez Mellado, perteneciente a la Universidad Nacional de Educación a Distancia, instituciones académicas donde ejerzo, o he ejercido, la docencia.

Por último, tengo que hacer mención a las personas que más han influido en mi vida. En primer lugar, a los miembros de mi familia, tanto los que no están: mi padre y mi tío *Angelín*; como los que están: mi madre, mis hermanos, Fernando, Virginia y Mónica, y... ¡cómo no!, mis sobrinos, María y Fernando. Y segundo, a mis amigos de la infancia: Álvaro, Carlos, Chus, Fernando, Ignacio, Javi, Juanjo, Marta, Natalia, Nuria, Óscar, Raquel y Susana. Todos ellos son también autores de este libro, porque sin su aliento nunca hubiera podido desarrollar mi carrera académica.



PRÓLOGO

La Primera Guerra Mundial evoca imágenes terribles de trincheras enfangadas, infantes agotados de miradas vacías, cadáveres pudriéndose en cráteres de proyectiles, hileras de soldados vendados e indefensos, sus ojos abrasados y cegados por el gas venenoso. Y todo ello es cierto. Solo con mucha menor frecuencia nos viene a la memoria el componente naval de esa colosal contienda y son, sobre todo, las imágenes de pérfidos submarinos alemanes hundiendo desprotegidos transatlánticos neutrales, o de enormes cruceros de batalla estallando en un cataclismo en Jutlandia/Skagerrak. Solo rara vez se recuerda el bloqueo naval aliado al suministro de alimentos y otros productos básicos –mucho más importante y eficaz–, que, para el «invierno de los nabos» de 1916-1917, había desmoralizado a la población alemana y la había reducido casi a la hambruna generalizada para 1918.

En conjunto, fue la guerra naval la que permite, con sus operaciones desde el canal de la Mancha al remoto Pacífico y al Índico, hablar de «Guerra Mundial» más allá del término usual –antes de 1939– de *Gran Guerra*. La derrota de la ofensiva submarina alemana sin restricciones, la creciente impotencia de su *Hochseeflotte* [Flota de Alta Mar] para impedir el bloqueo aliado o perturbar sus rutas marítimas, por no hablar de su incapacidad para debilitar seriamente a la *Grand Fleet* británica en las aguas del mar del Norte, fueron todos sucesos que desempeñaron un papel extraordinariamente relevante en las fases sucesivas de desgaste, impotencia, asfixia y derrota final de las Potencias Centrales. El libro que el amable lector tiene en las manos comprende bien, y analiza, la decisiva importancia del elemento naval de esta contienda y, en realidad, de casi todos los grandes conflictos desde las Guerras Médicas del siglo V a. C.,

pasando por la Guerra de Secesión y hasta el subterráneo conflicto actual —esperemos que permanezca «frío»— en el mar de China Oriental. Roberto Muñoz Bolaños lo deja claro desde su Introducción a sus Conclusiones. En estas últimas recuerda, además, con énfasis y plena justicia la enorme influencia de las obras del capitán de navío —luego contraalmirante— estadounidense Alfred T. Mahan, en particular su *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783* (1890), que se convirtió en libro de cabecera de estadistas y militares de todos los pelajes ideológicos y rangos y que contribuyó, junto con el imperialismo global rampante de las potencias, a una forma de pensamiento navalista-belicista que resultó decisivo, a finales del siglo XIX, para fomentar una furiosa carrera naval de desastrosas consecuencias.

El análisis de las causas profundas, de las inmediatas y de los detonantes de la Gran Guerra, en la distinción tucididea, ha hecho correr ríos de tinta, académica y más divulgativa, como en el todavía excelente e improbable superventas *Los cañones de agosto* (1962), de Barbara W. Tuchman. Imperialismo europeo, africano y mundial, el complejo sistema de alianzas y relaciones dinásticas, el nacionalismo ascendente, los rencores históricos, el militarismo, la carrera de armamentos, la incompetencia o incluso estupidez de ciertos personajes, la torturada psicología o la ambición de otros, el mecanicismo atroz de los planes y sistemas de movilización militares, los desequilibrios y rivalidades económicas... Todo ha sido analizado y diseccionado, por separado y en conjunto. Incluso la visión de un mundo europeo que se creía capaz de superar las crisis que habían llevado a hecatombes como las Guerras Napoleónicas y que, sin embargo, se vio deslizándose —en una especie de tragedia griega de destino inevitable— por una pendiente hacia la contienda que muy pocos deseaban, ha sido abordado incluso en la literatura más popular, donde creo que Ken Follett no hizo un mal trabajo en su novela *La caída de los gigantes* (2010). Con todo, la cuestión de las culpas, del papel de los militares del Imperio austrohúngaro y de mil otras cuestiones resurge una y otra vez; no nos ocuparemos ahora de ello.

Sin embargo, hay una cuestión, precisamente la naval, que está en la raíz de uno de los fenómenos en apariencia más extraños de la alineación de bandos en la Gran Guerra. Gran Bretaña era tradicional aliada del mundo alemán por razones dinásticas —Casas de Hannover y Sajonia-Coburgo— y geoestratégicas, como contrapeso al poder militar terrestre de Francia, tradicional enemiga de Gran Bretaña (1707) y del Reino Unido (desde 1800). Porque, en efecto, el canal de la Mancha se ha percibido en términos militares como un profundo

foso defensivo protector de Gran Bretaña desde la *Grande y Felicísima Armada* de 1588 y las Guerras Napoleónicas (1798-1815), así como en la mitología nacional británica sobre todo frente a los blindados de Hitler en 1940. Pero, en realidad, antes no había supuesto obstáculo relevante para todo tipo de invasiones y migraciones, célticas, romanas, anglosajonas, vikingas, etc. El desembarco en 1066 de los «hombres del norte» de Guillermo el Conquistador de Normandía fue origen y germen de una rivalidad y enemistad antifrancesa con diversos matices de vasallaje feudal, económicos y culturales que alcanzó el apogeo en la Guerra de los Cien Años y que perduró no solo hasta época napoleónica, sino durante la mayor parte del siglo XIX, en el que, por el contrario, las relaciones del Reino Unido con Prusia y más tarde el Segundo Imperio alemán fueron cordiales. No obstante, para 1914 la situación se había invertido y Gran Bretaña se alió con Francia y Rusia... Y no precisamente para defender la violada neutralidad belga, aunque ello proporcionara una bienvenida capa adicional de moralidad y ética. ¿Qué había ocurrido? Porque este cambio de alianzas en particular decidiría, en la práctica, el resultado final de una guerra en favor de Francia y sus aliados, incluso sin la intervención estadounidense, si esta se convertía en larga y total a poco que —como, en efecto, ocurrió— algún incidente operacional impidiera el desplome de Francia en los dos primeros meses de conflicto abierto.

A mi juicio, las dos ideas clave para entender este *volte-face* británico son «un lugar bajo el sol» y «tecnología naval», que se hayan en la raíz del libro que prologamos —en concreto, en su imprescindible Capítulo 1—, aunque desarrollos más extensos y, en mi opinión, recomendables son otros dos de autores no académicos; el del marino David Gregory, en el primer volumen de su *The Lion and the Eagle. Anglo-German naval confrontation in the Imperial Era. The Protagonists (1815-1914)* (2012); y el del también marino Peter Padfield *The Great Naval Race: Anglo-German naval rivalry 1900-1914* (2005). El segundo más centrado en cuestiones técnicas y el primero en las personalidades.

La cuestión de partida es que a finales del siglo XIX el colosal Imperio británico abarcaba todo el globo, con territorios que proporcionaban a su industria las materias primas que permitían un inigualable potencial comercial y la creación de una enorme riqueza nacional. Pero esta potencialidad tenía su precio: exigía el mantenimiento libre de trabas de unas líneas comerciales marítimas mundiales que, a su vez, requerían de una armada sin parangón con muchas escuadras, repartida por todo el globo. Una armada sin rival posible.

En este contexto hay que tener en cuenta la psicología de algún personaje clave. El káiser Guillermo II (reg. 1888-1918) era nieto de la reina Victoria (reg. 1837-1901), sobrino de Eduardo VII (reg. 1901-1910) y primo del rey Jorge V (reg. 1910-1936). Esta vinculación familiar a través de la Casa de Sajonia-Coburgo y Gotha –más tarde autodenominada Windsor, en 1917– refleja una relación de amor-odio por parte de un káiser acomplejado por su brazo izquierdo inútil que compensaba con un aire arrogante y una fijación por lo marcial. Contando con el ejército de tierra más poderoso del mundo, el káiser, sin embargo, estaba fascinado por el mar, influido por su madre, la princesa real Victoria –hija de la reina Victoria–. Adoraba la *Royal Navy* y gustaba de hacerse retratar con su uniforme de almirante –honorario–, Orden de la Jarretera incluida, e incluso desafiaba a Eduardo VII a regatear en las aguas de la isla de Wight. Aunque Guillermo solo contaba con una pobre y anticuada armada costera prusiana, que quedó ensombrecida en la gran Revista Naval de 1897 que celebró el Jubileo de la reina Victoria.

Su frustración y envidia llevaron de forma eventual al káiser a impulsar desde ese mismo año la conversión a gran ritmo de su modestísima armada en una poderosa *Kaiserliche Marine* dotada de una verdadera Flota de Alta Mar, una *Hochseeflotte*. Para ello, tuvo la fortuna –o quizá desventura, por lo que se verá en el libro– de contar con Alfred von Tirpitz, un almirante enérgico, capaz y buen político a quien nombró ministro de Marina en ese mismo año decisivo de 1897. Tirpitz tenía ideas claras y muy peligrosas que iban en rumbo de colisión con la estrategia británica: consideraba que Alemania debía dotarse no solo del poderoso ejército de tierra que ya tenía, sino de una armada capaz de disuadir a Londres. El libro de Jonathan Steinberg, *Tirpitz and the birth of the German battle fleet* (1965) es clarificador en este respecto pese a sus años. No soñaba Tirpitz con llegar a la paridad numérica con la *Royal Navy*, pero sí, al menos, con construir una fuerza de dos tercios del total de acorazados británicos que pudiera dañar en batalla a la británica hasta el punto de que el Reino Unido ya no pudiera garantizar el control mundial imperial de las rutas de comercio de las que dependía.

Esta visión de Tirpitz encajaba como un guante en la del emperador, que ya de joven había comentado a su tío Eduardo, entonces príncipe de Gales, que soñaba con tener en el futuro una armada como la *Royal Navy*. Pero es que, además, Guillermo quería desarrollar y expandir un imperio colonial ultramarino propio, «un lugar bajo el sol» en expresión algo rencorosa y acomplejada pronunciada por Guillermo II en un dis-

curso de 1901 en la Asociación de Regatas del Norte de Alemania, que causó cierto impacto en el Reino Unido —aunque ya tenía un precedente calcado en un discurso ante el *Reichstag* del ministro alemán de Exteriores Von Bülow de 1897—. Porque esa expansión colonial y diplomacia de cañoneras exigía también, para ser eficaz, una gran armada de aguas azules, como se reflejó en la derrota política alemana en el «incidente de Agadir» de 1911 con Francia y Gran Bretaña.

Los británicos empezaron a observar el proceso de expansión naval germana primero con inquietud, luego recelo y, finalmente, con verdadero temor. Como bien indica el autor en su libro, la nueva *Naval Defence Act* de 31 de mayo de 1889 hizo oficial el *two power standard*, por el que la *Royal Navy* debería mantener una fuerza similar o superior a la de las dos siguientes armadas del mundo *juntas*. No obstante, aunque en principio esta ley miraba a Francia y Rusia, y enseguida a Estados Unidos y Japón, el foco se centró rápidamente en Alemania. Sin duda, como indica Muñoz Bolaños, hubo otros factores en juego, como Estados Unidos, pero la propuesta, en al menos dos ocasiones (1904 y 1908), del jefe de la flota, el almirante, muy influyente, John Arbuthnot «Jackie» Fisher, para «copenhaguenizar» en Kiel la flota alemana, demuestra hacia dónde evolucionó el mayor temor británico. Por el término se entendía atacar, sin declaración de guerra ni previo aviso, y destruir la flota alemana en puerto, como ya en 1801 y en 1807 había hecho la *Navy* con la neutral flota danesa en Copenhague para evitar que cayera en manos de Napoleón.

Las previsiones de la Ley Naval británica de 1889 implicaban, pues, la costosísima construcción y mantenimiento de una fuerza abrumadora, no solo de cruceros para controlar las rutas del mundo, sino del arma naval decisiva de la época, el acorazado. Sin embargo, en este contexto de carrera naval desatada se estaban produciendo desde 1850 innovaciones tecnológicas a un ritmo espectacular, por parte de Francia y sobre todo de la propia Gran Bretaña, que, paradójicamente, estuvieron a punto de arruinar la superioridad de la *Royal Navy* al poner a cero el «contador de acorazados». En efecto, la construcción del Dreadnought, puesto en servicio en 1906 con su novedosa propulsión por turbina de vapor y desarrollando el concepto de una sola gran batería de grandes cañones de calibre homogéneo, dejó obsoletos incluso a los más recientes acorazados *predreadnought*—que enseguida formaron una clase de barcos de segunda— y dio al Imperio alemán, que partía muy retrasado en la carrera naval, la oportunidad de acercarse peligrosamente a la *Royal Navy* en esta categoría, la de los acorazados, entonces percibida como decisiva.

Ya en 1904 una caricatura de la revista *Punch* mostraba a un burlón y obviamente satisfecho John Bull (Gran Bretaña) llevándose del brazo a una emperifollada Marianne (Francia) y dando la espalda a un altivo pero enfurruñado –y armado con sable– káiser Guillermo II. Era el aviso de lo que estaba por venir. La viñeta recogía la firma, el 8 de abril de 1904, de la *Entente Cordiale* entre Francia y Gran Bretaña que certificaba una mejora radical de sus relaciones, en cuanto a Europa y, sobre todo, en el reparto mundial de colonias. Aunque, más que un amor sincero, este inusitado acercamiento reflejaba el miedo francés a la amenaza prusiana, con los rescoldos de la catástrofe de 1870 aún calientes, y también la creciente inquietud británica ante el vertiginoso desarrollo de la armada germana. En efecto, fue clave en esto el recelo, enseguida inquietud y luego miedo de los británicos por el creciente poder naval alemán. Una cosa era que tuvieran un enorme ejército terrestre y otra muy distinta que desarrollaran una armada capaz de competir con la *Royal Navy*.

Sea como fuere, la percepción británica –y las percepciones y los miedos son importantes– era que, de seguir las cosas así, no solo el Imperio prusiano podría controlar con su enorme contingente toda Europa y romper el delicado equilibrio continental que tanto favorecía la estrategia comercial e imperial británica, sino que una armada alemana capaz de competir con la *Royal Navy* constituía un peligro mortal para el Imperio británico, no solo para las rutas comerciales que aseguraban su prosperidad, sino incluso para su propia supervivencia. Como llegó a decir Winston Churchill –a la sazón, *First Lord of the Admiralty*, cargo político muy relevante, equivalente a un ministro de Marina, no confundir con el *First Sea Lord*, almirante al mando del total de la flota–, de *sir* John Jellicoe, comandante de la *Grand Fleet* y luego *First Sea Lord*, era «el único hombre en ambos bandos que podía perder la guerra en una tarde» (Churchill, *The World Crisis*, vol. III, 70). Hasta ese punto Gran Bretaña percibía que su existencia misma dependía de su control de los océanos del globo, y hasta ese punto el temor a una flota alemana rival podía alterar su política tradicional de alianzas. Este desafío naval alemán, impulsado por el tándem káiser-Tirpitz, y facilitado por un dócil Reichstag, fue el que, en último extremo, reorientó la gran política del Reino Unido e impulsó la Gran Entente con Francia, su rival y enemigo histórico, y, finalmente, garantizó que entraría en la guerra de agosto de 1914 como enemigo de Alemania.

POR LA TRASCENDENCIA DE TODO LO APUNTADO —QUE HA OLVIDADO DE forma consciente otras cuestiones que el libro, en cambio, no orilla—, es siempre buena noticia la aparición de una obra en español dedicada en exclusiva a la guerra naval entre 1914 y 1918 en toda su amplitud, complejidad y extensión geográfica, pero también a sus antecedentes estratégicos y condicionantes tecnológicos. Roberto Muñoz Bolaños se une hoy, pues, a una nómina corta, pero excelente, de autores españoles que se han arriesgado a ello; bastará recordar el excelente libro *Historia Naval de la Gran Guerra* (1932), del capitán de corbeta Mateo Mille y García de los Reyes (Ferrol, 1890-Paracuellos del Jarama, 1936), que todavía hoy se reimprime por su amena lectura, aunque ya haya quedado anticuado en aspectos bibliográficos y falta de aparato crítico. Dignos sucesores, en la misma línea divulgativa y de honda expresividad en la pluma, aunque con limitaciones similares, fueron los trabajos del también marino Luis de la Sierra (Santander, 1920-Palma de Mallorca, 2014), en particular *El mar en la Gran Guerra (1914-18)* (1982), todavía reimpresso —una vez más— en 2013.

El doctor Roberto Muñoz Bolaños, profesor de la Universidad Camilo José Cela y de la Universidad del Atlántico Medio, es un historiador extraordinariamente competente y que viene demostrando en su prolífica obra —una decena de monografías académicas lo avalan, además de una amplia producción investigadora en revistas y congresos— gran variedad de intereses que, eso sí, orbitan casi siempre en torno a la milicia, la estrategia y la geopolítica. Esto es así incluso en sus relevantes estudios acerca de la transición española y el golpe de 1981, o de la Segunda República y la Guerra Civil. Aunque es, sobre todo, en sus trabajos más recientes, a partir de 2020, cuando se ha centrado en la historia militar, además de en la faceta divulgativa que implica la ahora llamada «historia pública». Este prologuista recuerda con afecto y respeto su capacidad de debatir en privado y con competencia en torno a temas abstrusos como la capacidad militar real de la moderna *Bundeswehr*, que desde el final de la Guerra Fría ha acelerado el proceso de despojamiento no solo de buena parte de su *hardware* y efectivos, sino también, y de manera consciente, de buena parte de sus tradiciones militares, esenciales para la autoestima y autopercepción de cualquier ejército, para tratar de construir y reforzar una nueva tradición de diferentes raíces que no ha acabado de calar en la propia mentalidad de sus soldados ni en la sociedad antimilitar que la sustenta. En este contexto de vastos conocimientos transversales, y a diferencia de sus predecesores, que eran marinos de guerra, Muñoz Bolaños ha sabido construir desde el rigor académico y

un extenso bagaje de lecturas una obra larga –casi quinientas páginas– y densa acerca de un tema distinto a su inicial zona de confort. Y lo ha hecho utilizando un notable aparato erudito y una amplísima bibliografía, no solo secundaria, como es tradicional en obras de síntesis españolas, sino con el empleo de material de archivo digitalizado, colecciones documentales de material primario y abundantes memorias de participantes en el conflicto. En esto su obra se aparta de sus predecesoras y gana en rigor, percepción actualizada de los problemas tanto técnicos –tratados con bastante detalle– como geopolíticos, pero procurando, al tiempo, no perder en legibilidad y claridad en la expresión de sus puntos de vista y conclusiones.

Creo importante resaltar que el autor ha procurado en todo momento equilibrar tres aspectos: en primer lugar, no perder de vista el contexto global del desarrollo de la guerra, resumido útilmente al comienzo de cada capítulo. En segundo, no dejar que los datos técnicos, corazas, calibres o direcciones de tiro oscurezcan la experiencia personal de los combatientes, siempre presente en forma de numerosas y extensas citas literales de primera mano. Y en tercer lugar, tratar no solo los trillados y trágicos escenarios del mar del Norte, la guerra submarina, o los Dardanelos, sino dar voz a otros teatros menos conocidos. Ahora corresponde al lector juzgar todo ello. Pero creo que estamos ante un trabajo esforzado, riguroso, útil y relevante como obra de consulta, aunque al tiempo legible como una completa historia de la decisiva actividad naval en la Gran Guerra.

Fernando Quesada Sanz

INTRODUCCIÓN

En 2019 llegó a las pantallas el largometraje británico *1917*, dirigido por Sam Mendes. La película narraba, en parte, las vivencias del abuelo paterno del director, Alfred Mendes, en una de las múltiples ofensivas aliadas que tuvieron lugar durante ese año y que terminaron en sangrientos fracasos. Sin embargo, no fue el primer, ni probablemente será el último, largometraje en el que se recojan las acciones terrestres de este conflicto. ¿Por qué? Porque el relato construido en torno a la Gran Guerra desde 1918 se ha centrado única y exclusivamente en los enfrentamientos entre los diferentes Ejércitos, que supusieron la muerte de buena parte de la juventud europea. En esta dinámica no solo ha influido el cine –la manifestación artística más importante del siglo XX–, sino también las novelas escritas por combatientes, como la del estadounidense Ernest Hemingway (*Adiós a las armas*), del británico Robert Graves (*Adiós a todo eso*), del francés Gabriel Chevallier (*El miedo*) o las de los alemanes Ernst Jünger (*Tempestades de acero*) y su némesis Erich Maria Remarque (*Sin novedad en el frente*), y, sobre todo, el culto a los caídos que se plasmó en ceremonias públicas y en cementerios colectivos tan bien descritos por George Mosse.¹ El resultado –vigente hasta nuestros días y representado en el *Remembrance Day* [Día del Recuerdo], que se celebra el 11 de noviembre en el Reino Unido como homenaje a los muertos– ha sido la aparición de una memoria colectiva en las poblaciones de los países combatientes articulada en torno a las grandes batallas terrestres de esta contienda elevadas a la categoría de mitos: Marne, Tannenberg, de los lagos Masuriános, Verdún, Somme, Passchendaele, Cambrai, Caporetto, Lys, Aisne, Amiens, Arrás o Vittorio Veneto. Por el contrario, los encuentros na-

vales de Coronel, Malvinas, el banco Dogger e incluso Jutlandia y las hazañas de los submarinos alemanes han caído en el olvido, aunque sus protagonistas también dejaron un relato de sus vivencias. ¿Por qué esa diferencia? ¿Tal vez porque fueron los enfrentamientos terrestres los que forjaron la victoria y la derrota final en la Gran Guerra? Para responder a esta cuestión podemos recordar las palabras de Eberhard Weichold, oficial naval alemán en las dos contiendas mundiales:²

Alemania perdió la Primera Guerra Mundial porque no logró doblegar el poderío marítimo británico. Todos los éxitos del Ejército alemán en el continente se vieron anulados por el curso de la guerra en el mar. Todos los medios de presión utilizados por los aliados, que condujeron al colapso de las Potencias Centrales en 1918, fueron solo una consecuencia del poder marítimo británico. Además, la última batalla decisiva, que se libró en el continente, solo fue posible gracias al ejercicio del poder marítimo.

Entonces, si el poder marítimo resultó decisivo en la victoria aliada, como reconoció el oficial del Ejército británico y gran historiador militar, el capitán Basil Liddell Hart,³ ¿cuál es la causa de que sus acciones estén olvidadas a diferencia de las terrestres? La respuesta a esta pregunta la proporcionó en 1921 el vicealmirante William S. Sims, jefe de la *U. S. Navy* [Fuerzas Navales de Estados Unidos] que operaron en Europa durante la Gran Guerra:⁴

A excepción de algunos combates entre buques de superficie, como los de Jutlandia y las Falkland [Malvinas], la guerra naval no fue, en general, más que una serie de encuentros entre buques aislados o unidos en pequeños grupos. Los submarinos enemigos trataron de ganar la guerra destruyendo el tonelaje aliado, del que dependía el esencial abastecimiento de poblaciones y ejércitos; y el esfuerzo de los aliados para impedirlo, atacando a los submarinos en cuantas ocasiones se le presentaban, constituyó la parte más interesante de las actividades de la guerra naval.

Por tanto, a pesar de su importancia decisiva en el desenlace final del conflicto, la guerra en el mar careció de la épica de la terrestre y tuvo un número de bajas enormemente menor. Por esa razón, resulta más

desconocida de manera general, incluso entre los habitantes de los países que contendieron.

Sin embargo, esa falta de interés no existe en el ámbito académico, en especial en los países anglosajones, lo que ha dado como resultado un conjunto de obras de investigación de una calidad más que notable que abarcan desde análisis globales de la guerra naval hasta estudios específicos de batallas, campañas o teatros de operaciones. Entre las primeras destacan la monumental del estadounidense Arthur Marder, cuya primera edición se publicó entre 1961 y 1970, y las de sus compatriotas Paul Halpern (2012), Lawrence Sondhaus (2014) y Robert Massie (2003). No obstante, a pesar de su indudable interés, estos libros adolecen de ciertas carencias. Así, Marder, como especialista en la *Royal Navy*, realizó su exhaustiva investigación desde un punto de vista británico. Por su parte, Halpern se centró exclusivamente en los aspectos militares de la contienda y dejó de lado los económicos y políticos, a semejanza de lo que también hicieron los dos únicos autores españoles que escribieron acerca de este tema: el capitán de corbeta Mateo Mille (1932) y el de fragata Luis de la Sierra (2006). Por el contrario, Sondhaus intentó abordar la guerra naval desde una visión más global e introdujo las dinámicas políticas y económicas en su relato, a cambio de no profundizar en aquellos teatros navales que consideraba secundarios. Finalmente, Massie también se inclinó por un análisis de estas características, aunque excesivamente centrado en la lucha de superficie y en el enfrentamiento anglo-alemán, como quedó de manifiesto en la poca relevancia que concedió a los acontecimientos posteriores a la batalla de Jutlandia.

Por el contrario, la obra que presentamos intenta llenar este vacío y aborda las acciones navales dentro de un contexto más amplio en el que tienen cabida las dinámicas económicas, las políticas internas y las relaciones internacionales, pero sin olvidar el análisis de la totalidad de los teatros de operaciones navales. El resultado de este planteamiento se concreta en la siguiente hipótesis: la guerra naval entre 1914 y 1918 se articula sobre cuatro dinámicas principales:

1. La relación entre la construcción de una flota de acorazados y la consideración de potencia mundial, consecuencia de la suma de tres procesos paralelos: la Segunda Revolución Industrial, que tuvo como principales protagonistas a Estados Unidos y el Imperio alemán; la aparición de una nueva ideología, el navalismo, y el proceso de expansión imperial, desencadenado en la

segunda mitad del siglo XIX por las principales potencias mundiales. Fue esta simbiosis una de las razones que llevó al Imperio alemán, creado en 1871, a construir una potente escuadra, la *Hochseeflotte* [Flota de Alta Mar], que, en 1914, era la segunda en importancia del mundo, aunque su alto coste debilitó las finanzas alemanas y, sobre todo, impidió que el Ejército pudiera encuadrar a todos los hombres disponibles, lo que resultó decisivo en los primeros meses del conflicto.

2. Los cambios operados en el sistema de relaciones internacionales a partir de 1890 que trajo como consecuencia la aparición de dos coaliciones enfrentadas: la Triple Alianza, integrada por el Imperio alemán, Austria-Hungría e Italia; y la Triple Entente, formada por Francia, el Reino Unido y Rusia. En la conformación de esta dinámica desempeñaron un papel fundamental dos acontecimientos. El primero, la progresiva decadencia del Reino Unido como potencia hegemónica, que le obligó a abandonar el «espléndido aislamiento» por su incapacidad para hacer frente en solitario a las múltiples presiones de Estados Unidos, Francia o Rusia que sufría su enorme imperio. El segundo, el cambio operado en la política exterior alemana tras la llegada al trono de Guillermo II (1888) y la caída de Otto von Bismarck, el Canciller de Hierro (1890), que supuso el abandono de la *Realpolitik* –política basada en factores pragmáticos– y su sustitución por la *Weltpolitik* [política mundial], cuyo objetivo era convertir el Imperio alemán en una potencia mundial. Sin embargo, este proyecto careció de una línea política clara, lo que terminó por enfrentar a los alemanes con las principales potencias mundiales.
3. El fracaso de los planes de guerra de los dos bandos contendientes que habían diseñado un conflicto terrestre y de corta duración en el que el papel de las unidades navales, salvo en el caso británico, sería secundario. Este fiasco abrió la puerta a una contienda de larga duración donde las operaciones navales cobraron una importancia decisiva y que se desarrolló en seis teatros principales: el mar del Norte y el océano Atlántico, los mares Báltico, Mediterráneo, Adriático y Negro y el río Danubio. Además, en 1914, existió un conflicto naval global protagonizado por las unidades alemanas en diferentes puntos del globo, que finalizó en seis meses tras su destrucción por la *Royal Navy*, y, a partir de 1915, se abrió un nuevo frente en el mar

Blanco. En todos esos teatros, salvo en el Adriático, el Báltico y el Danubio, el Imperio alemán y sus aliados estuvieron en una situación de inferioridad. Sin embargo, ese poder de la Entente no fue suficiente por sí mismo para inclinar la guerra a su favor. Es más, el control que ejercieron sus enemigos sobre los cuatro frentes citados impidió que británicos y franceses pudieran ayudar a rusos y serbios y provocó la salida del conflicto de los primeros y la derrota de los segundos.

4. La radicalización del conflicto, que evolucionó de manera progresiva de una guerra de profesionales con apoyo popular en 1914 a una guerra total, tuvo tres consecuencias: la movilización total de los recursos de los Estados combatientes, la conversión de sus poblaciones en objetivos militares y el debilitamiento del orden socioeconómico y político de las naciones beligerantes, algo que puso en peligro incluso su propia existencia. Esta dinámica tuvo sus manifestaciones más acusadas en el bloqueo naval británico al Imperio alemán puesto en marcha desde 1914, que, paulatinamente, fue debilitando a su población y su industria al impedir la llegada de alimentos y materias primas, así como en la campaña submarina sin restricciones, que fue su némesis, y que fue consecuencia del fracaso de la estrategia alemana de intentar debilitar a la fuerza de acorazados británica mediante el empleo de minas y submarinos o destruyendo a una facción de la misma en un combate de superficie. Esta opción implicó el hundimiento de buques mercantes sin previo aviso con el objetivo de derrotar por hambre al Reino Unido. Su desencadenamiento definitivo en 1917 provocó la entrada de Estados Unidos, que, con su poder industrial y financiero, contribuyó a la derrota de los sumergibles alemanes. La adición de Washington a la Entente, unida a la debilidad causada en el Reich por el bloqueo y la obsesión por conservar el imperio ganado en el este, fueron los factores clave que hicieron posible la victoria de los aliados en 1918.

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

En el Capítulo 1 se analizan las relaciones internacionales y los cambios en el diseño naval entre 1871 —fecha de creación del Imperio alemán— y 1914.

El Capítulo 2 aborda las características de las flotas de los principales contendientes y articulamos su descripción en función de los teatros de operaciones navales.

Las acciones de los buques alemanes en ultramar durante el conflicto se explican en el Capítulo 3 y se da particular importancia a la campaña ejecutada por el *Ostasiengeschwader* [Escuadrón de Cruceros de Asia Oriental], mandado por el vicealmirante conde Maximilian von Spee.

En el Capítulo 4 se describen las operaciones navales en 1914 con el foco, fundamentalmente, en los encuentros que tuvieron lugar en el mar del Norte, aunque abordando también los otros teatros de operaciones, en especial el Mediterráneo por la trascendencia que tuvieron las acciones de dos navíos alemanes, el crucero de batalla Goeben y el ligero Breslau.

El desarrollo de la guerra naval en 1915 ocupa el Capítulo 5, con atención, sobre todo, a dos dinámicas: la primera campaña submarina sin restricciones y las operaciones en los Dardanelos. Además, se explica el impacto de la entrada de Italia en el conflicto y la apertura de un nuevo frente en el mar Blanco.

El Capítulo 6 aborda lo ocurrido en 1916, el año de Jutlandia, y se concede particular importancia al desarrollo y consecuencias de esta batalla, aunque también se explican las discusiones en el seno de la élite alemana en cuanto a la conveniencia de reiniciar de nuevo las operaciones de los sumergibles.

En el Capítulo 7, correspondiente al año 1917, se analizan como procesos fundamentales el desencadenamiento y fracaso de la campaña submarina sin restricciones, la entrada de Estados Unidos en el conflicto y la Revolución rusa y sus consecuencias en la guerra naval.

Finalmente, en el Capítulo 8 se exponen las operaciones navales en 1918, especialmente los últimos coletazos de la guerra submarina y las acciones británicas para poner fin a la guerra, así como la destrucción de las armadas alemana y austrohúngara a consecuencia de los motines.

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

Por último, para la elaboración de esta obra hemos utilizado tres tipos de fuentes. Primero, las colecciones de documentos de los principales beligerantes, entre las que destacan las de los almirantes británicos, así como las historias oficiales alemana y británica. También se han ma-

nejado los archivos nacionales de Estados Unidos, entre cuyos fondos destaca la correspondencia entre los almirantes de esta nación. Segundo, las memorias de los principales protagonistas, de gran importancia porque fueron escritas en los años inmediatamente posteriores al fin de la contienda. Tercero, las diferentes obras, fundamentalmente académicas, escritas acerca de los prolegómenos de la Primera Guerra Mundial y las operaciones navales en este conflicto.

NOTAS

- 1 Mosse, G., 2016, 105-146.
- 2 Forbes, A., 2015, 3.
- 3 Liddell Hart, B., 2014, 112.
- 4 Sims, W. S., 1934, 11.

DESPERTA

EDICIONES

1

CAMINO DE SARAJEVO (1870-1914)

LOS SISTEMAS BISMARCKIANOS. EL ASCENSO DE ESTADOS UNIDOS (1870-1890)

En 1871, el político británico Benjamin Disraeli afirmó a propósito de la Guerra Franco-Prusiana (1870-1871) que representaba «la revolución alemana, un acontecimiento político más importante que la Revolución francesa del siglo pasado [...] No hay tradición diplomática que no haya sido barrida. Tenéis un mundo nuevo [...] El equilibrio de poder ha sido destruido por completo».¹ El gran político conservador británico había comprendido mejor que nadie en su generación que un orden nuevo empezaba a surgir tras esta derrota francesa y tras la proclamación del rey de Prusia, Guillermo I, como *deutsche Kaiser* [emperador alemán] el 18 de enero de 1871 en la Galería de los Espejos del palacio de Versalles: el fin del equilibrio de poder [*balance of power*] en el continente, cuyas bases habían sido establecidas por el Congreso de Viena (1814-1815) y cuyo objetivo fue evitar, a toda costa, la aparición de una potencia dominante en Europa. Sin embargo, tras la creación del Imperio alemán, este sistema se vino abajo definitivamente, ya que emergió un poder capaz de dominar el continente con su capacidad militar y económica, fruto de su tradición castrense y de su protagonismo en la Segunda Revolución Industrial (1870-1914). Un Estado que, sin embargo, a pesar de ser muy grande para Europa era demasiado pequeño para controlar el mundo y eso hacía que su poder en el concierto de las grandes potencias no fuera asimilable.²

No obstante, durante los veinte años siguientes, el hombre que había hecho posible la conversión de los treinta y nueve débiles Estados

alemanes de 1814 en la potencia mundial que surgió en 1871, el príncipe prusiano Otto von Bismarck, el Canciller de Hierro, intentó evitar que los tres considerables problemas que sufría su gran obra provocaran su destrucción.³ Primero, el histórico. Como gran estudioso de esta materia, este político asumía que las naciones europeas, desde la Edad Moderna, no toleraban ningún poder hegemónico en el continente y que cuando había surgido alguno no habían dudado en establecer alianzas para contrarrestarlo. Primero, contra los Habsburgo en los siglos XVI y XVII y posteriormente contra Luis XIV y Napoleón. El próximo objetivo podía ser el Imperio alemán si su gobierno no era lo suficiente astuto para convencer a sus vecinos de sus intenciones pacíficas. Segundo, el geoestratégico. A pesar de su enorme poder, el nuevo Estado adolecía de una gran debilidad: su posición central en el continente, que permitía a sus posibles enemigos atacarlo por todos los flancos: por el oeste, Francia; por el sur, Austria-Hungría; por el norte, el Reino Unido con su potente flota; y por el este, el más peligroso, Rusia. Ante esta tesitura, se hacía necesario evitar una alianza entre estas naciones que obligara a los alemanes a sostener una guerra en varios frentes. Y tercero, el interno. Bismarck había construido el Imperio alemán sobre una alianza de soberanos, en la que el rey de Prusia con el título de káiser [emperador] actuaba como *primus inter pares* y el Gobierno de Berlín como gestor de las políticas exterior, comercial y financiera. Sin embargo, los asuntos domésticos quedaron en manos del resto de monarcas, cuyos Gobiernos basculaban desde la democracia al absolutismo. En este sistema, el *Reichstag* [Parlamento Imperial], elegido por sufragio universal, podía aprobar el presupuesto, pero no controlaba al ejecutivo ni elegía a su jefe, que dependía directamente del emperador. El resultado de esta situación era una auténtica paradoja: el país más desarrollado de Europa tenía un régimen político propio de otros tiempos, lo que provocaba una fuerte tensión social, sobre todo a medida que el *Sozialdemokratische Partei Deutschlands* [Partido Socialdemócrata de Alemania, SPD] se hizo cada vez más poderoso. Esta inestabilidad, combinada con un conflicto exterior, podía implosionar la organización estatal. En 1918 sus temores se hicieron realidad.

Para neutralizar estos problemas, el canciller decidió poner en marcha la *Realpolitik* y asegurar al Imperio alemán no solo sus fronteras exteriores, sino también su orden social. Para ello, era preciso establecer estrechas relaciones e incluso alianzas con las principales naciones europeas y evitar una coalición contra Berlín. Pero ¿con cuáles?

El peón más complicado en el tablero internacional era Francia, país fronterizo del Imperio alemán en el oeste. París se había convertido en un

enemigo irreconciliable de Berlín a consecuencia de la decisión de arrebatárle Alsacia-Lorena —a la que Bismarck se había opuesto— tras la derrota de 1870.⁴ Como resultado de este hecho, los franceses deseaban la revancha contra los alemanes, aunque para lograr este objetivo debían unirse a otra gran potencia como mínimo, ya que no podían derrotar a los ejércitos alemanes en solitario. Por tanto, había que aislar a Francia internacionalmente para evitar que pudieran forjar una alianza antialemana.

El segundo peón era el Reino Unido, el Estado más poderoso del mundo entre 1870 y 1890, periodo en el que Bismarck estuvo al frente del Imperio alemán. Refugiado en su «espléndido aislamiento», tuvo como principal preocupación exterior en esos años frenar a Rusia en dos frentes. Por un lado, el mar Negro, donde, desde la firma del Tratado de París (1956) que puso fin a la Guerra de Crimea (1853-1856), los británicos, junto con Francia, habían obligado a San Petersburgo a aceptar que esta extensión de agua quedaba «prohibida oficialmente y a perpetuidad» a los buques de guerra tanto de las potencias que poseían sus orillas como de cualquier otra. Sin embargo, tras la derrota de 1871, París ya no pudo actuar como garante de ese acuerdo. El Imperio ruso empezó entonces a rearmarse en este flanco. Tal decisión supuso un desafío de incalculables consecuencias para Londres, ya que la existencia de una flota rusa en este mar podía poner en peligro la presencia británica en el Mediterráneo oriental, donde se hallaba su principal vía de comunicación, el canal de Suez, que enlazaba el Reino Unido con la India, su posesión imperial más rica. El segundo frente era Asia Central, donde se estaba desarrollando el «Gran Juego» de Rudyard Kipling, que también afectaba al Raj indio. A estos dos escenarios se unió, a partir de 1890, China, un territorio más importante para Londres, desde el punto de vista comercial, que África.⁵ A consecuencia de estas dinámicas, el Reino Unido era reacio a cualquier alianza permanente con una potencia europea, así como a inmiscuirse en los asuntos del continente, salvo que su equilibrio estuviera en peligro.

Por tanto, Bismarck decidió que la mejor opción con los británicos era mantener una actitud amistosa —favorecida por la relación de parentesco entre ambas familias reinantes—⁶ si no era posible establecer una alianza. Para lograr este objetivo fue necesario cumplir dos requisitos. Por un lado, no alterar el equilibrio continental. En este sentido, Disraeli, primer ministro entre 1874 y 1880, insinuó varias veces en esos años que no estaba dispuesto a tolerar que Francia, su gran enemiga histórica, fuera destruida. Este comentario supuso una advertencia para Berlín para que no desencadenara una guerra en Europa. Por otro, no intentar

crear un imperio colonial que rivalizara con el británico. Esta postura del canciller alemán quedó reflejada en su célebre frase a propósito del reparto de África: «Aquí está Rusia, aquí está Francia y aquí estamos nosotros, en el centro. Este es mi mapa de África». ⁷ No obstante, a partir de 1880, el canciller alemán autorizó expediciones a África del Sudoeste (Namibia) —lo que provocó una fuerte irritación de Londres— ⁸ África Oriental (Tanganica), Togo, Papúa-Nueva Guinea, el archipiélago de Bismarck, las islas Marshall, las Salomón y Nauru. La decisión estuvo directamente vinculada con la vulnerabilidad del Reino Unido en Egipto —la clave de bóveda de su imperio—, lo que permitió a Berlín empezar a jugar en el tablero del imperialismo. ⁹ Sin embargo, se trató de acciones limitadas que tenían por objeto demostrar a Londres el poder alemán. En paralelo, el Imperio alemán se retiró de Zululandia en el sur de África para no molestar a los británicos y ambas naciones derrotaron conjuntamente al sultán de Zanzíbar y se repartieron África Oriental en 1885. Es más, Bismarck pensó incluso en abandonar las posesiones coloniales alemanas para no crear focos de conflicto con el Reino Unido y Francia. ¹⁰

El tercer peón era el Imperio austrohúngaro. La antaño poderosa monarquía de los Habsburgo seguía siendo un Estado relevante para mantener la estabilidad en Europa por el enorme y estratégico espacio que ocupaba. Sin embargo, las tensiones nacionalistas que la acosaban y que terminaron por destruirla la debilitaban de forma irreversible. Fueron estas dificultades las que aprovechó el canciller alemán para convertirla en su aliado más fiel, ya que las minorías alemana y magiar —que controlaban su gobierno desde el *Österreichisch-Ungarischer Ausgleich* [Compromiso Austrohúngaro] de 1867— comprendieron que solo una sólida unión con Berlín permitiría la supervivencia del viejo imperio y de sus privilegios.

El cuarto era el más significativo para Bismarck: Rusia, la nación más temible del continente por su enorme Ejército. San Petersburgo constituyó la base sobre la que edificó su sistema de alianzas, ya que así evitaría su mayor pesadilla: la guerra en dos frentes (Oriental y Occidental). No obstante, conseguir la amistad de San Petersburgo no fue una tarea fácil. El Imperio ruso, dominado por zares nerviosos y obsesionados con la seguridad de sus tierras —a pesar de que su enorme extensión era un freno para cualquier ejército— no era un aliado muy fiable. Además, el panslavismo casi místico que caracterizaba a su corte lo convertía en el gran enemigo de Austria-Hungría en los Balcanes, zona de expansión natural de ambas potencias. A esta dinámica se unía la rivalidad anglo-rusa. Bismarck necesitaba a Rusia, pero no podía prescindir de Austria-Hungría

ni enemistarse con el Reino Unido. El hecho de que mantuviese una relación fluida con estos tres Estados, en especial con los dos primeros, fue su mayor logro diplomático.

Si Rusia era el eje sobre el que Bismarck haría girar su política, Italia, tardíamente incorporada al club de las grandes potencias, y la más débil, era el menos importante de sus peones. Además, Roma mantenía un conflicto larvado con Viena, que tenía bajo su control notables territorios de habla italiana. No obstante, el canciller decidió que formara parte de su sistema de alianzas al aprovecharse de su rivalidad colonial con Francia.

El resultado final fue, pues, una sólida alianza con Austria-Hungría e Italia, combinada con una política de no agresión con Rusia y un trato favorable a Gran Bretaña, que le permitieron aislar por completo a Francia. Este diseño, cambiante a lo largo del tiempo –sistemas bismarckianos– estaba articulado sobre tres acuerdos en 1890. La Triple Alianza, entre el Imperio alemán, el austrohúngaro e Italia (1882), por la que los tres Estados signatarios se comprometían a defenderse mutuamente. Los Acuerdos Mediterráneos (1887), de claro contenido antifrancés, por los que Italia apoyaría a Gran Bretaña en Egipto –donde esta nación tenía una honda rivalidad con Francia–, mientras que los británicos harían lo propio con Roma en la Tripolitana (Libia) y frenar así el expansionismo francés en el norte de África. A estos acuerdos se adhirieron Viena y, curiosamente, Madrid, pero no Berlín, para no soliviantar a San Petersburgo. Sin embargo, el primer ministro conservador Robert Gascoyne-Cecil marqués de Salisbury (1886-1892, 1895-1902) rechazó ese mismo año una alianza con el Imperio alemán.¹¹ Finalmente, el Tratado de Reaseguro (1888) con Rusia, que estipulaba la neutralidad de este país si Francia atacaba al Imperio alemán y la neutralidad alemana si Austria-Hungría atacaba a Rusia.

Bismarck había logrado su objetivo. Francia estaba aislada y la paz en Europa asegurada.

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

el terreno internacional. No obstante, la presencia estadounidense en zonas monopolizadas hasta entonces por las potencias europeas se había iniciado con anterioridad.

En 1853, los célebres «navíos negros» del comodoro Matthew C. Perry llegaron al puerto de Uraga, cerca de Edo (actual Tokio) el 8 de julio de 1853. Portaba una carta del presidente de Estados Unidos Millard Fillmore (1850-1853) en la que requería a Japón la firma de un tratado comercial con su país. Las autoridades niponas le dijeron que acudiera a Nagasaki, donde se permitía el comercio limitado de los holandeses. El marino estadounidense se negó y exigió que se le permitiera entregar la misiva, con la amenaza de emplear la fuerza si se rechazaba su petición. El Gobierno nipón cedió y la misiva fue entregada. Como despedida, el comodoro dijo que volvería en un año para que le dieran una respuesta. El 13 de febrero de 1854 regresó con una flota mayor y, el 8 de marzo, entró en el puerto de Kanagawa. El día 31 del mismo mes firmó el Tratado de Paz y Amistad conocido como Convención Kanagawa. Los términos de este acuerdo establecían la apertura de los puertos de Shimoda y Hakodate a los barcos estadounidenses; la garantía de seguridad de los náufragos de este país y la presencia de un cónsul de Estados Unidos en Japón. Estas cláusulas se ampliaron dos años después tras la firma de un nuevo documento, el 29 de julio de 1858, conocido como «Tratado de Harris» por el representante estadounidense, Townsend Harris. Su contenido supuso una oportunidad para que se rubricaran acuerdos similares con otras potencias occidentales, conocidos como «tratados desiguales».¹²

En paralelo, durante el primer tercio del siglo XIX, los buques del pabellón de las barras y estrellas se habían adentrado en el océano Índico y habían hecho posible que Washington firmara un tratado con el sultán de Mascate (Omán) en 1833. Igualmente se negociaron varios acuerdos con el sah de Persia, Naser al-Din, entre 1851 y 1854 que nunca se ratificaron, pues el objetivo del monarca iraní era implicar a Estados Unidos en una contienda con el Reino Unido para convertirlo en un actor más en el conflictivo juego de intereses de Londres y San Petersburgo desplegado en este estratégico territorio. Dos años más tarde, en 1856, Teherán y Washington firmaron un acuerdo estrictamente comercial. Estas dinámicas demostraban que tanto Persia como los imperios ruso y británico empezaban a considerar a Estados Unidos como una potencia lo suficientemente poderosa para participar activamente en el sistema de relaciones internacionales de Oriente Medio. Una visión que también tenían los propios militares estadou-

nidenses, a pesar de la oposición de su gobierno a inmiscuirse en los asuntos políticos de la zona. En 1879, el comodoro Robert Wilson Shufeldt, a bordo de la fragata Ticonderoga, entró en el golfo Pérsico e hizo un agudo análisis acerca del poderío de Londres en esta zona: «una fachada» que podría derrumbarse si la *Royal Navy* debía encarar un reto en aguas europeas. Es más, el marino abogó por enfrentarse ya a los británicos en esta estratégica región con el objetivo de controlarla económica y políticamente.¹³

Si Washington desistió de desafiar a Londres en el golfo Pérsico no haría lo mismo con Berlín en Samoa en 1888-1889. A lo largo de la década de los ochenta del siglo XIX, los intereses comerciales británicos, estadounidenses y alemanes chocaron en este archipiélago, cuya situación de inestabilidad se incrementó a consecuencia de una guerra civil en la que Washington y Berlín apoyaron a diferentes bandos y en la que participó un destacamento de soldados del káiser cuyas acciones bélicas dañaron propiedades estadounidenses. Estos acontecimientos provocaron una escalada de la tensión entre ambos países que alcanzó su punto culminante en 1888. La prensa y algunos políticos de Estados Unidos llegaron incluso a exigir una contienda contra Berlín porque, en palabras del senador William P. Frye, de Maine, la intervención alemana en Samoa era «uno de los insultos más grandes a los que Estados Unidos había sido sometido».¹⁴ Incluso Carl Schurz escribió una carta a Bismarck para advertirle de la posibilidad de una alianza de Washington y París contra Berlín, que supondría la ruina del Imperio alemán. El canciller se halló ante una situación diplomática que no era capaz de comprender, pues pertenecía a ese nuevo mundo de la industria, las finanzas y el comercio que despreciaba. Sin embargo, no podía permitir que Alemania fuera humillada, aunque tampoco estaba dispuesto a ir a una guerra con Estados Unidos como le exigían sus almirantes. Para buscar una solución, actuó como siempre lo había hecho en situaciones similares: ordenó a su hijo Herbert –secretario de Estado de Asuntos Exteriores– que convocase una conferencia en torno a Samoa en la capital imperial en 1889. El resultado fue el Tratado de Berlín, que establecía un condominio tripartito sobre Samoa, tal y como habían exigido los representantes estadounidenses. Para la opinión pública alemana este acuerdo fue una auténtica humillación internacional. El káiser Guillermo II (1888-1918) aprovechó esta indignación para cesar a Bismarck el 20 de marzo de 1890.¹⁵

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

EL CAMBIO DE ALIANZAS (1890-1904)

El cese de Bismarck significó también el final de la *Realpolitik* y abrió una ventana de oportunidad para una nueva dinámica en la diplomacia alemana: la *Weltpolitik*. Guillermo II soñaba con convertir al Imperio alemán en un poder global y superar su tardía incorporación al reparto colonial. Tal deseo implicaba abandonar la política moderada y europea de Bismarck y establecer nuevas alianzas que permitieran esta expansión. El eje de este plan debía ser Londres, a la vez que se mantenían buenas relaciones con Rusia. Para lograr el objetivo el káiser pensaba utilizar la tensión latente entre ambos países en la India y China. Sin embargo, sus cálculos se iban a demostrar equivocados.

El general de infantería conde Leo von Caprivi, nuevo canciller (1890-1894), inició negociaciones con el primer ministro británico, Salisbury, con el objetivo de firmar una alianza entre ambos países. En paralelo, en 1890, y para no molestar a los británicos, Guillermo II se negó a prorrogar por tres años el Tratado de Reaseguro. El zar Alejandro III pensó que era el primer paso para un ataque concertado de Viena y Berlín contra su nación, por lo que decidió buscar nuevos aliados para neutralizar ese peligro. El único disponible era Francia y, pese a la repugnancia que sentía por el régimen republicano y anticlerical de esta nación, y que era correspondida por la de los políticos galos hacia la autocracia rusa, inició contactos con París. La respuesta francesa no se hizo esperar. Théophile Delcassé, uno de los ministros de Asuntos Exteriores más grandes de la historia de Francia, negoció un Convenio Militar en 1892 con el zar por el cual ambos países se comprometían a ayudarse mutuamente en caso de un ataque alemán. El fantasma de la guerra en dos frentes, la mayor pesadilla de Bismarck, acababa de hacerse realidad. Sin embargo, este acuerdo tuvo además otras dos derivadas. Por un lado, Londres se sintió cómodo en una Europa en la que la entente franco-rusa neutralizaba a la Triple Alianza y se restablecía de nuevo el viejo equilibrio continental. Por otro, demostró al káiser que una relación más estrecha con el Reino Unido podría acarrearle problemas en Europa con el imperio del zar.

Tras estos hechos, Guillermo II empezó a comprender también que las condiciones para llegar a una alianza con los británicos no resultaban favorables porque no había intereses comunes entre ambos imperios. El 1 de julio de 1890 intercambiaron Zanzíbar por Heligoland, pero las subsiguientes conversaciones no fueron tan fructíferas. Caprivi ofreció a Salisbury el Ejército alemán para defender el Imperio británico y a cambio exigía el apoyo de Londres en caso de un

conflicto con Francia. El primer ministro se sintió horrorizado ante la propuesta, ya que los germanos ofrecían aquello que los británicos no querían –las fuerzas terrestres del káiser eran las más poderosas del mundo con 552 000 efectivos y, desde luego, Londres jamás aceptaría que protegieran la India porque además no las precisaban–, y solicitaban aquello que no les hacía falta, pues para derrotar a Francia no era necesario el minúsculo Ejército británico.¹⁶ Por su parte, los británicos brindaron a Caprivi y a su sucesor, Clodoveo, príncipe de Hohenlohe-Schillingsfürst (1894-1900), la posibilidad de llegar a acuerdos en China, el Imperio otomano y Marruecos, aunque Berlín nunca dio el paso por temor a un enfrentamiento con la alianza franco-rusa. El resultado fue que, si bien las negociaciones continuaron, estas resultaron estériles. La situación provocó que el clima de amistad que había presidido las relaciones entre ambos países con anterioridad se fuera deteriorando de manera progresiva. En este cambio desempeñó un papel fundamental una región clave para Londres: el sur de África. Los británicos se opusieron a la penetración alemana en la República bóer de Transvaal (1894), mientras que Berlín apoyó a este Estado en 1895 frente a la incursión del doctor Leander Jameson, auspiciada por Londres. El 3 de enero de 1896, Guillermo II envió el célebre Telegrama Kruger, en el que felicitaba al presidente de esta república, Paul Kruger, por su éxito ante esta acometida.¹⁷ Esta suma de dinámicas contribuyó a alejar a ambos países y convenció a la élite germana de que era necesario tomar una decisión que proporcionara a su país la autosuficiencia internacional, reflejada en una grandilocuente frase: «Un lugar en el sol».¹⁸ El resultado de este principio rector fue la construcción de una gran flota de guerra.

Después de 1871, la *Kaiserliche Marine* [Marina de Guerra Imperial] creció de forma considerable. En 1883, constituía la tercera flota blindada más grande del mundo, solo por detrás del Reino Unido y Francia. En 1888, tras la llegada al trono de Guillermo II, un entusiasta de la Marina que consideraba al Imperio británico el modelo para seguir, se produjo un aumento de la construcción de buques de guerra. Esta dinámica coincidió con la conversión de la empresa metalúrgica Krupp en el líder mundial en la producción de blindajes navales –acero Krupp cementado ante el sistema Harvey británico– y la importancia que cobró el navalismo como ideología nacional de las grandes potencias, gracias a la acción de la prensa, que presentó a los buques de guerra como el producto más avanzado de la ciencia y la tecnología de las naciones. El público también quedó fascinado por las aplicaciones más pacíficas de esta tecnología, reflejadas en el transatlántico –símbolo del orgullo na-

cional—, que tuvo como máxima expresión el *Blue Ribbon* [Cinta Azul], premio concedido al barco que completaba la travesía más rápida entre Europa y Norteamérica. No obstante, el buque por excelencia en este periodo fue el acorazado, cuya función principal era integrar la línea de batalla en los combates navales y que se convirtió en el emblema del poder nacional. En este sentido, los navíos blindados alemanes en el último tercio del siglo XIX se caracterizaban por ser más pequeños y estar peor armados que sus contrapartes británicas.¹⁹

No obstante, para que el navalismo alcanzara el impacto que tuvo en el periodo anterior a la Primera Guerra Mundial fue necesario algo más que acorazados y transatlánticos: una ideología que demostrara su importancia histórica. La responsabilidad de su elaboración correspondió a un capitán de navío de la *U. S. Navy*, Alfred Thayer Mahan, que, en 1890, publicó el libro *Influencia del poder naval en la historia* (*The Influence of Sea Power upon History, 1660-1763*).²⁰ En esta obra, defendió la necesidad de una potente flota de acorazados como instrumento principal para conseguir el «dominio del mar» y sostener un imperio ultramarino. Los trabajos de Mahan fueron especialmente influyentes en Alemania, donde sus principales seguidores fueron Guillermo II y el entonces capitán de navío Alfred von Tirpitz, jefe del Estado Mayor Naval, defensores hasta entonces de la *kleiner Krieg* [guerra menor].²¹ Esta doctrina naval se ligaba a la *Jeune École* francesa, creada por el almirante Théophile Aube, y era defensora del empleo de los torpederos y los cruceros para atacar el tráfico comercial y los acorazados británicos. A partir de su *Dienstschrift IX* [Directiva IX] de junio de 1894, Tirpitz—con el apoyo del káiser— comenzó a abogar por una flota centrada en los acorazados y concentrada en aguas interiores, es decir, por una *Großkrieg* [guerra grande] basada en el empleo masivo de este tipo de buques. En ese momento, el futuro gran almirante no consideraba al Reino Unido su principal rival, sino a Francia y Rusia, y defendía una superioridad de 4:3 sobre la mayor armada de estos países.

En junio de 1897, Tirpitz se convirtió en secretario de Estado de la *Reichsmarineamt* [Oficina Naval Imperial, RMA], por tanto, en responsable de la administración de la *Kaiserliche Marine* y de los programas de construcción naval. Poco después, esbozó la idea principal de su estrategia, la *Risikogedanke* [doctrina del riesgo], en un memorando del 15 de junio de 1897 titulado «Consideraciones generales sobre la constitución de nuestra flota según las clases y diseños de buques». En este documento, consideraba que el Reino Unido era «el enemigo más peligroso de Alemania, contra el que necesitamos urgentemente una fuerza naval



Figura 1: Alfred von Tirpitz (1849-1930), almirante y comandante de la *Kaiserliche Marine*, fue nombrado *deutscher Großadmiral* durante la Primera Guerra Mundial. La tesis de Tirpitz era asegurar para su país posesiones ultramarinas con el beneplácito del Reino Unido.

como factor de poder político», que disuadiera a Londres del «riesgo» de un enfrentamiento directo con el Imperio alemán por las consecuencias negativas que pudiera acarrearle en otras zonas del mundo. Esta situación permitiría entonces a Berlín obtener ventajas importantes en el panorama político mundial, sobre todo en el ámbito colonial. Por tanto, para el almirante, la flota no era un instrumento para desencadenar un

conflicto, sino una herramienta para beneficiar a su nación en el panorama internacional.²² La segunda tesis que desarrollaba era que la flota alemana debía «desplegar su mayor potencial militar entre Heligoland y el Támesis» y estar integrada, fundamentalmente, por acorazados, para ejercer así la máxima presión sobre Londres. Para lograr este objetivo, en 1905 tendrían que estar operativas dos escuadrones de ocho acorazados cada uno, un buque insignia y dos acorazados de reserva. En total diecinueve buques blindados, lo que obtenía así una relación de 3:2 en este tipo de buques con la *Royal Navy*. Sin embargo, hasta alcanzar este número, Tirpitz advirtió de que tendrían que protegerse contra el «riesgo» de sufrir un «Copenhagened», en referencia al ataque preventivo británico que destruyó la flota danesa en 1801.²³

Para poner en marcha este proyecto, el almirante alemán y Guillermo II iban a contar con dos importantes apoyos. El primero, el de la *Flottenverein* [Liga Naval], generosamente apoyada por la industria siderúrgica que llegó a sumar 240 000 miembros en 1899; la organización de este tipo más grande del mundo. El segundo, el del secretario de Estado de Asuntos Exteriores —más tarde canciller— Bernhard von Bülow, quien, en alusión a la jactancia de que «el sol nunca se pone en el Imperio británico», presentó a finales de 1897 el proyecto de la Primera Ley de la Marina con la observación «ahora exigimos nuestro lugar en el sol».²⁴ Pero ¿qué pretendía el Imperio alemán con este programa? La respuesta a esta pregunta sigue siendo objeto de un interesante debate. La tesis de Tirpitz, es decir, asegurar a su país posesiones ultramarinas con el beneplácito del Reino Unido, aún la defienden numerosos académicos. Así, para Clark, la flota permitiría al Imperio alemán disponer de una relevante carta en el panorama internacional al actuar como sustitutivo de los intereses coloniales que no poseía y que, por tanto, no podía intercambiar,²⁵ pues la suma de una armada potente al Ejército más poderoso del mundo lo convertirían en un importante jugador. Una posición similar defendió Michelle Murray: «el programa naval de Alemania no fue diseñado por razones estratégicas, sino para asegurar el reconocimiento de su identidad como potencia mundial».²⁶ Por el contrario, otros historiadores consideran que se vinculaba con dinámicas internas imperiales, en especial con el deseo de ganarse al proletariado al garantizarle empleo y a las clases medias al ofrecerles un programa expansivo en el exterior, además de beneficiar a la industria siderúrgica. Asimismo, la flota podía actuar como elemento de cohesión social y política en un Estado de reciente creación.²⁷ Por tanto, para estos académicos, su construcción sería parte de la *Weltpolitik*, un proceso puesto

en marcha para consumo interno con el único objetivo de asegurar a las élites económicas y políticas tradicionales el control del Estado, a la vez que se neutralizaba el atractivo de credos disidentes como el representado por el SPD.²⁸

Sin embargo, más allá de estas tesis, el programa naval alemán era un planteamiento militar óptimo en 1898 cuando los retadores del Imperio británico –Francia, Rusia y Estados Unidos– impedían a la *Royal Navy* concentrar sus buques en el mar del Norte. El problema fue que la élite alemana, convencida de su capacidad y poder para diseñar una política exterior independiente, pero a la vez obsesionada con el peligro de guerra en Europa contra Rusia y Francia por un lado y suspicaz ante la posible ayuda que el Reino Unido pudiera prestarle en un conflicto de esas características, no fue capaz de negociar con ventaja una alianza con ninguno de los dos bandos cuando se la propusieron y terminó por convertirse en enemigo de ambos. De ahí que, tras los cambios operados en el sistema de relaciones internacionales entre 1901 y 1904, este programa quedó invalidado por completo. No obstante, el plan no se detuvo entonces, lo que debilitó de manera irreversible a Berlín tanto política como militarmente.

El programa de construcción naval, a pesar del planteamiento grandilocuente de Bülow, inicialmente fue muy modesto. La Primera Ley de la Marina, aprobada por el *Reichstag* en abril de 1898, establecía una flota de diecinueve acorazados, ocho blindados costeros y doce grandes cruceros para 1905, aunque contando con los barcos encargados desde 1878. El número de blindados incluía doce ya construidos o en construcción, los grandes cruceros incluían diez en la misma situación, mientras que los acorazados costeros eran los ocho Siegfried (3500 toneladas) en servicio. Antes de aprobar esta norma, los diputados del *Reichstag* centraron su atención en el número de nuevos buques de guerra necesario para cumplir los objetivos fijados –que incluían siete acorazados y dos grandes cruceros–, aunque pasaron por alto en gran medida la disposición de Tirpitz para la futura sustitución automática de los acorazados después de veinticinco años de servicio y de los grandes cruceros después de veinte años.²⁹ No obstante, este planteamiento limitado se vio superado por las consecuencias de tres acontecimientos internacionales que se sucedieron a finales del siglo XIX.

El primero, en 1898, tras el estallido de la guerra entre España y Estados Unidos. En Filipinas se produjo un enfrentamiento entre el comodoro y futuro almirante de la Armada George Dewey –jefe del Escuadrón Asiático de la *U. S. Navy*, que había vencido a la escuadra del contraalmirante

español Patricio Montojo en Cavite (Filipinas), el 1 de mayo de 1898— y el teniente de navío Paul von Hintze —futuro secretario de Estado de Asuntos Exteriores—, enviado por el contraalmirante Otto von Diederichs —comandante del *Ostasiengeschwader* [Escuadrón de Cruceros de Asia Oriental]—, para protestar porque un oficial norteamericano había inspeccionado el crucero ligero alemán Irene.³⁰ Durante este encuentro, que se produjo en el buque insignia estadounidense, el crucero protegido Olympia,³¹ el marino de Estados Unidos le dijo al oficial alemán que iba a inspeccionar todos los navíos que pretendieran entrar en la bahía de Manila, pues estaba sometida a bloqueo por sus buques, lo que provocó una acalorada discusión entre ambos. Dewey la zanjó diciendo: «detendré cualquier barco, ¡sea cual sea su color! Y si no se detiene, le dispararé. Y si eso significaba la guerra... si Alemania quiere la guerra, de acuerdo: estamos listos».³² «Von Hintze defendió el honor alemán con su frialdad y evitó el peligro de un conflicto», escribió posteriormente Tirpitz.³³ Sin embargo, las palabras del comodoro pronto se hicieron públicas y fueron utilizadas por la prensa estadounidense para ridiculizar al káiser y al Imperio alemán. En los años siguientes, si bien ambos países, junto con el Reino Unido, firmaron un nuevo tratado de reparto del Pacífico en 1899 y Berlín consiguió que España le vendiera los archipiélagos de las Carolinas, las Marianas —salvo Guan— y las Palaos, esta humillación no fue olvidada. Por insistencia de Tirpitz y Guillermo II empezaron a estudiarse diferentes planes de invasión de Estados Unidos, cuyos trabajos se prolongaron hasta 1906. Al tiempo, en Washington, en especial el presidente republicano Theodore Roosevelt (1901-1908), se empezó a considerar al Imperio alemán —su principal rival económico— como el probable enemigo en un conflicto futuro. Para hacer frente a esta contingencia, que tomaría la forma de una invasión germana del país, se preparó el Plan de Guerra Negro [*War Plan Black*]. Esta posible contienda también quedó reflejada en artículos escritos por oficiales de la *U. S. Navy* en los que se comparaba el poder de ambas flotas.³⁴

El segundo, la Segunda Guerra Bóer, que se extendió de 1899 a 1902 y que supuso el fin del antiguo aliado del Imperio alemán, Transvaal, así como del Estado Libre de Orange. Estos hechos provocaron un hondo sentimiento antibritánico en la población alemana.³⁵

El tercero, la Rebelión de los bóxers (1900-1901), provocada en parte por la brutalidad de los soldados alemanes,³⁶ con el embajador alemán, Klemens von Ketteler, y los misioneros de esta nacionalidad como los primeros occidentales asesinados.

A consecuencia de estos hechos, el *Reichstag* aprobó en junio de 1900 la Segunda Ley de la Marina. Este nuevo texto, que aumentaba el tamaño

de la flota a treinta y ocho acorazados y catorce grandes cruceros, reflejaba la convicción de Tirpitz de que una poderosa armada situada en las aguas nacionales daría al Imperio alemán una ventaja en todos los conflictos internacionales, incluidos los de ultramar. Las nuevas unidades autorizadas incluían once blindados –los ocho Siegfried se contabilizaban ahora como acorazados de tamaño completo a efectos de reemplazo–, pero solo dos grandes cruceros. Además, la disposición de sustitución automática de las leyes navales de Tirpitz, que garantizaba que una futura legislatura más izquierdista no pudiera deshacer su proyecto, adquirió mayor importancia a medida que el SPD, contrario a estos planes, se convertía en el grupo parlamentario más numeroso, con un porcentaje de representantes que pasó del 14 por ciento en 1898 al 28 en 1912. En 1906, todos menos uno de los treinta y ocho acorazados autorizados y los catorce grandes cruceros estaban o bien en servicio o bien en construcción.³⁷

Estas normas jurídicas se aprobaron en un momento en el que el Imperio alemán rivalizaba con el Reino Unido en el liderazgo del comercio mundial. Sin embargo, los primeros movimientos de Tirpitz no se percibieron como una amenaza en Londres, que seguía considerando a Francia y Rusia –segunda y tercera potencias navales– como sus mayores enemigos.³⁸ Incluso antes de que se forjase la alianza franco-rusa, la Ley de Defensa Naval de 1889 estableció formalmente la *Two-Power Standard* como medida de la superioridad naval británica, que estipulaba que la *Royal Navy* debía ser tan fuerte en acorazados como la suma de la segunda y tercera armadas del mundo. Gracias al programa de construcción iniciado ese año y otro complementario de 1894 –en respuesta directa al acuerdo entre París y San Petersburgo– la flota británica de 1898 estaba integrada por veintinueve acorazados y veintiún cruceros de primera clase con una antigüedad máxima de diez años, lo que superaba la suma de la *Marine nationale* [Armada francesa] –doce acorazados y ocho grandes cruceros– y la Armada Imperial rusa –once acorazados y cinco grandes cruceros–.³⁹ Esta posición de Londres era lógica, ya que las tensiones con estas dos potencias no dejaron de crecer entre finales del siglo XIX y principios del XX. Con Francia, los británicos tuvieron un importante incidente en Fachoda (Sudán) en 1898, cuando las fuerzas del capitán Jean-Baptiste Marchand, que pretendían establecer un protectorado francés en esa región, estuvieron a punto de enfrentarse con el Ejército británico dirigido por el teniente general Horatio Kitchener. La situación se resolvió con la retirada de Marchand. Con el Imperio ruso las relaciones empeoraron en 1901, cuando, aprovechando el conflicto con los bóers, San Petersburgo au-

mentó la presión sobre China. Además, en el Pacífico y Atlántico ya emergía el poder estadounidense. Washington no solo derrotó a España en 1898 y se enfrentó con éxito a Berlín ese mismo año, sino que también lo hizo con Londres por la frontera entre Venezuela y la Guayana británica, lo que obligó a los británicos a firmar un tratado en 1899 que favoreció a Caracas. Por su parte, los estadounidenses se anexionaron Hawái, Filipinas, Puerto Rico y Guam, penetraron económicamente en China y sentaron las bases para construir un canal en Centroamérica. Este conjunto de acciones creó una tensión tan fuerte entre Estados Unidos y el Reino Unido que hubo posibilidades reales de que fueran a la guerra a principios del siglo XX.

La élite británica comprendió entonces que ya no era posible mantener el «espléndido aislamiento» y se hacía necesario buscar aliados en el exterior para sostener el imperio, ya que el Reino Unido no era lo suficientemente fuerte para hacer frente en solitario a los múltiples desafíos que se le presentaban. Salisbury y el secretario del *Foreign Office* [Ministerio de Asuntos Exteriores] Henry Petty-Fitzmaurice, lord Lansdowne, tomaron dos decisiones. La primera, ceder ante los estadounidenses. El 18 de noviembre de 1901 firmaron el Tratado Hay-Pauncefote con Estados Unidos por el que Londres reconocía el derecho de Washington a construir un canal en Panamá. Dos años después estalló la crisis de deuda de Venezuela, debida a la negativa de este país a pagar sus préstamos exteriores, que fue respondida con un bloqueo naval encabezado por británicos y alemanes, lo que provocó la intervención estadounidense mediante el envío de una potente flota de cincuenta y tres navíos a las órdenes de Dewey. Esta escuadra no solo levantó el bloqueo, sino que obligó al primer ministro británico, el conservador Arthur Balfour, a reconocer la Doctrina Monroe –basada en la idea «América para los americanos»– ese mismo año. A partir de ese momento, las relaciones entre ambos países mejoraron. Por tanto, Washington⁴⁰ tuvo éxito donde Berlín iba a fracasar: Londres reconoció el control de Estados Unidos del hemisferio occidental, que obtuvo con este hecho el estatus de potencia mundial.

La segunda decisión de la élite británica fue buscar una alianza con Berlín para frenar el expansionismo ruso. La idea de una entente germánica, que también incluyera a Estados Unidos, fue defendida entonces por notables académicos británicos y alemanes como el historiador Theodor Mommsen y por políticos como Joseph Chamberlain. Sin embargo, el canciller Bülow (1900-1909) rechazó esta posibilidad con el argumento de que comprometía al imperio peligrosamente en Europa sin obtener ninguna

compensación a cambio.⁴¹ La negativa alemana demostró al Reino Unido que Berlín, a pesar de sus posiciones grandilocuentes en política internacional, era débil como posible aliado, aunque también podía ser muy peligroso: ¿qué ocurriría si llegaba a un acuerdo con París y San Petersburgo? La amenaza de una alianza continental contra el Reino Unido ya había sido insinuada por Bismarck. No obstante, el mayor peligro se dio en 1900, cuando, tras la humillación de Fachoda, París llegó a la conclusión de que era necesario firmar un acuerdo con Rusia y el Imperio alemán contra el Reino Unido. Berlín volvió a demostrar su indeterminación al responder a la propuesta francesa diciendo que debía consultar con Londres antes de tomar una decisión, a la vez que exigía el reconocimiento francés de la soberanía alemana sobre Alsacia y Lorena, lo que fue rechazado de inmediato por Delcassé.⁴² A pesar de este fracaso, la posibilidad de una alianza continental despertó un profundo temor en la élite británica, pues si se hacía realidad el Reino Unido no podría enfrentarse con posibilidades de victoria a la suma de los Ejércitos y Armadas de los tres países y perdería su imperio. Por tanto, la necesidad de evitar ese posible acuerdo determinó la política británica entre 1902 y 1914, que se plasmó en dos alianzas firmadas con países que eran, o serían, enemigos del Imperio alemán en el futuro. No fue, por tanto, la fortaleza de Berlín ni su programa de construcción naval lo que terminó por originar su antagonismo con Londres, sino la progresiva debilidad de la posición británica en el mundo y la endebles e indefinición de la política exterior alemana. El primer paso de la nueva política de Londres se dio el 30 de enero de 1902 cuando Lansdowne firmó con Hayashi Tadasu un tratado de alianza con Japón en la capital británica, con el objetivo básico de encarar la penetración rusa en China y salvaguardar su dominio de la India. El segundo, el 8 de abril de 1904, cuando el secretario del *Foreign Office* rubricó con Delcassé la *Entente Cordiale*, que permitió al Reino Unido asegurar su posición en Egipto, a cambio de apoyar las reivindicaciones francesas en Marruecos.⁴³ Con este acuerdo, Londres rompió definitivamente el equilibrio continental e hizo posible el estallido de un conflicto en el continente porque el Imperio alemán, desorientado y aislado internacionalmente –solo contaba con el apoyo de Viena porque Roma empezaba a mirar con interés a París para asegurarse el control de Libia–, se volvió paulatinamente más agresivo en política exterior para intentar romper el cerco al que estaba sometido.⁴⁴ Además, su élite militar empezó a considerar la opción de desencadenar una guerra preventiva para enfrentarse a sus enemigos en las mejores condiciones posibles.

No obstante, aunque los cambios en las relaciones entre grandes potencias definieron este periodo, un análisis del mismo no puede ce-

rrarse sin hacer referencia a un acontecimiento que pareció secundario en su momento, pero que se convirtió en trascendental a medio plazo. El 11 de junio de 1903 fueron asesinados el proaustriaco rey de Serbia Alejandro I Obrenović y su esposa, Draga Mašin, por oficiales del Ejército. El 21 de septiembre de 1904 subió al trono Pedro I Karadjordjevic, profrancés, proruso y antiaustriaco. A partir de ese momento, Belgrado se convirtió en el polo de atracción del nacionalismo yugoslavo para los serbios, bosnios, croatas y eslovenos que vivían en el Imperio austrohúngaro. Por su parte, Viena empezó a considerar al pequeño país balcánico como su principal adversario.⁴⁵

CRISIS INTERNACIONALES Y EL DESAFÍO NAVAL (1904-1914)

Los diez años que precedieron a la Primera Guerra Mundial estuvieron definidos por dos dinámicas: las tensiones internacionales y el desafío naval anglo-alemán.

En 1904 se produjo un acontecimiento de especial trascendencia que pudo dar al traste con el sistema de alianzas tejido en el periodo anterior: el 8 de febrero, la flota japonesa a las órdenes del almirante Tōgō Heihachirō atacó a los buques rusos en Port Arthur (China). La acción fue el inicio de un conflicto que finalizó el 5 de septiembre de 1905 con una victoria total de Tokio que acarreó consecuencias de importancia. La primera, el creciente papel de Washington en las relaciones internacionales, ya que el presidente de Estados Unidos, Roosevelt, fue artífice del Tratado de Portsmouth (1905) que puso fin a esta guerra. La segunda, la fuerza de la *Entente Cordiale*, pues París, aliado de Rusia, y Londres, de Japón, decidieron no intervenir para evitar así un enfrentamiento entre ambos puesto que las alianzas que habían suscrito con esos países les obligaban a ayudarlos si uno de ellos era atacado por dos o más naciones. La tercera, la conversión de Japón en una potencia asiática, lo que le permitió iniciar una política expansionista cuyo primer paso se dio en 1910 con el establecimiento de un protectorado en Corea y que se extendió posteriormente por el Pacífico Sur hasta provocar una «guerra fría» con Australia por el control de esta región.⁴⁶ La cuarta, el cambio en los intereses de San Petersburgo, que volvió a fijar su atención en los Balcanes tras su fracaso en el Lejano Oriente. Este proceso se produjo en el momento en que los austrohúngaros veían levantarse ante ellos a una Serbia hostil, pronto convertida en protegida de Rusia.

No obstante, la dinámica principal derivada de este conflicto fue el intento de Guillermo II de romper el cerco al que le había sometido Francia en los años precedentes. Desde 1904 se habían definido en Berlín dos líneas de acción para poner fin a esta situación. La primera, firmar un acuerdo con San Petersburgo que debilitara la convención franco-rusa. La segunda, hallar un medio que restase solidez a la *Entente Cordiale*.⁴⁷ En 1905 se optó por esta línea, que desencadenó la Primera Crisis Marroquí. El 31 de marzo, el káiser pronunció en Tánger un discurso donde se comprometió a defender la independencia marroquí. La proclama suponía un ataque directo al acuerdo anglo-francés, que se articulaba sobre el eje Egipto-Marruecos. Además, y sabiendo que el Imperio ruso tenía sus fuerzas armadas destrozadas, amenazó con la guerra al presidente del Consejo de Ministros francés Maurice Rouvier si no despedía a Delcassé –lo que hizo el 6 de junio– y no convocaba una conferencia internacional para tratar acerca de este territorio. Al tiempo, el jefe del Gran Estado Mayor, el coronel general Alfred von Schlieffen, elaboró el famoso proyecto militar que llevaba su nombre, el Plan Schlieffen, cuyo objetivo era desencadenar una ofensiva total sobre Francia, a la vez que se mantenía una actitud defensiva ante Rusia, incapaz de ejercer ninguna presión tras su derrota ante Japón. Este ataque –una reedición moderna de la batalla de Cannas– se llevaría a cabo mediante un movimiento envolvente del ala derecha alemana a través de Bélgica, Holanda y Luxemburgo cuyo objetivo sería flanquear, cercar y destruir al Ejército galo. Una vez alcanzado el triunfo en el Frente Occidental, los ejércitos alemanes se volverían contra Rusia. Este diseño –posteriormente modificado por el sucesor de Schlieffen, el también coronel general Helmuth von Moltke, el Joven– se convirtió en la piedra angular de la estrategia terrestre alemana y en el eje sobre el que se articularía una posible guerra preventiva y fue una de las claves de la ciclogénesis explosiva que llevó a la primera conflagración mundial en 1914.

Los alemanes también intentaron destruir la alianza franco-rusa de forma pacífica. Guillermo II convenció a Nicolás II para que firmase el Tratado secreto de Björkö (24 de julio de 1905), que convertía a Berlín y San Petersburgo en aliados. Parecía que el Imperio alemán había ganado la partida, pero no fue así. Los consejeros del zar consiguieron convencerle de que este acuerdo era un desastre para Rusia y para romperlo invitaron a Francia a que se adhiriese. Como París se negó –algo que daban por seguro–, no lo ratificaron. Se derrumbó así la esperanza alemana de quebrar esta alianza.

Poco después, en la Conferencia de Algeciras (1906), comprobaron la solidez de la *Entente Cordiale*. El Reino Unido –temeroso de cualquier posible acuerdo continental si no cumplía los compromisos contraídos– apoyó a París en contra del Imperio alemán, que abogaba por la internacionalización de Marruecos, aunque no consiguió que se concediera a Francia y España el derecho a establecer un protectorado sobre este territorio, pero si la autorización para que ambos países vigilaran los puertos marroquíes. Bülow se mostró muy optimista con lo conseguido.⁴⁸

Habíamos conseguido una posición victoriosa en favor de la libertad comercial en Marruecos. Nos habíamos asegurado un derecho definitivo a cooperar en el desarrollo futuro de los asuntos marroquíes, un derecho al que no deberíamos renunciar en lo sucesivo salvo con una compensación adecuada. El intento de excluirnos de una gran decisión internacional había sido frustrado con éxito.

Sin embargo, estas palabras, escritas después de 1918, no reflejaban un hecho indiscutible que tuvo lugar durante la conferencia: el Imperio alemán solo contó con el apoyo de Viena, aunque tenía enfrente a todas las grandes potencias. Tal vez por eso, su sucesor, Theobald Bethmann-Hollweg (1909-1917), no dudó en afirmar: «El Acta de Algeciras había supuesto un éxito rotundo para Francia».⁴⁹

En paralelo, se produjeron dos hechos que tuvieron consecuencias trascendentales. El primero, el fin de la unión entre Suecia y Noruega y la independencia de esta última el 7 de junio de 1905. Este vínculo había sido creado en el Congreso de Viena (1814-1815) con objeto de asegurar la estabilidad del norte de Europa. Tras la Guerra de Crimea (1853-1856) había sido reforzado por Francia y el Reino Unido para evitar la expansión rusa en el Báltico. Sin embargo, en 1905, la situación internacional era muy diferente. Aunque la documentación contemporánea referida a la independencia de Noruega fue en su mayor parte destruida, existe una tesis que vincula este proceso con el deseo británico de que el país de los fiordos se desvinculara de Suecia, que entonces mantenía excelentes relaciones con el Imperio alemán y era enemiga de Rusia. El objetivo perseguido por Londres era evitar que, en caso de conflicto, los buques del káiser pudieran utilizar la amplia costa noruega para alcanzar el Atlántico,⁵⁰ como hicieron en la Segunda Guerra Mundial. Si esta hipótesis es correcta tendríamos que aceptar entonces la idea de que los estrategas británicos consideraban una contienda contra Berlín como un



Figura 2: El HMS Dreadnought, primer acorazado monocalibre de la historia. Entró en servicio en 1905 y dio nombre a los buques de este tipo. Para Tirpitz y Guillermo II la aparición del Dreadnought era una oportunidad para crear una armada capaz de rivalizar con la *Royal Navy*.

hecho posible ya en 1905.⁵¹ En todo caso, la independencia de Noruega abrió una crisis en Escandinavia que se prolongó hasta 1908 y en la que intervinieron las grandes potencias. El resultado fue un alineamiento de los Estados de esta región: Noruega se inclinó por Londres, mientras Suecia hacía lo propio con Berlín hasta el extremo de que, en 1910, se iniciaron los contactos entre los estados mayores de ambos países con vistas a preparar una acción conjunta contra el Imperio ruso.⁵²

El segundo acontecimiento fue la aparición del Dreadnought y el crucero de batalla. El Almirantazgo británico no concedió ninguna importancia al desafío naval planteado por Tirpitz en los primeros años del siglo XX. Sin embargo, esta situación cambió a partir del 20 de octubre de 1904 cuando el almirante de la flota, John Arbuthnot Fisher, de 63 años de edad, se convirtió en primer lord del Almirantazgo, cargo que implicaba la administración y gobierno de la *Royal Navy*. Este marino, a pesar de su avanzada edad, tenía reputación de innovador, como había demostrado en la década de los noventa del siglo XIX al crear el contratorpedero o «destructor de torpederos», cuya misión era neutralizar este tipo de buques, clave en la teoría de Aube. De hecho, Fisher seguía considerando a Francia y Rusia a principios del siglo XX como los grandes enemigos del Imperio

británico por su capacidad para atacar su comercio. Para hacer frente a este desafío, concibió un nuevo tipo de buque: el crucero de batalla, heredero del viejo crucero acorazado. Los tres primeros navíos de este diseño, la clase Invincible, no solo eran mayores que todos los acorazados en servicio, sino que estaban mejor armados –una batería homogénea de ocho cañones de 305 mm (12 pulgadas)– y eran más rápidos –25 nudos–, aunque estaban peor blindados. Esta última característica era explicable porque, sobre el papel, los cruceros de batalla debían enfrentarse con los buques mercantes armados y los cruceros enemigos que pudieran perturbar el tráfico británico y no con buques de guerra acorazados.⁵³ De ahí que Fisher priorizara el armamento pesado y la velocidad frente a la protección: «*Speed is armour*» [velocidad es blindaje] fue su lema. La batalla de Jutlandia demostró el error de emplearlos contra navíos armados con cañones de grueso calibre.

Precisamente por esa carencia de blindaje, el crucero de batalla no podría integrar la línea de combate para enfrentarse contra los acorazados enemigos. La *Royal Navy* poseía a principios del siglo XX la mayor y más potente flota de buques de este tipo en el mundo, cuarenta, aunque todos presentaban las mismas características: tonelaje inferior a 18 000 toneladas, velocidad menor de 19 nudos y armados en su mayoría con cuatro piezas de 305 mm y una batería secundaria de 14 piezas como máximo que oscilaba entre los 152 y 229 mm de calibre. Un diseño reflejo de la táctica de combate naval dominante en ese momento: los numerosos cañones de calibre medio debían desmantelar a los buques enemigos a unos 2000 m de distancia. Una vez logrado ese objetivo, serían hundidos por los de grueso calibre con salvas disparadas a menos de 1000 m. Los cambios producidos en los blindajes navales desde finales del siglo XIX, unidos al aumento del alcance de las piezas de gran calibre y a la mejora de los instrumentos ópticos convirtieron en obsoleta esta forma de combate, por lo que se originó un nuevo tipo de buque: el acorazado monocalibre.

El primer país que apostó por este barco fue Estados Unidos. El teniente de navío de la *U. S. Navy* Homer Poundstone escribió un artículo que se publicó en marzo de 1903 en el que defendía la necesidad de construir un acorazado de más de 19 000 toneladas de desplazamiento, armado con una batería monocalibre de doce piezas de 280 mm (11 pulgadas).⁵⁴ Para justificar su diseño, se apoyaba en la idea de que los combates navales futuros se librarían a distancias de 4000 m en los que la artillería media resultaría ineficaz mientras que, por el contrario, los proyectiles de grueso calibre podían penetrar en el blindaje enemigo y destruirlo. Las ideas de este oficial pronto cobraron fuerza a consecuencia de la importancia que había

cochado la armada desde la publicación de la obra de Mahan, la victoria sobre España en 1898, la política de expansión ultramarina y la llegada a la presidencia de un navalista –Roosevelt–, que se plasmaron en los dos acorazados de la clase South Caroline, puestos en grada el 3 de marzo de 1905, los primeros buques de línea monocalibres de la historia.⁵⁵

Por su parte, en octubre de ese mismo año, el ingeniero naval italiano Vittorio Cuniberti desarrolló la idea del acorazado monocalibre en un artículo legendario que llevaba por título «Un acorazado ideal para la Flota Británica».⁵⁶ En dicho estudio abogaba por un acorazado armado con doce piezas de 305 mm y 24 nudos de velocidad máxima, por lo que se adelantaba más de diez años en la definición de un nuevo tipo de buque: el acorazado rápido, síntesis entre el buque de línea y el crucero de batalla.

En el Imperio alemán, Guillermo II, que tenía –con gran diferencia– una visión naval más profunda y más progresista que Tirpitz y el resto de los almirantes de la *Kaiserliche Marine*, también abogó por un crucero acorazado de alta velocidad, similar al de batalla de Fischer, aunque dotado de artillería pesada y media como los acorazados tradicionales. Esta iniciativa del káiser supuso una oportunidad para nuevos diseños de buques de línea –ante la indiferencia del secretario de Estado de la RMA–, el último de los cuales fue el de la futura clase Nassau –primeros acorazados monocalibres alemanes– aceptada por Guillermo II el 4 de octubre de 1905, aunque cambios posteriores en su conformación retrasaron su aprobación definitiva hasta el 3 de marzo del año siguiente.⁵⁷

No obstante, a pesar de que fueron los estadounidenses, los italianos y los alemanes quienes primero mostraron interés por este tipo de acorazado, el primer país que intentó materializarlo fue Japón. A finales de 1904 se aprobó la construcción de los dos acorazados de la clase Satsuma,⁵⁸ cuyo desplazamiento superaba las 19 000 toneladas y se diseñaron para llevar un armamento de doce piezas de 305/45 mm. Sin embargo, por problemas técnicos vinculados con la capacidad industrial del país, solo llevaron cuatro piezas de ese calibre y diez de 254 mm, lo que impidió que fueran los primeros acorazados monocalibre de la historia.⁵⁹ Poco después de que se tomara esta decisión, los marinos del mikado a las órdenes de Tōgō destrozaron a la flota rusa del almirante Zinovi Rozhéstvenski en la batalla de Tsushima (27-28 de mayo de 1905), donde japoneses y rusos se cañonearon a más de 6000 m –los cañones rusos alcanzaron al buque insignia japonés, el Mikasa, a 7000 m– gracias a la mejora de los telémetros ópticos y al empleo de la telegrafía inalámbrica. En este encuentro también se demostró que solo los proyectiles de 305 mm, cuyo peso era superior a los 350 kg, eran capaces de hundir un acorazado.

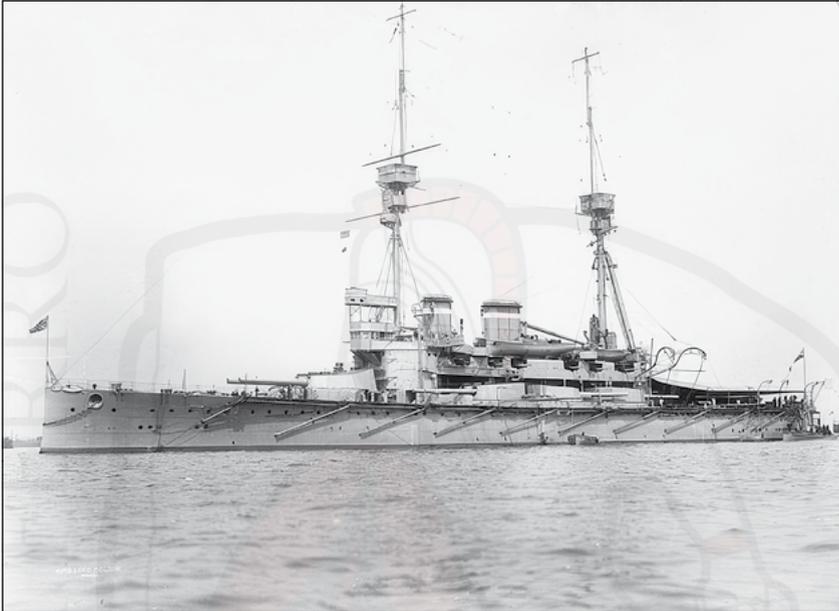


Figura 3: El acorazado británico HMS Lord Nelson (1908), máxima expresión de los buques *predreadnought*. Su desplazamiento era de 18 106 t y estaba armado con 4 cañones de 305 mm y 10 de 234 mm.

Esta suma de dinámicas situó a Fisher ante una disyuntiva: o bien seguir construyendo acorazados tradicionales —que con la clase Lord Nelson alcanzaron su punto máximo de potencia y desplazamiento—,⁶⁰ y mantener así la superioridad de la *Royal Navy* sobre el resto del mundo, aunque con el peligro de que otras armadas se adelantaran a la británica en la revolución naval; o bien encabezar dicha dinámica. El primer lord del Almirantazgo optó por la segunda opción, obligado por las circunstancias, pues no podía permitir que el Reino Unido quedara retrasado en el campo que aseguraba su supervivencia como gran potencia imperial. Así, el 2 de octubre de 1905, ordenó que se colocara la quilla del primer acorazado monocalibre que entró en servicio, el Dreadnought, que dio nombre a los buques de este tipo. El barco se botó el 10 de febrero de 1906 y se completó el 3 de octubre de 1906, en una demostración de la eficacia de la industria naval británica.⁶¹ Sus capacidades eran superiores a las de todos los buques de línea anteriores: desplazaba 18 110 toneladas, tenía una velocidad de 21 nudos —gracias a su propulsión de turbinas de vapor—, estaba armado con 10 cañones de 305 mm —ocho podían disparar por una banda— y su blindaje alcanzaba los 280 mm. Sin embargo, este acorazado no fue concebido inicialmente como base

de una nueva flota, sino como una plataforma de pruebas. Fue el desafío alemán lo que lo convirtió en el buque principal de la *Royal Navy* en detrimento del crucero de batalla, el navío preferido de Fisher.

La aparición de ambos tipos de barcos trocó en obsoletos a todos los acorazados –llamados a partir de ese momento *predreadnoughts*– y cruceros acorazados del mundo. En consecuencia, la gran superioridad británica existente en 1906 desapareció de la noche a la mañana y permitió al resto de las grandes potencias partir en igualdad de condiciones en la creación de sus flotas. En el Imperio alemán, Tirpitz y Guillermo II percibieron rápidamente que la aparición del Dreadnought era una oportunidad para crear una armada capaz de rivalizar con la *Royal Navy*, aunque el almirante pensaba que la construcción de dicho acorazado tenía por objeto neutralizar a la *Kaiserliche Marine*, ya que un buque de ese tamaño no podía atravesar el canal de Kiel en 1906. Por su parte, el monarca estaba indignado porque este barco respondía al diseño que él había defendido y cuya construcción se había retrasado por la desidia de los almirantes. No obstante, más allá de estas posiciones particulares, con la aparición de este buque Berlín se enfrentaba a un dilema especialmente pernicioso para el que no había una solución fácil: movilizar sus recursos para iniciar una carrera naval que, seguramente, perdería o abandonar por completo su aspiración de convertirse en una potencia mundial y buscar un acuerdo con el Reino Unido.⁶² La decisión era aún más complicada porque en 1906 la teoría del riesgo ya no tenía ningún valor estratégico tras la destrucción de la flota rusa por Japón, la alianza entre París y Londres y los acuerdos del Reino Unido con Estados Unidos. Por tanto, la *Kaiserliche Marine* se encontraría sola ante toda la *Royal Navy* con el único apoyo seguro de la flota austro-húngara en el Adriático y el no tan seguro de la *Regia Marina* italiana en el Mediterráneo. Sin embargo, Tirpitz y Guillermo II optaron por la primera opción tras limar sus diferencias. Su objetivo era conseguir una relación 4:3 en *dreadnoughts* y cruceros de batalla con la *Royal Navy*. El resultado de esta trágica decisión no solo fue que Berlín se convirtió a ojos de Londres en un enemigo seguro, sino que acarreó un gasto enorme que se prolongó hasta 1913 y que provocó un serio quebranto en las finanzas del Imperio alemán, a la vez que debilitaba al Ejército porque «la economía alemana nunca tuvo la fuerza necesaria para sostener un programa naval de este tipo y mantener sus compromisos de defensa continental».⁶³ Pero ¿por qué tomaron esa decisión? Porque la otra opción, renunciar a convertirse en una potencia mundial, hubiera amenazando la frágil conciencia nacional alemana, que en la esfera in-

terna se había confundido con las capacidades de proyección de poder del Estado en el exterior, lo que podía afectar incluso a la estabilidad social y política del imperio.⁶⁴

El 16 de mayo de 1906, Tirpitz consiguió que el *Reichstag* aprobara una ley suplementaria –Primera *Novelle*– que permitió la construcción de dos acorazados de 18 000 toneladas –primeros *dreadnoughts* de la clase Nassau– y un crucero acorazado de 15 000 –el *Blücher*–, que debían ser la respuesta alemana al *Dreadnought* y a los *Invincible*. Además, se inició la ampliación del canal de Kiel para que los nuevos acorazados pudieran pasar del mar del Norte al Báltico y viceversa. Sin embargo, el diseño de estos buques no era equivalente al de sus homólogos británicos. Los Nassau estaban armados con artillería de menor calibre –doce piezas de 280/45 mm– y su planta matriz estaba constituida por motores de triple expansión y no por los de turbinas de vapor, lo que les proporcionaba una velocidad máxima de 19,5 nudos. A cambio, estaban mejor blindados y tenían una compartimentación interna más resistente. El *Blücher*, por su parte, era ya un diseño anticuado cuando empezó a construirse. Los alemanes pensaban que los cruceros de batalla británicos estaban armados con ocho cañones de 230 mm y diseñaron un buque capaz de medirse con ellos, pero, una semana después de que el nuevo crucero se pusiera en grada, el agregado naval alemán en Londres «consiguió» los planos del *Invincible*. Sin embargo, en un acto que demostraba la rigidez del sistema de gobierno imperial y la complejidad de su proceso de toma de decisiones, la construcción del buque siguió adelante con su diseño original, aunque se asumía que era claramente incapaz de enfrentarse a los navíos británicos. Su coste fue de 7 133 000 dólares ante los 9 299 000 del Nassau. El *Dreadnought*, por su parte, había supuesto un desembolso de 9 115 587 dólares. Estos datos solo tienen sentido si se vinculan con la renta nacional del Imperio alemán, que en 1914 alcanzó los 12 000 millones de dólares, y la del Reino Unido, que era de mil millones menos. No obstante, aunque el valor de los primeros acorazados de ambos países era similar, entre 1906 y 1909 el incremento del precio de los acorazados y cruceros de batalla alemanes sería un 20 por ciento mayor que el de los británicos en el mismo periodo. La razón era que la construcción naval germana estaba monopolizada por muy pocas firmas, particularmente Krupp,⁶⁵ y porque eran material y tecnológicamente superiores.

Dos años después, el 27 de marzo de 1908, se aprobó otra ley complementaria –Segunda *Novelle*– que permitió a Tirpitz acelerar la construcción de buques: cuatro acorazados y cruceros de batalla por año

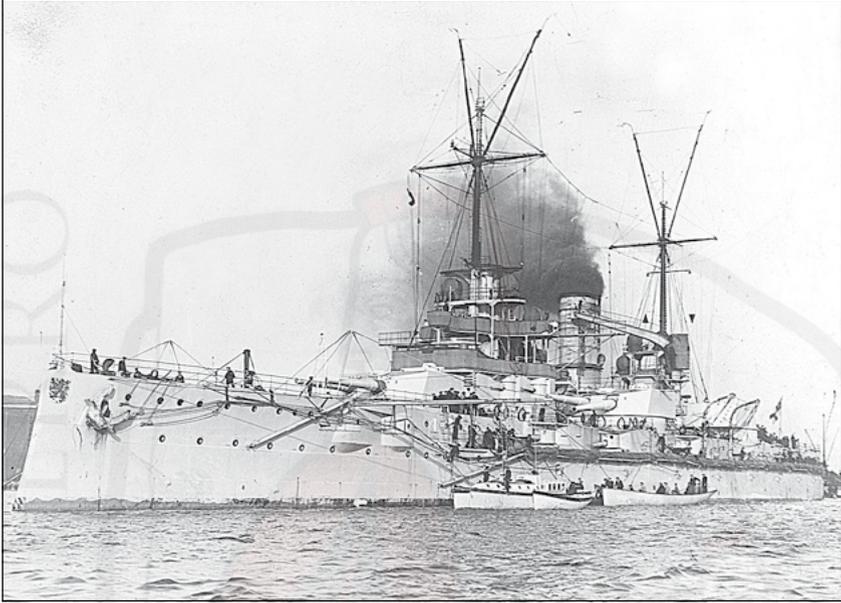


Figura 4: El acorazado SMS Nassau (1909), primer *dreadnought* alemán. Su planta matriz estaba constituida por motores de triple expansión y no de turbinas de vapor, lo que proporcionaba una velocidad máxima de 19,5 nudos.

hasta 1911. El objetivo era tener en servicio dieciséis acorazados y cinco cruceros de batalla en 1914 y treinta y ocho y veinte respectivamente en 1920. En marzo de 1909 ya se había puesto en grada la segunda clase de acorazados alemanes, los Helgoland, que todavía conservaban los motores de triple expansión, pero que estaban armados con el magnífico cañón de 305/50 mm. Igualmente, empezó la construcción de los primeros cruceros de batalla alemanes, el Von der Tann (1908) y el Moltke (1909), armados con piezas de 280 mm, pero con una planta motriz de motores de turbinas. Resulta curiosa la obsesión de Tirpitz por construir cruceros de batalla cuando se trataba de un buque diseñado *ex profeso* para la defensa del comercio marítimo en aguas abiertas. No obstante, en el caso alemán, su potente blindaje les permitió integrarse en la línea de batalla. En todo caso, esta nueva norma jurídica facultó al Imperio alemán casi igualar al Reino Unido en la carrera de los acorazados, ya que el Parlamento solo había financiado dos nuevos buques capitales –un acorazado y un crucero de batalla– en su presupuesto para 1908-1909. En marzo de 1909, Berlín contaba con diez acorazados y cruceros de batalla construidos o en construcción ante los doce británicos.⁶⁶ Al tiempo, los alemanes pusieron en marcha una política internacional de

relaciones públicas para justificar su programa de expansión naval frente a la posición intransigente de Londres y ganarse así el apoyo de otras naciones. En este sentido, un oficial de la *Kaiserliche Marine* escribió en una revista académica norteamericana:⁶⁷

Inglaterra, por supuesto, tendrá que acostumbrarse gradualmente al hecho de que en el futuro otras naciones también protegerán sus intereses en el mar más de lo que solían hacerlo durante el siglo pasado. No solo Alemania, sino también Estados Unidos, Francia (que planea la creación de una armada muy superior a la alemana), Japón, Italia, Austria y Rusia, tienen razones para ampliar sus armadas. Estos hechos harán que en el futuro sea imposible que Inglaterra mantenga su actual supremacía sobre todas las demás marinas, y especialmente sobre las dos siguientes más fuertes combinadas [...].

La armada que está construyendo [el Imperio Alemán] para servir a este propósito nunca puede ser llamada una armada ofensiva, sino solo una armada defensiva.

Pero estas acciones no dieron los frutos esperados. El resto de grandes potencias no apoyó al Imperio alemán, a la vez que el Reino Unido decidió tomarse en serio el desafío naval germano aprovechando no solo que construía sus buques a menor precio, sino que era más rico financieramente y que disponía de mayores recursos.⁶⁸ A finales de marzo de 1909, el Parlamento aprobó las estimaciones navales para 1909-1910, que incluían seis acorazados y dos cruceros de batalla. En diciembre de 1909 se pondrían en grada tres y uno de estos buques respectivamente y el resto en abril de 1910 si Alemania se negaba a terminar la competición. Sin embargo, la élite política y militar británica empezó a asumir también que el *Two-Power Standard* sería imposible de mantener en una competición iniciada desde cero y lo sustituyó por una ventaja del 60 por ciento en acorazados y cruceros de batalla sobre el Imperio alemán. Este incremento en la construcción de buques capitales provocó importantes tensiones en el Reino Unido entre la Cámara de los Comunes, dominada por el Partido Liberal —que lideraba el ejecutivo encabezado por Herbert Asquith—, y la de los Lores, de mayoría conservadora, que se negaba a ratificar la ley porque implicaba un aumento del impuesto de la renta que afectaba a los británicos de mayores ingresos. El veto fue superado y, en mayo de 1910, el Reino Unido construyó ocho acorazados y cruceros de batalla, que se vieron ampliados cuando Australia y Nueva Zelanda se comprometieron a

pagar dos cruceros de batalla que llevarían sus nombres, puestos en grada en junio de 1910. Fueron los últimos de la decena de buques de guerra pesados construida para la *Royal Navy* en doce meses para superar el desafío germano. En el mismo periodo, Berlín puso en grada solo tres: dos acorazados de la clase Kaiser y el crucero de batalla Goeben. Así, un año después de casi alcanzar la paridad con los británicos en buques capitales construidos, Tirpitz se enfrentaba a una inferioridad de 22:13.⁶⁹

De manera simultánea a esta carrera naval anglo-alemana, las crisis políticas se sucedieron en Europa. La situación exterior del Imperio alemán se había degradado de forma definitiva en el verano de 1907 cuando Rusia y el Reino Unido firmaron un convenio por el que resolvían sus litigios en Persia, Afganistán y el Tíbet. Según Clark, no se trataba en ningún caso de una alianza contra Berlín *per se*, sino que, por el contrario, los británicos intentaron apaciguar a San Petersburgo, la mayor amenaza contra su imperio, y en consecuencia aceptaron enfrentarse con Berlín.⁷⁰ Pero Kissinger consideró que fue la política errática de Berlín la que logró «la extraordinaria hazaña de aislarse y de unir a tres antiguos enemigos en una coalición hostil en su contra». Para demostrar su teoría se apoyó en el memorando Crowe, fechado el 1 de enero de 1907, en el que un funcionario del *Foreign Office*, Eyre Crowe, abogaba por una alianza con Rusia y Francia si Berlín no dejaba de inmiscuirse en los asuntos mundiales del resto de potencias y no detenía su programa naval.⁷¹ No obstante, aunque el secretario de Asuntos Exteriores Edward Grey le dio mucho valor, este documento se redactó por iniciativa personal de Crowe y no puede considerarse que reflejara la posición de Londres. Por su parte, Murray consideraba que «el crecimiento del poder naval alemán amenazaba realmente los intereses vitales de Gran Bretaña, y simples cálculos de seguridad guiaron la respuesta británica».⁷² Estas hipótesis se pueden considerar correctas en su conjunto. Por un lado, la élite política alemana, desorientada y carente de un programa elaborado de política exterior, había rechazado los ofrecimientos de alianza de Londres y París y se había lanzado a una carrera naval que ponía en peligro los intereses vitales del Reino Unido. Por otro, la británica, temerosa de los peligros que conllevaba esta carrera, estaba dispuesta a estrechar los lazos con Francia y Rusia para aislar a Berlín y evitar a la vez la posibilidad de que pudiera gestarse una alianza entre las tres potencias continentales. En todo caso, esta decisión terminó de cerrar el cerco sobre el Imperio alemán.

Al año siguiente, Guillermo II decidió actuar de nuevo para romperlo. El objetivo fue ahora Rusia y los Balcanes, donde contribuyó a desencadenar la Crisis de Bosnia-Herzegovina (1908-1909). En 1906,

el conde Agenor Gołuchowski, ministro de Asuntos Exteriores austro-húngaro, inició una serie de represalias comerciales contra Serbia, conocida como la «guerra del Cerdo», para hundir su economía. El fracaso fue completo. Su sucesor, el también conde Alois von Aerenthal, optó por el enfrentamiento directo con Sarajevo. La propaganda serbia era muy intensa en Bosnia-Herzegovina, una región del Imperio otomano administrada por Austria-Hungría desde el Congreso de Berlín (1878). El ministro, con el apoyo de Berlín, decidió anexionarse este territorio para frenar a los nacionalistas yugoslavos. La excusa fue la Revolución de los Jóvenes Turcos, que, el 24 de julio de 1908, se habían hecho con el poder en Constantinopla. Poco después, el 5 de octubre, el Ejército de la monarquía dual ocupó la región. De forma inmediata, Sarajevo pidió ayuda a San Petersburgo para detener el movimiento de Viena, pero Nicolás II no pudo actuar porque sus fuerzas armadas aún no se habían recuperado de la derrota ante Japón. El zar solicitó entonces el apoyo de París. Sin embargo, el Gobierno francés se negó a comprometerse en un conflicto en los Balcanes con el argumento de que su Ejército no estaba preparado. El resultado fue, por tanto, que Serbia y Rusia quedaron humilladas por Viena y Berlín, pero ni los alemanes ni los austrohúngaros lograron sus objetivos. El nacionalismo yugoslavo, inspirado por Serbia, no quedó aniquilado y Nicolás II, en contra de las expectativas de Guillermo II, decidió estrechar sus lazos con Francia y el Reino Unido para oponerse al Imperio alemán, al que responsabilizó de lo ocurrido.⁷³

Tras este fracaso, el káiser decidió actuar de nuevo contra Francia. Esta tercera crisis fue conocida como Crisis de Agadir o Segunda Crisis Marroquí. Al confiar a este país y a España la vigilancia de los principales puertos marroquíes, la Conferencia de Algeciras les había proporcionado la excusa para intervenir en los asuntos internos marroquíes. Este hecho quedó patente cuando, en abril de 1911, el sultán Muley Hafid, sitiado por rebeldes en Fez, llamó en su auxilio a los franceses. París tenía un sólido argumento para enviar sus fuerzas militares en apoyo del monarca, aun cuando esta decisión chocaba con las cláusulas de Algeciras. El secretario de Estado de Asuntos Exteriores alemán, Alfred von Kiderlen-Wächter, consideró que esta situación podía favorecer los intereses coloniales de Berlín, al tiempo que le permitía humillar a Francia e incluso romper la Triple Entente si demostraba a este país que sus aliados no le ayudaban en una situación de crisis. Guillermo II y el canciller Theobald von Bethmann-Hollweg —a pesar de que en sus memorias reconociera que el desencadenamiento de este incidente fue un error— apoyaron el plan. El 1 de julio de 1911, el cañonero alemán Panther entró en

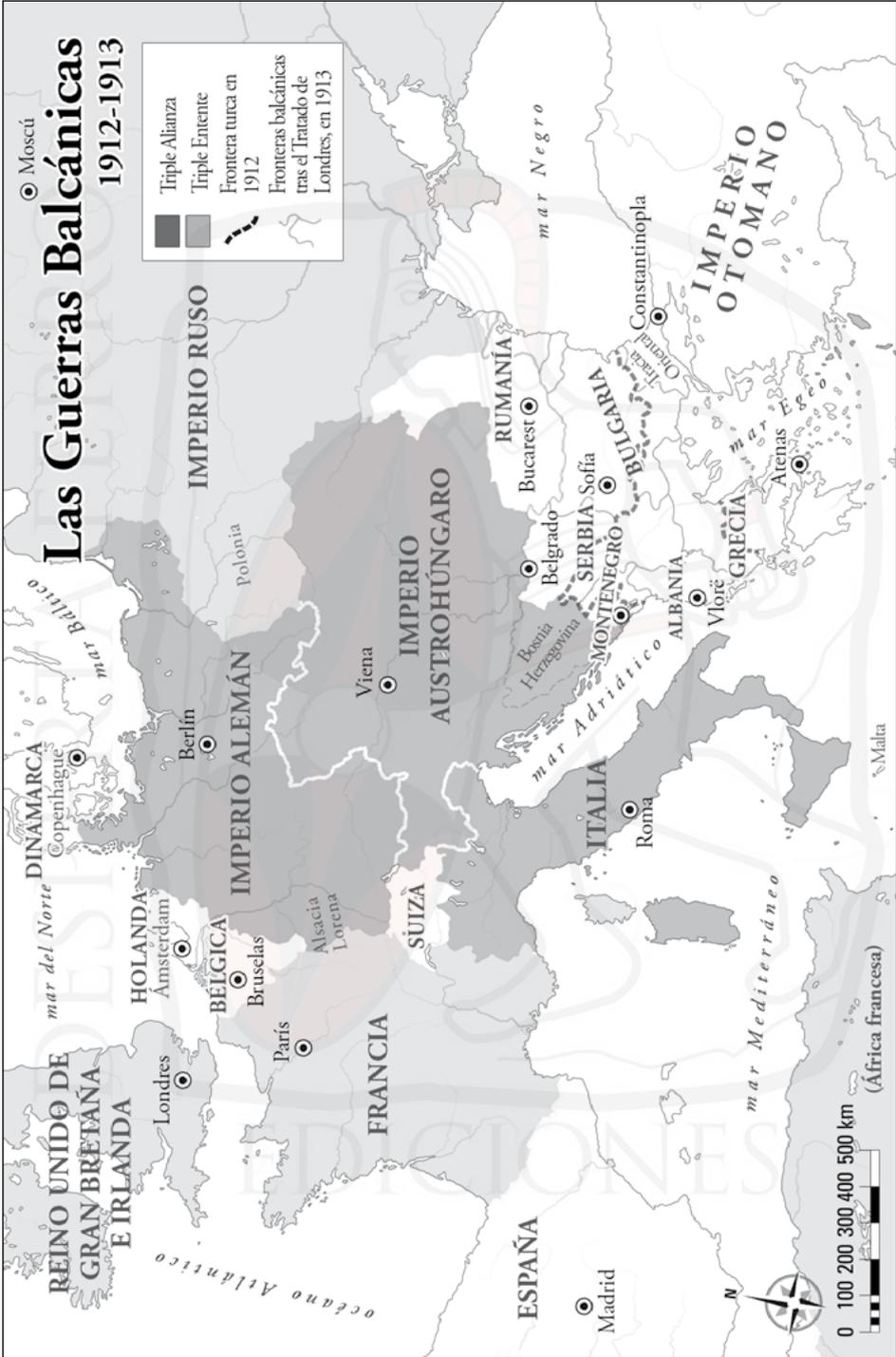
el puerto de Agadir con el objetivo de frenar la intervención francesa en Marruecos y los acontecimientos se precipitaron. San Petersburgo se inhibió en respuesta a la actitud gala en la Crisis de Bosnia-Herzegovina. El Gobierno francés carecía de una posición consensuada acerca de cómo encarar este desafío, donde destacaba la postura del ministro de Asuntos Exteriores, Casimir de Selves, contrario a pagar la retirada alemana de Marruecos a cambio de una zona del Congo francés. En esta tesitura, la intervención de Londres resultó decisiva al apoyar a Francia como en Algeciras. Después de tres meses de negociaciones, el 4 de noviembre se firmó un acuerdo colonial franco-alemán. París cedió gran parte del Congo francés a Berlín a cambio de una pequeña porción del Camerún alemán, el llamado «pico del pato». En contraprestación, recibió el beneplácito germano para su protectorado sobre Marruecos, que se estableció al año siguiente. Este compromiso fue duramente criticado en el Imperio alemán porque se entendió como una derrota.⁷⁴

Poco antes de que tuviera lugar este nuevo fracaso de la diplomacia alemana, Tirpitz se convenció de que el Imperio alemán había perdido la carrera naval con el Reino Unido en 1910 y decidió llegar a un acuerdo con los británicos: «como punto de partida para las negociaciones mencioné primero la proporción de 3:4, pero más tarde me declaré dispuesto de la proporción de 2:3 y al final me decidí por la proporción de 10:16. Esta cifra fue finalmente propuesta por el Almirantazgo británico de Winston Churchill y aceptada por mí».⁷⁵ Por su parte, Bethmann-Hollweg intentó utilizar la flota como palanca política —teóricamente, para eso se había creado— e insistió en que un tratado naval anglo-germano debería formar parte de un acuerdo más amplio que implicara la neutralidad británica en un conflicto en Europa. El káiser hizo una propuesta similar en 1911. No obstante, entre 1910 y 1912, los alemanes pusieron en grada seis *dreadnoughts* y dos cruceros de batalla y los británicos ocho y dos, lo que redujo ligeramente la proporción de buques capitales a 32:21. Una carrera insostenible financieramente para ambos Estados. En el Imperio alemán, el aumento del presupuesto militar a 250 millones de dólares colocó al país «al borde de una debacle interna».⁷⁶ En el Reino Unido el gasto naval estaba afectando al Ejército británico —instrumento clave para la defensa del imperio—, así como impidiendo que el Partido Liberal en el poder pudiera poner en marcha sus programas de protección social, a imitación de los que existían en el Imperio alemán.⁷⁷

En estas circunstancias, el primer ministro Herbert Asquith (1906-1916) y el secretario del *Foreign Office* Edward Grey se mostraron dispuestos a llegar a un acuerdo con Berlín para poner fin a la carrera naval. En

febrero de 1912, gracias a la mediación de dos hombres de negocios —el financiero británico Ernest Cassel y el naviero alemán Ballin—, Londres envió al germanófilo secretario de Estado de Guerra, Richard Bardon, lord Haldane, a Berlín. El único objetivo del Gobierno británico era garantizarse la supremacía marítima y frenar el programa de construcción naval alemán para hacer lo propio con el suyo. Para lograrlo estaban dispuestos a apoyar a Berlín para que ocupara los territorios portugueses en el África continental. Por tanto, parecía que el programa de Tirpitz daba sus frutos: Berlín conseguía ventajas coloniales con el apoyo del ejecutivo británico. Sin embargo, Bethmann Hollweg propuso «una cláusula adicional, según la cual Inglaterra mantendría siempre una neutralidad benévola “en caso de que la guerra fuera forzada por Alemania”, pero *sir* Edward Grey se negó rotundamente a tal adición, y eso, también, como explicó a nuestro embajador, por temor a que pusiera en peligro las amistades existentes con otras potencias. Este fue el punto decisivo».⁷⁸ La posición del secretario del *Foreign Office* demostró definitivamente a los alemanes que para Londres era más importante mantener la amistad con Rusia y Francia que llegar a un entendimiento con Berlín. Por tanto, una manifestación explícita de que la construcción de una potente armada como instrumento para conseguir ventajas en política exterior había fracasado. El nuevo primer lord del Almirantazgo, Winston Churchill, tampoco contribuyó a lograr el acuerdo al calificar públicamente a la *Kaiserliche Marine* como *luxury fleet* [flota de lujo] el 9 de febrero en Glasgow (Escocia), lo que provocó un incidente con Berlín. El resultado de esta falta de éxito en las negociaciones fue que Tirpitz rechazó la idea de Churchill de un año de «vacaciones navales»⁷⁹ y logró que el 12 de mayo de 1912 el *Reichstag* aprobara la Tercera *Novelle*, que autorizó los tres primeros acorazados König y puso las bases para una flota submarina de setenta y dos unidades. El gasto naval acaparó entonces más del 35 por ciento del presupuesto de 1911-1912, aunque fue la última manifestación del desafío de Guillermo II y Tirpitz a la *Royal Navy*.⁸⁰

En paralelo, Londres tomó una decisión que demostró el fracaso completo de la *Risikogedanke*: la concentración de sus buques en el mar del Norte, donde habrían de conformar la flota más importante del mundo, la *Grand Fleet* [Gran Flota]. La antaño poderosa *Mediterranean Fleet* [Flota del Mediterráneo] desapareció paulatinamente: sus catorce acorazados en 1902 pasaron a ocho en 1904 y a seis en 1906, a la vez que Gibraltar en vez de Malta se convertía en su base principal. En teoría, desde esa nueva localización podía operar tanto en el Mediterráneo como en el Atlántico, pero el acuerdo era que se trasladaría al mar del Norte



en tiempo de guerra. Por su parte, la *Home Fleet* [Flota Metropolitana] se convirtió en la *Channel Fleet* [Flota del Canal] y la antigua *Channel Fleet* pasó a ser la *Atlantic Fleet* [Flota del Atlántico], capaz de reforzar, al menos en teoría, a la *Channel Fleet* y a la *Mediterranean Fleet*. El objetivo de Churchill era dejar solo una fuerza de cruceros en Malta, lo que significaba el abandono del Mediterráneo por parte de los buques pesados británicos en tiempo de guerra. El *Foreign Office* se opuso, por razones diplomáticas, a la reducción de fuerzas en este teatro de operaciones, clave en la estrategia global del Imperio británico. En 1913, se acordó mantener de forma permanente en el Mediterráneo de dos a tres cruceros de batalla, un escuadrón de cruceros acorazados, una flotilla de destructores y de submarinos en Malta y una flotilla de submarinos de largo alcance en Alejandría. Los franceses, por su parte, transfirieron de Brest a este teatro de operaciones el único escuadrón de acorazados que mantenían en el Atlántico. Este reparto de responsabilidades era una manifestación explícita de que los acuerdos a los que habían empezado a llegar los estados mayores terrestres y navales de los tres países de la Triple Entente desde 1912 los empujaba a actuar de forma conjunta en el caso de un conflicto que involucrara a uno de ellos, como ocurrió en 1914.⁸¹

Mientras tenían lugar estos acontecimientos, estalló una nueva crisis balcánica. El embajador ruso en Serbia, Nicholas Hartwig, un ferviente paneslavista con gran influencia en la política exterior de ese país balcánico, animó a Sofía a que firmara una alianza con Belgrado para repartirse la Macedonia otomana y aprovechar así la inestabilidad que reinaba en Constantinopla tras su derrota en la Guerra Ítalo-Turca (1911-1912). Este tratado, rubricado el 13 de marzo de 1912, constituyó el núcleo de una coalición de Estados balcánicos a la que también se adhirieron Grecia y Montenegro, denominada Liga de los Balcanes. El 13 de octubre, los cuatro países enviaron un ultimátum a la Sublime Puerta y le declararon la guerra. Tras una rápida campaña, el Ejército otomano fue completamente derrotado. El 3 de diciembre se firmó un armisticio que puso fin a la denominada Primera Guerra de los Balcanes.

El hecho de que este conflicto hubiera sido auspiciado por Rusia, y que el gran vencedor fuera Serbia, que había doblado su territorio al anexionarse buena parte de Macedonia, alertó tanto a Berlín como a Viena, pero fue el Reino Unido quien tuvo la intervención más destacada. Grey convocó al embajador alemán, el príncipe Karl Max Lichnowsky, y le insinuó la posibilidad de que Londres pudiera entrar en guerra con Berlín si atacaba a la alianza franco-rusa.⁸² Guillermo II comprendió entonces que el acuerdo entre París, Londres y San Petersburgo era imposible de

romper y convocó una reunión en Berlín con el alto mando militar el 8 de diciembre para discutir la situación. A la misma asistieron Tirpitz, Moltke –jefe del Gran Estado Mayor–, el almirante Georg von Müller –jefe del *Marinekabinett* [Gabinete Naval Imperial]– y el almirante August von Heeringen –jefe del *Admiralstab* [Estado Mayor General Naval]–. Durante el encuentro, Moltke y el káiser abogaron por una guerra preventiva, lo que suponía poner en marcha el Plan Schlieffen. Por el contrario, los almirantes consideraron que la *Kaiserliche Marine* no estaba todavía preparada. Ante esta respuesta, el monarca los conminó a que aceleraran el programa de construcción de submarinos –un arma considerada secundaria por el secretario de Estado de la RMA– para atacar el tráfico comercial británico. Estas decisiones han llevado a los historiadores marxistas alemanes Röhl y Fischer a considerar que a partir de ese momento se inició una cuenta atrás que llevó al estallido de la Gran Guerra en el verano de 1914, por lo que el Imperio alemán fue el gran responsable de este conflicto. Por el contrario, Clark considera que la reunión no tuvo ninguna trascendencia porque Bethmann-Hollweg frenó las actitudes agresivas de los militares.⁸³

No obstante, para comprender la esencia de esta reunión debemos vincularla con dos hechos. El primero, la desmoralización y pesimismo de los militares germanos ante una contienda inevitable que no podía retrasarse más por la progresiva desintegración del Imperio austrohúngaro, la expansión militar y ferroviaria de Rusia y la, más que segura, intervención británica al lado de París y San Petersburgo.⁸⁴ Si el Ejército alemán aún gozaba de ventaja ante sus enemigos debía aprovecharla de forma inmediata. El segundo, el fracaso de las negociaciones para limitar la carrera naval que hubiera excluido a Londres de un conflicto europeo. A partir de ese momento, la *Kaiserliche Marine* careció de valor como instrumento político y fuerza militar, dada su inferioridad ante la *Royal Navy*. Guillermo II, ante esta tesitura, decidió apostar por otra estrategia bélica –fuerzas terrestres y submarinos– para tener posibilidades de éxito en un futuro conflicto. Como manifestación de este cambio de posición, al año siguiente, el *Reichstag* financió una importante expansión del Ejército, una decisión que tuvo dos derivadas. La primera, que la marina de guerra pasó a tener una posición secundaria en la estrategia alemana frente a la fuerza terrestre. En 1913-1914, su parte en el gasto de defensa se redujo a algo menos del 25 por ciento –116 825 000 dólares–. Este presupuesto incluyó un nuevo crucero de batalla por año (el *Lützow* en 1912-1913 y el futuro *Hindenburg* en 1913-1914), aunque solo un nuevo acorazado de la clase *König* en 1912-1913 y los dos primeros acorazados de la clase *Bayern* en 1913-14. Frente a estos cinco buques capitales,

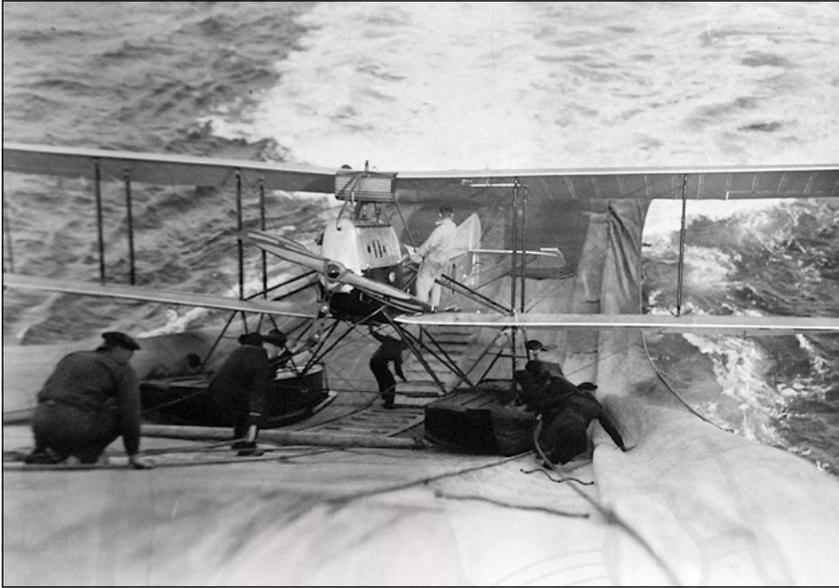


Figura 5: El crucero de batalla SMS Lützow (1915) durante las pruebas de despliegue de un hidroavión en alta mar. Para la maniobra utiliza una vela que tiende desde la popa hasta el agua.

el presupuesto naval británico alcanzó para el periodo 1913-1914 la cifra de 236 175 000 dólares, lo que le permitió poner en grada diez grandes acorazados en dos años: los cinco de la clase Queen Elizabeth e igual número de la Royal Sovereign.⁸⁵ La segunda, que la posibilidad de iniciar una guerra preventiva, deseada por Moltke y los generales, se convirtió en una opción probable.

Mientras estos hechos tenían lugar, se había convocado en Londres una conferencia para discutir la paz en los Balcanes. Desde su inicio, se manifestaron las diferencias entre Sofía y Belgrado. Esta situación fue aprovechada por Austria-Hungría, apoyada por el Imperio alemán, para provocar un nuevo conflicto, pues pensaba que el potente Ejército búlgaro podría acabar con la amenaza que suponía el nacionalismo yugoslavo. Pero se equivocaba. El 29 de junio, las fuerzas de Sofía atacaron a sus vecinos e iniciaron la Segunda Guerra de los Balcanes, pero se vieron superadas de inmediato por la suma de los Ejércitos de Grecia, Rumanía, Montenegro y del Imperio otomano, los cuales decidieron apoyar a Serbia. Los búlgaros fueron derrotados en quince días. Viena quiso entonces intervenir contra Belgrado, pero Berlín, tras la reunión del 8 de diciembre, le hizo desistir. Los países balcánicos firmaron entonces el Tratado de Bucarest el 10 agosto 1913. El sultán solo conservaba Constantinopla y Tracia Oriental

con Adrianópolis en Europa, mientras que Bulgaria había perdido parte de la Macedonia recientemente conquistada, aunque conservaba Tracia, lo que le proporcionaba una salida al Mediterráneo. Por el contrario, Serbia había doblado su territorio y aparecía como la gran vencedora de las guerras balcánicas, por lo que se convirtió, definitivamente, en el imán que necesitaban los nacionalistas yugoslavos para crear el gran Estado que los agrupara. Sin embargo, en esta difícil coyuntura, Viena fue capaz de obligar a Belgrado mediante un ultimátum enviado el 17 de octubre —con el apoyo de las grandes potencias— a evacuar la zona de Albania que había ocupado. Esta decisión demostró al Gobierno austrohúngaro «el axioma de que en última instancia Serbia solo entendería la fuerza».⁸⁶

Esta opción volvió a emplearse tras el asesinato del archiduque Francisco Fernando, heredero de la Corona de Austria-Hungría, y de su esposa Sofía Chotek por un estudiante serbo-bosnio, Gavrilo Princip, en Sarajevo el 28 de junio de 1914. La implicación de oficiales serbios en este magnicidio era evidente.⁸⁷ Viena decidió enviar un ultimátum a Belgrado el 23 de julio, que fue aceptado casi en su totalidad. Sin embargo, no se dio por satisfecha. El 28 de julio, el emperador Francisco José I declaró la guerra a Serbia. A partir de ese momento, los sistemas de alianzas se pusieron en marcha. El Imperio ruso respondió a la decisión de Austria-Hungría con la movilización de sus fuerzas el día 30 y Berlín replicó con un ultimátum que exigía su desmovilización al día siguiente. Ante la negativa del zar, el Gobierno alemán declaró la guerra a Rusia el 1 de agosto, a Francia el 3 y a Bélgica el 4. La Gran Guerra había comenzado.

¿Quién fue el causante de este conflicto? El debate acerca de la *Kriegsschuldfrage* [Cuestión acerca la responsabilidad en la guerra] sigue abierto hasta nuestros días.⁸⁸ No obstante, resulta probable que Berlín representara un papel clave en el origen de la Primera Guerra Mundial, como reconoció el príncipe Lichnowsky en un importante documento redactado en 1916:⁸⁹

1. Animamos al Conde Berchtold⁹⁰ a atacar Serbia, aunque los intereses alemanes no estaban involucrados y el peligro de una guerra mundial debía ser conocido por nosotros. El hecho de que fuéramos conscientes de la redacción del Ultimátum es completamente irrelevante.
2. Durante el tiempo transcurrido entre el 23 y el 30 de julio de 1914, cuando el Sr. Sazonov⁹¹ declaró enfáticamente que no toleraría ningún ataque a Serbia, rechazamos las propuestas británicas de mediación, aunque Serbia, bajo la presión rusa

y británica, había aceptado casi la totalidad del Ultimátum, y aunque se podría haber llegado fácilmente a un acuerdo sobre los dos puntos en cuestión, y el Conde Berchtold estaba incluso dispuesto a contentarse con la respuesta serbia.

3. El 30 de julio, cuando el Conde Berchtold quería llegar a un acuerdo, enviamos un ultimátum a Petrogrado sólo a causa de la movilización rusa, aunque Austria no había sido atacada; y el 31 de julio declaramos la guerra a Rusia, aunque el zar empeñó su palabra de que no ordenaría la marcha de ningún hombre mientras duraran las negociaciones, destruyendo así deliberadamente la posibilidad de un arreglo pacífico.

Por tanto, como ha escrito Ferguson, «el enigma para el historiador siempre ha sido explicar por qué el Gobierno de Berlín persistió en esta empresa [apoyar la guerra de contra Serbia] frente a la amplia evidencia de que de hecho conduciría a una guerra europea».⁹² La respuesta a esta cuestión es doble. Por un lado, el Imperio alemán se había quedado sin cartas para jugar en el tablero internacional, tras el fracaso de su programa naval y de los sucesivos intentos para romper el cerco internacional al que estaba sometido. Por otro, para Berlín, la expansión militar de Francia y Rusia hacían inevitable un conflicto en el continente. Ante esta disyuntiva, la única solución viable para la élite alemana era desencadenar una guerra preventiva contra ambos países de acuerdo con el Plan Schlieffen, pues, como señaló Gray tras la Gran Guerra: «Alemania no tenía miedo al presente, porque creía que su ejército era invulnerable, pero temía que dentro de unos años pudiera tener miedo [...] Alemania tenía miedo del futuro».⁹³ Resulta curioso que el antiguo secretario del *Foreign Office* mencionara el miedo como un sentimiento alemán cuando fue el pánico a perder el imperio la piedra angular sobre la que se articuló la política exterior británica desde 1901. Una dinámica que rompió el equilibrio europeo e hizo posible el estallido de un conflicto en el continente.

NOTAS

- 1 Grenville, J., 1991, 459.
- 2 Kissinger, H., 1998, 189.
- 3 *Ibid.*, 186-187.

- 4 Förster, S. y Nagler, J. (eds.), 2002, 128.
- 5 Clark, Ch., 2014, 170-172.
- 6 El heredero al trono alemán, Federico III, estaba casado con la primogénita de la reina Victoria del Reino Unido, del mismo nombre que su madre. Guillermo II era, por tanto, nieto de la soberana inglesa, sobrino de Eduardo VII (1902-1910) y primo hermano de Jorge V (1910-1936).
- 7 Craig, G. A., 1978, 117.
- 8 Clark, Ch., *op. cit.*, 177.
- 9 Fergusson, N., 2012, 92-93.
- 10 Wehler, H.-U., 1976, 423.
- 11 Fergusson, N., *op. cit.*, 92.
- 12 Perry, M. C. y Pineau, R., 1968. Auslin, M. R., 2004, 34-50.
- 13 Palmer, M., 1999, 12-22.
- 14 Herwig, H., 1976, 15.
- 15 *Ibid.*, 18. Carl Schurz era un liberal prusiano que, tras el fracaso de la revolución de 1848-1849, se trasladó a Estados Unidos. Fue senador por Misuri (1868-1874) y estaba vinculado a la compañía marítima más importante del mundo, la *Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft* [Línea Naviera Hamburgo-América, HAPAG], dirigida por Albert Ballin.
- 16 Kissinger, H., *op. cit.*, 259-260.
- 17 Fergusson, N., *op. cit.*, 93-98.
- 18 Herwig, H., 1991, 95.
- 19 Sondhaus, L., 2014, 18-19. Clase Brandenburg (1893): 11 875 toneladas de desplazamiento, 17 nudos de velocidad y armados con 4 cañones de 280/40 mm, dos de 280/25 mm y ocho de 105/45; clase Royal Sovereign (1889): 14 150 toneladas, 17,5 nudos de velocidad y armados con 4 cañones de 343/30 y 10 de 152/40.
- 20 Mahan, A. T., 1901.
- 21 Tirpitz, A. von, 1919, vol. I, 46-57.
- 22 *Ibid.*, 118-130.
- 23 Halpern, P., 2012, 16-17. Sondhaus, L., *op. cit.*, 20-22. Tirpitz, A. von, *op. cit.*, vol. I, 263.
- 24 Herwig, H., 1991, 36-40.
- 25 Clark, Ch., *op. cit.*, 184.
- 26 Murray, M., 2010, 668.
- 27 Berghahn, V., 1971, 11-20, 592-604. Kehr, E., 1975. Herwig, H., 1991, 39. Sheehan, J. J., 1968, 166-174. Snyder, J. L., 1991, 70-90. Wehler, H.-U., 1976. Acerca del debate historiográfico en torno a las causas de la construcción de la flota alemana, *vid.* Kelly, P., 2011, 22-31.
- 28 Clark, Ch., *op. cit.*, 188.
- 29 Sondhaus, L., *op. cit.*, 22-23. Tirpitz, A. von, *op. cit.*, vol. I, 147-152.
- 30 El *Ostasiengeschwader* era más potente que el escuadrón de Dewey. Herwig, H., 1976, 31. Tirpitz, A. von, *op. cit.*, vol. I, 242. Irene: 4271 toneladas de desplazamiento, 18 nudos de velocidad y armado con 4 cañones de 150/30 mm, 10 de 150/22 y 6 de 37/40 mm. La armadura de la cubierta horizontal era de 50 mm.
- 31 Los cruceros protegidos se caracterizaban por llevar protegidas la cubierta horizontal, las barbetas y las torres de artillería. Olympia: 5586 toneladas

- de desplazamiento, 21,7 nudos de velocidad y armado con 4 cañones de 203/35 mm y 8 de 127/40 mm. La armadura horizontal era de 120 mm, la de las barbetas de 110 mm y la de las torres de 89 mm.
- 32** Herwig, H., 1976, 31.
- 33** Tirpitz, A. von, *op. cit.*, vol. I, 242.
- 34** Herwig, H., 1976, 40-109. Brandyce, H. D., 1911, 77-78.
- 35** Clark, Ch., *op. cit.*, 182.
- 36** Putnam Weale, B. L., 1907, 50-51.
- 37** Herwig, H., 1991, 41-44. Kelly, P., *op. cit.*, 166-222. Sondhaus, L., *op. cit.*, 23-24. Tirpitz, A. von, *op. cit.*, vol. I, 152-165.
- 38** Clark, Ch., *op. cit.*, 185-186.
- 39** Marder, A., 2014, vol. I, 42-51. Sondhaus, L., *op. cit.*, 22-23.
- 40** Rock, S., 1988, 342-364.
- 41** Fergusson, N., *op. cit.*, 100-101. Burgess, J. W., 1904, 1-2. Clark, Ch., *op. cit.*, 180.
- 42** Clark, Ch., *op. cit.*, 168-169.
- 43** Fergusson, N., *op. cit.*, 99-100.
- 44** Watson, A., 2024, XXII.
- 45** Clark, Ch., *op. cit.*, 33-36, 47-48. Watson, A., *op. cit.*, 2.
- 46** Meaney, N., 2009, 56-61.
- 47** Clark, Ch., *op. cit.*, 190.
- 48** Bülow, B. von, 1931, vol. II, 203.
- 49** Bethmann-Hollweg, Th., 1919, vol. I, 31.
- 50** Berntzentidl, A. B., 2012.
- 51** La reunión del Comité de Defensa Imperial del 1 de junio de 1906 así lo confirma. Fergusson, N., *op. cit.*, 110-111.
- 52** Salmon, P., 2002, 71-111.
- 53** Roberts, J., 2016, 15-47.
- 54** Poundstone, H. C., 1903, 161-74.
- 55** South Caroline y Michigan: 16 000 toneladas de desplazamiento, 18,5 nudos de velocidad y armados con 8 cañones de 305/45 y 22 de 76/50 mm. No se han considerado nunca del tipo Dreadnought por su escasa velocidad.
- 56** Cuniberti, V., 1903, 407-409.
- 57** Dodson, A., 2016, 167-174. Herwig, H., 1991, 55.
- 58** Itani, J., Lengerer, H. y Rehm-Takahara, T., 1992, 53.
- 59** Gardiner, R. y Gray, R. (eds.), 1985, 238.
- 60** Agamemnon y Lord Nelson: 16 500 toneladas de desplazamiento, 18 nudos de velocidad y armados con 4 cañones de 305 mm y 10 de 234 mm.
- 61** Gardiner, R. y Brown, D. K. (eds.), 2003, 15. Herwig, H., 1991, 54-56. Marder, A., *op. cit.*, vol. I, 98-110.
- 62** Herwig, H., 1991, 221-283.
- 63** Herwig, H., 1991b, 221-283.
- 64** Murray, M., *op. cit.*, 684.
- 65** Blücher: 15 842 toneladas de desplazamiento, 25,4 nudos de velocidad y armado con 12 cañones de 210/45 mm y 8 de 150/45 mm. Herwig, H., 1991, 57. Kelly, P., *op. cit.*, 263-292. Tirpitz, A. von, *op. cit.*, vol. I, 263-266. El coste de los buques en marcos de oro en Herwig, H., 1991, 265,

271. Para convertirlos en dólares hemos utilizado la relación 4/1 (marco oro/dólar) y 20,45/1 (marco oro/libra esterlina) estable dentro del patrón oro existente hasta 1914. La renta nacional del Imperio alemán y del Reino Unido en Kennedy, P., 1994, vol. I, 310.
- 66 Kelly, P., *op. cit.*, 293-310. Marder, A., *op. cit.*, vol. I, 196-197. Sondhaus, L., *op. cit.*, 27-28. Tirpitz, A. von, *op. cit.*, vol. I, 267-271. Para justificar esta cuasi paridad, un oficial naval alemán escribió un artículo en una revista académica estadounidense.
- 67 A German Naval Expert, 1909, 256 y 257.
- 68 Aunque la renta nacional del Imperio alemán era superior a la del Reino Unido en 1914 –12 000 millones de dólares ante 11 000 millones–, los británicos tenían inversiones en el mundo por la fantástica cifra de 19 500 millones de dólares. Kennedy, P., *op. cit.*, vol. I, 294.
- 69 Marder, A., *op. cit.*, vol. I, 198-212. Sondhaus, L., *op. cit.*, 29-30.
- 70 Clark, Ch., *op. cit.*, 194-195.
- 71 Kissinger, H., *op. cit.*, 269-276.
- 72 Murray, M., *op. cit.*, 685.
- 73 Clark, Ch., *op. cit.*, 116-120.
- 74 Bethmann-Hollweg, Th., 1919, 31-36. Churchill, W., 2014 (1923-1931), 44-68. Tirpitz, A. von, *op. cit.*, vol. I, 275-276.
- 75 Tirpitz, A. von, *op. cit.*, vol. I, 271.
- 76 Herwig, H., 1991, 68.
- 77 En Alemania, que desde los tiempos de Bismarck había empezado a construir una formidable estructura de medidas de bienestar social, el gasto del Estado representaba el 18 por ciento; y en Gran Bretaña, que había seguido el ejemplo de Alemania desde 1906, era el 13 por ciento. Johnson, P., 2000, 14. En 1914, el 64 por ciento del presupuesto militar iba destinado a la *Royal Navy* y el resto al Ejército. Herwig, H., 1991, 71. El gasto en Defensa ocupaba el 3,2 por ciento de la renta nacional, mientras que todo el presupuesto anual británico representaba el 12,3 por ciento de la misma. Kennedy, P., *op. cit.*, vol. I, 294. Acerca del sistema impositivo y la deuda pública de las grandes potencias europeas antes de 1914, *vid.* Fergusson, N., *op. cit.*, 165-189.
- 78 Bethmann-Hollweg, Th., *op. cit.*, 55.
- 79 Churchill, W., *op. cit.*, 84.
- 80 Bethmann-Hollweg, Th., *op. cit.*, 42-67. Churchill, W., *op. cit.*, 82-89. Fergusson, N., *op. cit.*, 116-117. Kelly, P., *op. cit.*, 310-340. Marder, A., *op. cit.*, vol. I, 267-278, 320-334. Tirpitz, A. von, *op. cit.*, vol. I, 271-304.
- 81 Churchill, W., *op. cit.*, 92, 107. Marder, A., *op. cit.*, vol. I, 334-357.
- 82 Clark, Ch., *op. cit.*, 378.
- 83 Fischer, F., 1975, 161-164. Röhl, J. C., 1969, 651-673. Clark, Ch., *op. cit.*, 378-380.
- 84 Entre 1900 y 1913, el ferrocarril ruso había crecido de 47 000 a 71 000 km y su renta nacional había superado a la de Francia: 7000 millones de dólares ante 6000. En 1913, el presupuesto militar de Rusia era de 357 millones de dólares (5,1 por ciento de la Renta Nacional), el de Francia de 288 (4,8 por ciento) y el del Reino Unido de 352 (3,2 por ciento). El del Imperio alemán era de 468 millones (3,9 por ciento), el de Austria-Hungría de 96 millones (3,2 por ciento) y el de Italia de 204 millones (5,1 por ciento). Fergusson,

N., *op. cit.*, 145-147, 157, 200. Kennedy, P., *op. cit.*, vol. I, 298, 310. La élite alemana tenía, por tanto, razones para ser pesimista porque la diferencia de gasto militar entre la Triple Entente y la Triple Alianza era de 229 millones anuales: 997 ante 768.

85 Herwig, H., 1991, 278. Sondhaus, L., *op. cit.*, 29-30.

86 Clark, Ch., *op. cit.*, 333.

87 *Ibid.*, 79-93. Acerca del proceso de toma de decisiones en Viena que culminó con el envío del ultimátum, *vid.* Watson, A., *op. cit.*, 1-33.

88 Muñoz Bolaños, R., 2014.

89 Lichnowsky, K. M., 1918 (1916), 40-41.

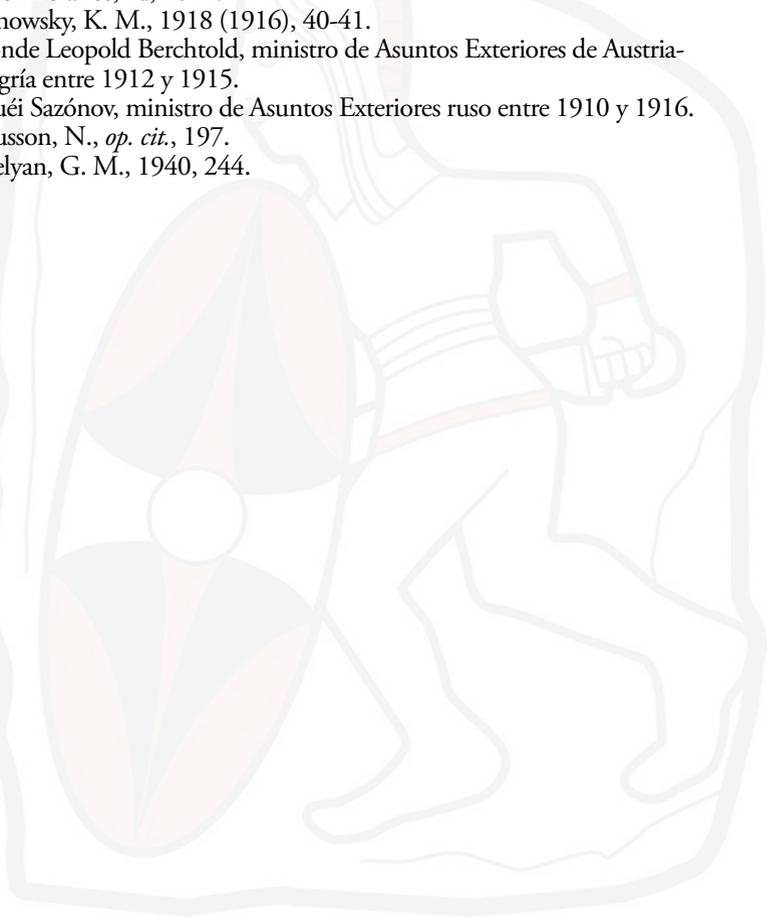
90 El conde Leopold Berchtold, ministro de Asuntos Exteriores de Austria-Hungría entre 1912 y 1915.

91 Serguéi Sazónov, ministro de Asuntos Exteriores ruso entre 1910 y 1916.

92 Fergusson, N., *op. cit.*, 197.

93 Trevelyan, G. M., 1940, 244.

DESPERTA FE



EDICIONES

DESPERTA FERRO

Libro completo [aquí](#)

EDICIONES



«La obra se aparta de sus predecesoras y gana en rigor, percepción actualizada de los problemas tanto técnicos –tratados con bastante detalle– como geopolíticos, pero procurando, al tiempo, no perder en legibilidad y claridad en la expresión de sus puntos de vista y conclusiones».

Del prólogo de Fernando Quesada

La pugna por los océanos resultó decisiva para el desenlace de la Primera Guerra Mundial, por más que haya quedado opacada por las grandes batallas terrestres que, entre trincheras y gases, han adquirido la categoría de mitos imperecederos. Sin embargo, a nivel estratégico, las grandes flotas se habían convertido en el vector que definía a las grandes potencias y su capacidad para imponerse en un conflicto que fue, en buena medida, de desgaste y resistencia.

Acciones como el bloqueo británico de las costas alemanas, el épico enfrentamiento entre los buques pesados de la *Royal Navy* y la *Kaiserliche Marine* en Jutlandia, el fracasado desembarco de Galípoli o las inmisericordes campañas sin restricciones desencadenadas por los submarinos del káiser, no solo influyeron de manera terminante en el resultado de la Gran Guerra, sino que contribuyeron a que esta se prolongara a lo largo de cuatro largos y sangrientos años.

Esta obra no explica solo las principales campañas, combates y acciones navales en todos los teatros de operaciones, tan dramáticos, sino que plantea una nueva historia de la Primera Guerra Mundial alrededor del eje naval: desde las causas que provocaron la contienda y la situación de las flotas de los beligerantes en 1914, a las dinámicas políticas, económicas y militares que definieron su posición a lo largo de esos años, los cambios en la estrategia naval y, finalmente, las consecuencias que se derivaron de la victoria aliada. Un planteamiento global e innovador en torno a una lucha de gigantes decisiva en la que titanes y lobos de acero, acorazados, destructores y submarinos pugnaron por decantar la balanza entre la Entente y las Potencias Centrales.

ISBN: 978-84-129810-2-5



9 788412 981025

P.V.P.: 27,95 €

**PRIMERA
GUERRA
MUNDIAL**