



Facultad de Ciencias Humanas y Sociales
Grado en Relaciones Internacionales

Trabajo Fin de Grado

**El desarrollo naval alemán a
finales del siglo XIX y su
efecto en la política exterior
británica.**

Un estudio de la carrera naval entre
Alemania y R. Unido.

Estudiante: **Pablo Soriano Linares**

Director: Prof. José Manuel Sáenz Rotko

Madrid, Mayo y 2021

Índice

1. Introducción	3
2. Estado previo de la cuestión en la historiografía general y metodología.....	4
2.1 Estado de la carrera naval entre Alemania y Reino Unido en la historiografía general.....	4
2.2 Metodología	8
3. El papel de la Kaiserliche Marine en la política exterior alemana.....	9
3.1 Nacimiento y orígenes de la Kaiserliche Marine (1848-1873)	9
3.2 Aspiraciones alemanas de convertirse en potencia naval (1898-1912).....	11
4. Los motivos del desarrollo naval alemán.....	13
4.1. Las causas económicas.....	13
4.2. Las razones políticas.....	15
4.3. La cuestión del orgullo nacional.....	16
5. Flota británica y su papel en el Splendid Isolation	19
6. Las razones para la preocupación británica al desafío naval alemán	22
7. El órdago del alto mando alemán hacia Gran Bretaña.....	27
8. Conclusiones	30
9. Bibliografía	33

1. Introducción

El objetivo de este trabajo de fin de grado es el de describir y evaluar el peso que tuvo la decisión del Imperio alemán de desarrollar una flota naval, con el abandono de Bismarck de la cancillería alemana en 1890, en el cambio de postura de Reino Unido al abandonar su tradicional política de aislacionismo internacional; primero firmando la alianza con Japón en 1902 y posteriormente firmando en el ámbito europeo la *entente cordiale* con Francia en 1904. Suponiendo la primera vez que Reino Unido establecía relaciones de defensa permanentes con una nación europea desde las guerras napoleónicas.

Entre 1890 y 1912 Alemania vio un crecimiento de su armada sin precedentes en su corta historia. Hasta entonces desde la unificación, el Reich había esforzado todos sus esfuerzos en contar con el ejército más poderoso de Europa para hacer frente a cualquier amenaza que pudiera venir de sus vecinos, en concreto Francia y Rusia. No es hasta que el nuevo Káiser Guillermo II accede al trono que desarrollar una armada no es una prioridad Alemania. La *weltpolitik* y el sueño alemán de conseguir un hueco entre las naciones más poderosas de la tierra (Bachmann, 2016), hicieron fundamental desarrollar la armada imperial enfocada a afrontar los desafíos que la política exterior alemana le requirieran. Así como desarrollar una armada que defendiera los intereses de cada país, estaba a la orden del día que para tener una política naval exitosa era necesario tener bases navales en diferentes partes del mundo para proteger las colonias y el comercio (St John , 1971). Por lo tanto, toda una serie de factores domésticos y externos afectaron a las decisiones tomadas por el gobierno alemán para desarrollar la flota imperial alemana.

Reino Unido por entonces era la mayor potencia naval sobre la faz de la Tierra, poseyendo a su vez un vasto imperio colonial y habiendo sido la primera nación en iniciar la revolución industrial. Sin embargo, la situación para finales del siglo XIX no era la misma que al comienzo de la época victoriana. A comienzos del nuevo siglo, Gran Bretaña había sido superada por Estados Unidos y Alemania como potencias industriales. Por otro lado, no solo Alemania amenazaba la supremacía naval británica en los mares, Rusia construía una base naval en el lejano oriente complicando aún más la tarea de la *Royal Navy* (Veldeman,

2012). Se hacia cada vez más claro que Gran Bretaña no podía sólo con la amenaza del uso de la fuerza de su armada, solventar todos los frentes a los que un imperio tan extenso debía de enfrentarse.

Comentados los hechos históricos pertinentes, el objeto de este Trabajo de Fin de Grado va a ser la identificación y el análisis de la influencia que tuvo el desarrollo naval alemán entre 1890-1912, en la decisión de Reino Unido de buscar alianzas y abandonar el *splendid isolation*. Para ello, el análisis comenzará con un estado de la cuestión en el que se hará una síntesis de lo que ya se ha escrito sobre el tema, con fuentes tanto británicas y alemanas. A continuación, se explicará la metodología del trabajo en si. Por último, se procederá a realizar el análisis del trabajo, centrado en la amenaza real que suponía la armada imperial para Reino Unido y compararlo con otros factores que pudieron afectar mas notoriamente en la política exterior británica de la época.

2. Estado previo de la cuestión en la historiografía general y metodología

2.1 Estado de la carrera naval entre Alemania y Reino Unido en la historiografía general

El efecto que tuvo en Reino Unido que Alemania convertirse en una potencia naval, enmarcado en el cambio en la política exterior alemana con la salida de Bismarck del gobierno en 1890, quedó empujado al albor de la búsqueda alemana de conseguir más colonias y la carrera armamentística entre las potencias del continente los años previos a declararse la primera guerra mundial. Estos hechos tuvieron un interés académico muchísimo mayor; uno por ser uno de los mayores conflictos en los que la humanidad se ha visto envuelta y los otros por ser las causas más visibles de este conflicto.

Una buena parte de las fuentes historiográficas que tratan los efectos del desarrollo de la *Kaiserliche Marine*, en términos generales, suele concentrarse en el periodo posterior a la Gran guerra. Una gran cantidad de obras se centra en un estudio más analítico que trata de dar una explicación a la carrera naval que desembocó en el conflicto. En este contexto se

enmarca *Great Britain and the German Navy* de Llewellyn Woodward en 1935 En el cual hace un estudio completo sobre las diferentes fases que pasan las relaciones germano-británicas desde la publicación de las leyes navales hasta el estallido de la guerra en 1914. Defiende la postura de que no es el desarrollo naval alemán lo que lleva a abandonar el *splendid isolation*, sino que es la búsqueda de asegurar la posición británica en el medio oriente (Woodward, 1935); si bien es cierto que en las alianzas que Gran Bretaña va formalizando, en concreto con Francia, si destaca la presión que estaba haciendo Alemania con su política naval como una de las causas.

E.L. Woodward, uno de los historiadores británicos con mayor recorrido en el estudio de Gran Bretaña en las décadas previas al estallido de la Primera Guerra mundial. En su obra *Great Britain and the German Navy*, se puede destacar los meticulosos apuntes sobre los sucesos diplomáticos en cada momento que van desencadenado el tema central, el cual viene a ser la carrera naval entre Alemania y Reino Unido. Según Woodward, mediante diferentes gráficos que detallan las flotas y el número de barcos a construir de cada nación, argumenta que Reino Unido no quería acabar con Alemania ni su posición comercial (Woodward, 1935). Si bien muy completo tiende Woodward tiende a defender las actuaciones británicas y usando la opinión publica de ambos países para justificar ciertas acciones. Así como omitir que es la introducción del acorazado por parte de Reino Unido, lo que en última instancia desencadena la carrera naval.

En cuanto al tema naval y el desafío que suponía la construcción de una flota alemana para Reino Unido, destaca la persona de Alfred Thayer Mahan. Hacia 1890 publica *The influence of Sea Power Upon History*, lo cual coincide con el inicio de la carrera naval entre Reino Unido y Alemania y una política de desarrollo naval similar entre el resto de las potencias. Esta influencia es estudiada por Ronald B. St. John posteriormente en su artículo *European naval expansion and Mahan, 1889-1906*. Ronald en su artículo hace un estudio sobre si las tesis de Mahan tuvieron un efecto en la elaboración de las políticas navales de Alemania y en Reino Unido. En su análisis, destaca que las tesis de Mahan son usadas para justificar esas políticas y no al contrario, es más defiende que es el acta naval británica la que desencadena la carrera naval y no las tesis de Mahan (St John , 1971).

Con el paso de las décadas y la experiencia de la guerra fría, John H. Maurer escribió un artículo en el volumen 112 de la revista *Political Science Quarterly* titulado *Arms Control and the Anglo-German Naval Race before World War I: Lessons for Today?* En este artículo Maurer tomando la experiencia de los tratados START, analiza los esfuerzos de llegar a un acuerdo para reducir la construcción de barcos entre Reino Unido y Alemania. Como punto central los objetivos británicos al buscar un acuerdo de reducción de armamento en 1907 y los beneficios para Alemania en llegar a un acuerdo. El autor expone como por entre otros factores la negativa de Tirpitz a limitar el programa naval no hace, sino que fundamentar el miedo británico a perder su superioridad naval y fortalecer en consecuencia las ententes con Francia y Rusia (Maurer, 1997).

En esta misma línea Dirk Bönker defiende las mismas tesis propuestas por Maurer. La construcción de la flota por parte de Alemania era un método por el que se buscaba la paridad de estatus con Reino Unido y el acorazado como elemento de máxima expresión de esta carrera armamentística. Esta presión, según Bönker, lleva a los británicos a establecer la máxima de construir dos navíos por cada uno que ordenase construir Alemania. La situación a la que llevaba esta máxima impuesta por los ingleses fue una de las dificultades presentadas por Maurer para llegar a un acuerdo en cuanto a limitar la escalada naval.

Uno de los autores más prolíficos dentro del estudio sobre las relaciones anglo-germanas a finales del siglo XIX y principios del XX, es el historiador británico Paul Michael Kennedy. En 1970 publica en la revista *Militär-geschichtliche Zeitschrift*; *Tirpitz, England and the Second Navy Law of 1900: A Strategic Critique*. Kennedy defiende que los eventos como el incidente en Samoa y la tensa situación vivida en Sudáfrica, hacían a la opinión pública y al gobierno alemán muy receptivos a aprobar la 2ª ley naval que aumentaría el tamaño de la flota. Por encima de esto, el punto que Kennedy quiere recalcar en su artículo es la anglofobia. Es a partir de esta ley cuando la flota alemana pasa a tener un papel claramente definido en combatir a Reino Unido, tener los números y la fuerza suficientes para derrotar a la flota británica en el mar del norte si se desataba el conflicto (Kennedy, 1970).

En el año 1973, Kennedy escribiría otro artículo concerniente a las relaciones anglo-alemanas, titulado *German World Policy and the Alliance Negotiations with England, 1897-*

1900 , afirma que durante esos años Alemania hizo una serie de esfuerzos por encontrar un punto de acuerdo con Reino Unido para establecer una alianza. El problema que hacía imposible la alianza venía de dos puntos principales. La política naval del almirante Tirpitz y la propia política exterior promovida por el Káiser que hacía deseable un acercamiento a Reino Unido y a la vez lo complicaba, si se quería mantener la política de desarrollo naval. Las tensiones según el autor venían dadas porque un acercamiento a Reino Unido supondría depender de la flota británica y desarrollar la armada alemana suponía un enfrentamiento directo con esta, lo que hacía casi imposible el trabajo del gabinete de asuntos exteriores.

Un año antes en 1972, estudiando uno de los conflictos que favorecen las políticas del almirante Tirpitz, Kennedy publica *Bismarck's Imperialism: The Case of Samoa, 1880-1890*. En una de las últimas acciones de Bismarck como canciller pone especial interés en defender intereses coloniales y comerciales alemanes. El autor expresa la idea de que son factores domésticos lo que hacen que el viejo canciller se preocupe por estos temas (Kennedy, 1972) , prediciendo lo que ocurrirá más tarde cuando el deseo de la población alemana apoye la necesidad de construir una flota para defender los intereses de ultramar de Alemania.

Otra de los autores a destacar en el estudio de las relaciones exteriores británicas es Veldeman Marie-Christine, que en su artículo *Britain and Europe: From 'Splendid Isolation' to 'Semi-Detachment'* estudia los motivos para abandonar su tradicional aislacionismo y buscar relaciones más estrechas con el continente. Un aislacionismo que no falla en apuntar que quizás más que voluntario, fue algo más causado por las circunstancias de la época y la no muy alta popularidad de la que gozaba Reino Unido entre el resto de las naciones. El motivo para abandonar este aislacionismo no fue otro que perder la posición como primera potencia industrial y ver con preocupación como el resto de las potencias cerraban el margen con respecto a su superioridad naval. La diplomacia se convirtió entonces en la única manera para asegurar la seguridad del imperio, reduciendo las tensiones con el resto de los países. Incluyendo a Alemania con la cual se intentó un acercamiento, aunque la situación acabará desembocando de forma completamente opuesta.

Hay una gran mayoría de los autores que analizan este período que son de origen británico por el renombre que alcanzado muchos de los historiadores británicos. Sin embargo, dentro de la historiografía alemana se analizó el papel que tuvo su desarrollo naval en las

relaciones exteriores de su vecino británico. En 1909, se publica en la revista *The North American Review* un artículo firmado por un experto naval alemán. La tesis del artículo viene a defender que Alemania no busca una confrontación con Reino Unido y que el único propósito de su flota es el de proteger los intereses comerciales alemanes, así como sus colonias. Hace una afirmación bastante contraria a como suelen tildar la situación historiadores británicos de la época, afirmando que quien mantenía una actitud agresiva, en cuanto a la construcción de barcos, era Reino Unido intentando mantener una desproporcionada proporción con el resto de las flotas de las grandes naciones, construyendo en el Támesis unos 350 navíos (Expert, 1909) de diferente tipo por la época de la publicación del artículo.

En estudios más recientes por historiadores alemanes, en 2012 Lena Jaschob publica *The German Kaiserreich and its Naval Programme – Dreams of World Power and Unification*. en una conferencia sobre ciencias políticas. Se hace un estudio sobre si las leyes navales y los planes alemanes de desarrollo alemán se correspondían con las necesidades reales del ejército y los intereses alemanes. Ya que embarcarse en el desarrollo de una armada podría ser necesario para los nuevos desafíos que podía enfrentarse el imperio alemán en estos años, la flota que se estaba construyendo no cumplía con esos requisitos y estaba más enfocada en satisfacer los deseos del almirante Tirpitz y del Káiser Guillermo II de tener una armada pudiera enfrentarse en igualdad de condiciones con la flota británica. Si bien no señala que la errónea orientación sea exclusiva culpa de los sueños “infantiles” de estos hombres; remarca que la toda la sociedad alemana incluyendo la industria promovía esta política de construcción de grandes buques unos por sentimientos nacionalistas, otros por los importantes beneficios económicos que obtenían de la construcción de tales barcos (Jaschob, 2012).

2.2 Metodología

Este trabajo de fin de grado se realiza para analizar los efectos del desarrollo naval alemán a partir de 1897 sobre el cambio en la política exterior británica que se da por esas fechas. Nos es de interés estudiar los motivos que llevaron a Alemania a embarcarse en una carrera naval con Gran Bretaña, cuando hasta entonces no había entrado dentro de los intereses alemanes

tener una flota poderosa. Para el análisis de dichas cuestiones se han usado artículos, libros y memorias de origen británicos, alemanes y estadounidenses, tanto actuales como de la época cuando sucedieron los acontecimientos.

Para la realización de este trabajo no se ha perdido de vista la naturaleza historiográfica del mismo. Esto significa dos cosas principalmente. Por un lado, busca abarcar lo humano para hacernos entender los acontecimientos. Esto implica estudiar los aspectos que concurren en una sociedad, en nuestro caso la alemana y la británica y concretamente aspectos económicos, institucionales y políticos. Todo ello siguiendo un orden cronológico de dichos acontecimientos para dotar de una estructura coherente a la argumentación y remarcando los momentos históricos de mayor relevancia.

Por otro lado, este trabajo al ser de carácter historiográfico sigue el método científico. Esto quiere decir a lo largo del trabajo se investigan los hechos minuciosamente las buscando esclarecer el cómo, cuándo y por qué del tema en cuestión estudiado. Se busca por encima de todo entender las causas y los efectos de estos acontecimientos históricos. Por último, definitivamente sigue el método científico porque se siguen unas determinadas normas, se busca el uso del lenguaje académico y puede ser probada la veracidad de las afirmaciones hechas en el trabajo.

La metodología histórica en este trabajo sigue cuatro principios y operaciones. Primero un conocimiento de las fuentes que no viene a ser más que la recopilación y organización de los materiales en este caso la bibliografía de este trabajo. En segundo lugar, la crítica tanto externa como interna y la conceptualización, la relación entre los hechos se encuentra en el apartado del estado de la cuestión donde se revisa lo ya escrito sobre el tema que vamos a estudiar más adelante en profundidad. Por último, la exposición de los hechos es lo que veremos en los apartados que vienen a continuación y donde trataremos de dar respuesta a la pregunta del trabajo según el material que hemos recopilado.

3. El papel de la *Kaiserliche Marine* en la política exterior alemana

3.1 Nacimiento y orígenes de la *Kaiserliche Marine* (1848-1873)

Alemania se unifica en 1871 tras la guerra franco-prusiana. Dicha unificación dirigida por el Reino de Prusia forma el conocido como II Reich que unificaba todos los reinos germanos, anteriormente independientes, a excepción de Austria. A excepción de la larga línea de costa en el norte, el resto del imperio recién formado es un país eminentemente de interior. Muchos de los anteriores estados independientes no tenían salida al mar y Prusia por su lado siendo el que más línea de costa poseía, destacaba por su ejército terrestre y no por su tradición marítima.

Intentos de formar una armada alemana surgen incluso antes de dicha unificación. Entre 1848 y 1852 se forma una armada alemana entre los estados del norte de Alemania bajo el amparo de la confederación germánica. El objetivo de esta armada era de proteger el comercio y confrontar a Dinamarca, que por entonces se encontraba en guerra con la Confederación. A pesar de su breve existencia, demostró tener un fuerte elemento unificador entre los estados del norte de Alemania por defender una causa común. Prusia por entonces ya descubrió el efecto que tenía la armada en aglutinar a los alemanes de diferentes estados e intento usarlo a su favor (Sondhaus, 1987). Austria también entendió el efecto simbólico que tenía una armada alemana unificada sobre la población alemana y trato de incluir la flota de los Habsburgo en la armada de confederación. Buscando controlar al menos una parte de esa marina alemana unificada, sin embargo, la oposición de Prusia y dentro del propio imperio austríaco a dicha idea acabo culminando en la desmantelación de la armada de la confederación en 1852. A pesar del a priori fracaso y desaparición de la armada, esos ideales permanecieron y casi medio siglo después fueron utilizados como bases de las nuevas leyes navales durante la *Weltpolitik*.

Ahora bien, una vez unificada Alemania, el nuevo imperio europeo poseía el mayor ejército en Europa continental en términos de profesionalidad, pero la Marina imperial no jugaba el mismo papel. Es importante comprender pues, que Alemania contaba con una marina posterior a su unificación, la *Kaiserliche Marine*. El primer programa de desarrollo naval en 1873 planeaba la construcción de buques de diversa índole. Si bien una entidad independiente del ejército terrestre, era heredera de la marina prusiana y a fin de cuentas no destacaba por su fuerza e importancia militar. De hecho, hasta casi entrada la última década del siglo XIX, oficiales del ejército ejercían roles de mando dentro de la marina. En este

nuevo imperio alemán recién formado, la marina tomaría ese rol unificador que había tenido poco más de dos décadas antes. Su propio nombre, Marina Imperial Alemana, era símbolo de la unidad del nuevo Reich, diferenciada del Ejército terrestre organizado individualmente por cada uno de los estados, la marina tenía personal de todas partes de Alemania (Rahn , 2017), el valor era más simbólico de lo que el nuevo estado significa para los alemanes. Si bien su rol durante el mandato de Bismarck no fue más allá de proveer defensa costera y defender a su vez el comercio de ultramar con las colonias.

En el marco de ser una nación “satisfecha” como proclama Bismarck una vez unificada Alemania, la Marina Imperial no podía ni debía ser un interés por parte de los gobernantes alemanes en cuanto a ser expandida. Esto podía amenazar como más tarde se comprobó, la relación que los británicos tenían con Alemania. También podía aumentar el nerviosismo de naciones rivales como Francia o Rusia que veían en la preponderancia que Alemania a poseía como una amenaza para su propia seguridad. En la delicada política exterior llevaba a cabo por Otto von Bismarck, la *realpolitik*, unido al delicado juego de alianzas con las potencias europeas para evitar un conflicto bélico, no cabía el desarrollo de Marina Imperial Alemana que rompería el ya de por sí frágil equilibrio de poder en Europa a ojos de Bismarck (Kissinger, 2010, pág. 177). Así Bismarck pudo asegurar las posesiones coloniales alemanas sin la necesidad de una flota de batalla considerable, las colonias tampoco eran de interés para Bismarck las consiguió por dos motivos. El primero porque Alemania las quería y el segundo porque asegurarlas no requerían de ningún método que interfiriera con su política de seguridad en el continente europeo.

Alemania había sido durante los siglos anteriores el campo de batalla de las diferentes guerras que se habían vivido en suelo europeo en los siglos previos, en consecuencia, los gobernantes alemanes enfocaron sus esfuerzos a evitar que eso se repitiera; durante este periodo las sutiles artes diplomáticas del canciller fueron la principal herramienta, posteriormente, fue el uso de la fuerza bruta lo que motivó las acciones y decisiones del alto mando alemán.

3.2. Aspiraciones alemanas de convertirse en potencia naval (1898-1912)

Cuando Guillermo II accede al trono imperial tras el breve reinado de su padre, la política exterior alemana cambia radicalmente. Surge la *Weltpolitik* o la política global, cuyo sentido más profundo estaba hueco, solo buscaba cumplir las ansias del káiser de conseguir el reconocimiento que Alemania merecía a nivel global. Los resultados de esta política son bien conocidos hoy en día, pero por entonces aquello que daba prestigio a una nación eran principalmente dos cosas; colonias o territorios de ultramar y una flota que pudiera proteger a las colonias y el comercio con estas.

Guillermo II y su recién nombrado jefe del almirantazgo Tirpitz siguieron al pie de la letra los preceptos que Mahan publicó en la década de 1890. Si una política naval exitosa requería de bases de ultramar para poder proteger los territorios y el comercio colonial (St John , 1971), los planes de expansión de la Marina Imperial se hicieron acorde a esa idea. En resumidas cuentas, lo que el almirantazgo alemán y Guillermo II diseñaron, en parte por la admiración que este último tenía de Reino Unido y la *Royal Navy*, fue la de una flota que pudiera estar a la par de la británica; ya que Alemania como nación merecía ser objeto del mismo respeto y admiración del que gozaban los británicos. Es bastante remarcable como en poco más de una década Alemania pasó a controlar colonias en África y desarrollar su Marina, dos elementos en los que el viejo canciller nunca mostró interés en tales asuntos; para él no aportaban ni eran de interés estratégico para Alemania, sólo darían más problemas para los pocos beneficios que podrían atraer.

Todo esto cambia con la puesta en marcha de la *Weltpolitik*. A partir de 1898 se publican las *German Navy Laws*, un programa de leyes con las que se pretendía completar los proyectos publicados en 1873; además modernizar y aumentar las capacidades de la Marina Imperial. Desde la publicación de la primera ley en 1898 y la última en 1912 se publicaron 5 en total. Si bien, fuentes alemanas siempre defendieron que muchas de ellas eran correcciones a la primera a la promulgada en 1898 por avances tecnológicos o causas similares (Expert, 1909). Así como el fin último de este desarrollo naval era puramente defensivo y de protección de intereses comerciales.

Respecto a la última afirmación se puede argumentar tanto a favor como en contra. El concepto en sí de la *Weltpolitik*, si bien ideológicamente hueco, era de la expansión de la influencia y el poder alemán en el sistema global, un concepto que a priori es agresivo en el

sistema internacional. La diferencia en este caso es que, en el sistema internacional surgido del congreso de Viena, la nación más poderosa y dominante era Reino Unido. Sin embargo, una vez se unifica Alemania, es esta la que toma el rol de nación preponderante en Europa sin que haya un conflicto armado, Reino Unido acepta a esta nueva potencia en lo que era su sistema internacional. Si entendemos la posición de Alemania tras su unificación y la comparamos con el resto de los estados europeos, expandir su marina no se puede considerar un acto agresivo viendo del punto del cual se partía.

Hacia el 1900, 10 años después de la dimisión de Bismarck y el cambio en la política exterior alemana; la marina imperial contaba con entorno a 36 buques de guerra frente a los 40 de Rusia o a los más de 200 de la *Royal Navy* (St John , 1971). Por lo que se podría afirmar que la actuación alemana se enmarca en el objetivo de ponerse a la par que el resto de las naciones europeas. Viendo la distancia que había con los británicos, es un hecho afirmar que hasta llegar a suponer una amenaza para Reino Unido quizás quedaban décadas. La diferencia va más allá llegando hacia 1914; si bien Alemania había recortado la distancia en cuanto buques de guerra, siendo ahora la tercera potencia en número de unidades sólo detrás de Francia y Reino Unido, esta última contaba con casi el mismo número que la suma de buques franceses y alemanes, siendo Francia aliada de Reino Unido.

La carrera naval en Europa era pues una realidad, solo Reino Unido en 1909 tenía en construcción más de 300 buques para su flota. Esta carrera naval venía incitada por un lado por los británicos y su fórmula de *two Powers standard*, la cual será explicada más adelante y por otro, por el intento alemán de ponerse a la altura o al menos intentar tener una flota a la par que su contraparte británica. A alemanes y británicos le siguieron el resto de las potencias europeas no dispuestas a quedarse atrás en la carrera por el dominio de los mares.

4. Los motivos del desarrollo naval alemán

4.1. Las causas económicas

Detrás de la mayoría de las acciones llevadas por el ser humano suele haber un motivo económico, este caso no es una excepción. La industria armamentística ha sido por siglos

una fuente de ingresos muy lucrativa. En los años previos al estallido de la Primera Guerra Mundial, la carrera armamentística no hacía más que engrosar las ganancias de los fabricantes de armas de todos los estados europeos. En Alemania al igual que en el resto de Europa convivía una industria privada y la industria controlada por el estado, la primera había venido experimentando un crecimiento importante desde 1870.

La industria armamentística alemana presentaba sus particularidades. Por un lado; el ejército poseía importantes fabricas para abastecer sus necesidades, hacia 1910 estos arsenales tenían unos 28723 trabajadores que venían a ser empleados a públicos. Existía una industria privada que fabricaba el equipamiento al ejército imperial, sin restar a las capacidades de la industria publica siendo esta capaz de suplir de al menos la mitad de la demanda en los años previos al estallido de la guerra (Epkenhans, 2003).

Por otro lado, la marina y sus proveedores de buques y armamento eran muy diferentes en cuanto a la relación publico privada que existía en el ejército. Si bien existían astilleros en manos de compañías públicas, concretamente en Kiel, Danzing y Wilhelmshaven, no podían competir en precios con los astilleros privados y sus labores principales eran las de mantenimiento; sin desmerecer su tamaño que habían pasado de 8800 trabajadores en 1888 a 15500 en 1900 (Ibid, 2003, pág. 3). Esto llevo al almirante Tirpirtz a buscar buenas relaciones con las empresas privadas, lo que al final llevaba a que la mayoría de los buques para la Marina Imperial fueran construidos por los astilleros privados. Esta desigual situación llevaba a que los arsenales alemanes fueran menos dependientes de la demanda interna, mientras que los astilleros estaban enfocados en satisfacer la demanda de la armada, ya que las opciones de esta eran más limitadas.

Desde un punto macroeconómico se podría argumentar que el impacto que la industria armamentística y más concretamente la construcción naval tuvo en el crecimiento de la economía alemana fue bastante limitado. Compañías como Krupp, uno de los principales contratistas tanto del ejército como de la marina, no dependían exclusivamente de los beneficios de los contratos militares alemanes, teniendo un peso importante los contratos de otros países. Para lo que si eran muy beneficiosos los contratos navales alemanes eran para capear las épocas de crisis ya que concedían importantes beneficios; no menos

importante eran la transferencia tecnológica hacia la industria civil que si bien es más difícil de medir, tiene ejemplos notables como el motor diésel (Ibid, 2003).

El último factor económico por comentar sería el efecto de las importaciones. A efectos globales de las exportaciones totales de Alemania, la industria armamentística no era el mayor contribuyente a ese porcentaje. Sin embargo, enfocándonos en los fabricantes de barcos, entre 1881 y 1896 un 40% de las ordenes entregadas por los astilleros correspondían a pedidos para armadas extranjeras, este numero languideza un poco al lado del 80% de la producción de rifles que la industria privada dedicaba a abastecer a clientes extranjeros (Ibid, 2003). En ambos casos, las cifras eran tremendamente beneficiosas para las arcas de la industria privada. Las exportaciones permitían que cuando la demanda local estaba saturada; los Contratistas privados, fueran de la marina o del ejercito pudieran seguir manteniendo sus beneficios.

Ocurre que esta diferencia de porcentajes aumentó con el inicio del siglo XX, así los astilleros alemanes perdieron terreno frente a ingleses y franceses. Se daba la situación que Turquía, más tarde aliado en la guerra de los alemanes, hasta el estallido de la Primera Guerra Mundial hubiera estado haciendo sus pedidos navales a los británicos. Esto en parte tiene dos explicaciones: precio y rapidez con la que los británicos entregaban los pedidos y el empeño de Tirpitz de completar sus planes navales. Este último comenzó a bloquear la venta de buques alemanes a otras armadas ya que eran un obstáculo para conseguir su soñada marina imperial a la altura de la *Royal Navy*.

Económicamente los planes de expansión de la Marina Imperial, al menos hasta principios del siglo XX; fueron muy beneficiosos para tanto los astilleros alemanes que podían vender sus excedentes de producción en el mercado internacional, como para la propia Alemania y su industria civil que se podía beneficiar de los avances tecnológicos que esta traía.

4.2. Las *razones políticas*

Las exportaciones de armamento y buques alemanes tenían su impacto en las decisiones políticas que se tomaban en Berlín. Krupp por su lado, no suponía un volumen de exportaciones nimio para el volumen total de Alemania, mirando a nivel de países la situación

cambiaba. De las exportaciones de armamento de Rumania solo las ventas de Krupp comprendían el 40% (Ibid, 2003, pág. 16), lo cual daba mucho peso a la industria Alemana en las decisiones políticas y comerciales que se tomaban que pudieran afectar a las exportaciones.

Las actividades económicas indudablemente tenían su peso político. Si bien es cierto, por la propia naturaleza de la política en si había motivos políticos independientes de los económicos que fomentaron el desarrollo naval a partir de finales del siglo XIX. El propio concepto de la *weltpolitik*, como se ha comentado en apartados anteriores, conlleva la búsqueda de la hegemonía mundial alemana, lo cual indudablemente por esos tiempos requería de una flota que pudiera defender esa hegemonía. A raíz de estas políticas, los alemanes se unen al resto de europeos en la creación de imperios coloniales.

Las colonias además de ser una fuente de ingresos era una fuente de prestigio y de otro tipo de políticas como fue la *MITTLEAFRIKA*, que vendría a ser el imperio colonial soñado por los alemanes. Sin entrar en mucha profundidad en lo que vendría ser las políticas encaminadas a cumplir dicho sueño; como los ingleses y americanos proveían a la industria alemana de muchas de sus materias primas por los bastos territorios que controlaban. los políticos en Berlín llegaron a la conclusión que Alemania debía ampliar sus posesiones en África para ser igual de independiente. Para defender estos territorios se hacia indispensable aumentar las capacidades de la Marina Imperial, así basándose en una posibilidad lejana, un sueño como bien se calificaba a la Mittleafrika; se justificaba desde el almirantazgo alemán la necesidad de la expansión naval para poder cumplir con esas pretensiones.

Las razones políticas se venían a resumir a una cuestión más puramente de orgullo y prestigio por parte de los gobernantes en Berlín y del Káiser que buscaba imitar desesperadamente a sus primos británicos, de quienes admiraba y envidiaba su armada lo que significaba.

4.3. La cuestión del orgullo nacional

La *Weltpolitik* y por extensión la flota alemana representaba las aspiraciones de los gobernantes alemanes de conseguir el respeto y el reconocimiento internacional como la

nación más poderosa de Europa. Concretamente este pensamiento era promovido y un deseo expreso del káiser desde su infancia y que se convirtió en la política de estado una vez llegó su coronación.

Porque si como se ha comentado antes, existían motivos para expandir las capacidades de la Marina Imperial, llevarla hasta el punto de una armada global no era más que una pretensión que podía calificarse de nacionalista. Del káiser Guillermo II era conocida su admiración por la flota británica que se traducía hasta el punto de calificarse como obsesión con respecto al poder naval al cual asociaba de forma inseparable como símbolo de gran potencia. Esta obsesión del káiser se veía reflejada en desde gestos cotidianos como llevar el uniforme de almirante de la marina imperial (como podemos observar en el retrato), cuando lo habitual en la aristocracia era llevar el equivalente del ejército terrestre, hasta multitud de cargos como el Gran almirante de la Marina imperial o cargos honoríficos de almirante en armadas de otros países como Reino Unido (Ross, 2018).

Ilustración 1: Káiser Guillermo II con su atuendo favorito de Gran Almirante de la Kaiserliche Marine.



Fuente: (Behrens, 1913)

Este nacionalismo exacerbado, por un lado, no respondía a una necesidad real de Alemania. La flota británica se encontraba diseminada por el mundo lidiando con las diferentes amenazas que estas suponían para el imperio británico, no suponía una amenaza directa para la seguridad de Alemania a nivel estratégico. A nivel de proteger los intereses comerciales alemanes tampoco suponían un elemento vital. Proteger las colonias era importante, pero a nivel de relevancia para las sí vitales exportaciones alemanas no lo era tanto. Para 1895 el 60% de las exportaciones alemanas iban dirigidas a sus vecinos europeos, del 40% restante la gran mayoría iban destinadas a Estados Unidos, el comercio con las colonias tenía un valor residual comparado con el conjunto de las exportaciones alemanas (Ross, 2018). Construir una flota de proporciones globales equiparable a la británica, podemos comprobar que no tenía un sentido estratégico de proteger el principal promotor del crecimiento de la economía en la época, las exportaciones. Económicamente como se ha comentado en los dos apartados anteriores, era beneficioso para la industria armamentística. Aun así, los planes de construcción navales y el diseño en si mismo de la flota no respondían a las necesidades estratégicas alemanas. La industria armamentística podía haber seguido beneficiándose con un plan de desarrollo naval mas acorde y menos ostentoso.

El nacionalismo promovido por Guillermo II representaba su intento de solventar los problemas internos que Alemania atravesaba en cuanto a la población demandando cambios sociales y mayores libertades democráticas (Ibid, 2018). Para reducir el descontento el káiser junto a sus asesores buscó alinear la política exterior con la interior en un intento de hacer al pueblo alemán olvidar esas demandas.

En el apartado de este trabajo en el que se comentaba el desarrollo y la creación de la Marina alemana, ya mencionábamos el elemento unificador que suponía esta para la nación alemana. Desde sus primeros coletazos con la armada de la confederación alemana, a su fundación oficial en 1871 con la unificación alemana; la marina imperial era uno de esos pocos elementos que representaban a Alemania en su conjunto y no tenía unas raíces en alguno de los estados que ahora componían el nuevo imperio. También a diferencia del ejército, carecía de ese carácter aristocrático que el ejército heredero de la tradición prusiana si tenía. La Marina Imperial simbolizaba el concepto de la clase media alemana de cultura alemana y superioridad económica (Ibid, 2018). Representaba uno de los mejores

instrumentos nacionalista para promover la unidad y suprimir así las demandas que iban surgiendo entre la población alemana.

5. Flota británica y su papel en el *Splendid Isolation*

Desde el final de las guerras napoleónicas, Gran Bretaña se había alzado como la nación que dominaba los mares. La *Pax Británica* era sostenida por el indiscutible dominio naval inglés; centrándose en su imperio colonial, Gran Bretaña se posicionó como un arbitro neutral en los asuntos del continente asegurando que los compromisos del congreso de Viena se mantenían. Sustentada por la boyante economía de una nación que, a principios de siglo, era reconocida como la principal economía industrializada, la marina británica era el baluarte de la acción británica en el exterior. Dicha acción estuvo marcada por el pragmatismo, no declarándose intervencionista ni defensora del statu quo, actuando según las circunstancias y bajo el principio de su papel como protectora del equilibrio de poder (Kissinger, 2010). Esto al final permitió a los británicos mantenerse equidistantes de los asuntos del continente, interviniendo cuando la ocasión lo determinaba, pero sin ataduras fijas con ninguna nación europea. Lo que acabó conociéndose como el “aislamiento espléndido”. El término *Splendid Isolation* fue acuñado por el primer ministro Lord Salisbury en la década de 1890, para denominar la política exterior mantenida hasta entonces por el gobierno de su majestad (Veldeman, 2012).

Reino Unido pudo permitirse esta política exterior gracias a dos factores: su armada y la situación política que se vivía en el continente. Durante gran parte del siglo XIX la *Royal Navy* se encontraba en la cúspide de su poder, siendo una nación isleña su seguridad estaba asegurada. Con eso en mente, la nación más disruptiva del equilibrio de poder en la pasada década, la cual había amenazado la integridad del estado inglés había sido Francia. Por lo que al final, cualquier acción encaminada a sostener el equilibrio de poder, estaba encaminada a evitar que Francia volviera a los tiempos de Napoleón. Este podría definirse como el objetivo de la política exterior inglesa durante el periodo comprendido hasta la unificación de Alemania. Unido a esto el resto de las potencias europeas tenían una mentalidad parecida, mientras Prusia y Austria estaban centradas por entonces en el control

de la confederación germánica. Gran Bretaña dominaba el mundo porque tenía los medios económicos y militares para asegurar su propia seguridad y asegurar que el sistema internacional que le daba esa seguridad perdurase.

Este interés desmedido en conservar el concierto europeo venía esencialmente de la propia naturaleza de la nación británica. Como nación isleña, se vieron advocates a los mares para continuar su expansión y progreso en el momento que los monarcas ingleses unificaron las islas británicas bajo un mismo gobierno. A diferencia de naciones, como Francia o Austria, que veían en la Europa continental territorios que por derecho les pertenecían o que podían llegar a estar bajo sus dominios; los ingleses se lanzaron a exploración colonial siguiendo a los españoles. Especialmente muy a diferencia de estos últimos, probablemente a causa de la guerra de los 100 años, olvidaron cualquier pretensión sobre ampliar sus territorios en Europa continental. Este enfoque les permitió centrarse en su imperio colonial el cual, protegido por su marina, era la principal fuente de ingresos y prestigio de la nación británica. Así pues, una Europa estable y sin grandes de guerras era de primordial interés para los británicos, pues les permitía centrarse en lo que realmente les importaba; sus colonias e imponer sus intereses comerciales por el mundo.

Más allá, cuando el equilibrio de poder del Congreso de Viena se rompe definitivamente con la unificación de Alemania, Reino Unido no cambia su postura en cuanto a su política del aislamiento espléndido. La formación de Alemania hace que esta se convierta en la nación preponderante de Europa, especialmente si hablamos en cuanto a fuerza militar se refiere. Ya no solo en cuanto a referirnos a poder militar, en términos de producción industrial hacia finales del siglo XIX tanto Alemania como Estados Unidos al otro lado del Atlántico empiezan a sobrepasar en Gran Bretaña en cuanto producción industrial se refiere (Ibid, 2012, pág. 42). El tema es que Gran Bretaña ante las potencias emergentes que surgían dentro del orden internacional tenía el peligro de caer en la conocida como trampa de Thucydides.

Se puede considerar actualmente que en un primer momento Reino Unido hizo algo poco común, adoptar a estas potencias en lo que se podía considerar como su orden internacional. Los británicos aceptaron ser desplazados como la primera potencia en cuanto producción industrial por dos sencillos motivos. El primero era que a pesar de producir menos

seguían siendo el centro del sistema financiero mundial, lo cual era fundamental para el funcionamiento de la economía mundial (Frieden, 2007) y su dominio de los mares seguía siendo indiscutido. Esto permitió durante las casi más de cuatro décadas que comprenden desde la unificación de Alemania en 1871 hasta el estallido de la Primera Guerra Mundial en 1914 evitar el conflicto armado con las potencias emergentes.

Durante esas décadas se podría afirmar que el dominio absoluto que ejercía Gran Bretaña en el mundo fue en declive. Dicho declive si bien es cierto fue muy lento y de poco calado en términos generales, especialmente cuando en ese mismo periodo la economía británica creció por mas de dos veces su tamaño (Ibid, 2007). El tema de la cuestión fue que los británicos sabían que eso iba a ocurrir, el que resto de naciones del mundo iban a desarrollar su industria y economía; el punto a discutir era si la política del *Splendid Isolation* podía seguir siendo el centro de la política exterior. Hasta 1890 así lo fue porque nadie se atrevía a desafiar la supremacía naval inglesa. Es entonces cuando a pesar del buen actuar de los gobernantes británicos ocurre lo que durante décadas habían estado intentando evitar y es la amenaza de perder el dominio de los mares.

En el momento que Bismarck deja de ser canciller de Alemania en 1890, Guillermo II pone en marcha la *Weltpolitik* que conlleva al desarrollo la Marina Imperial con el objetivo de poder suponer una amenaza para la *Royal Navy* y llenar de prestigio a Alemania; todo el principio según el cual se basaba el “aislamiento espléndido”, es decir, la armada británica como principal y casi único baluarte de la defensa británica desaparece haciendo imposible mantener la política exterior mantenida hasta el momento. En consecuencia, los británicos pusieron en marcha en primer lugar el principio que marcó las siguientes dos décadas, *two powers standard*. Este principio definía que la fuerza de la *Royal Navy* debía ser igual o superior a la suma de las fuerzas de las armadas de las dos potencias siguientes (St John , 1971). La publicación de esta doctrina es una de las principales causas que lleva al inicio de la carrera naval entre Gran Bretaña y Alemania.

Gran Bretaña comenzó a darse cuenta de que su armada ya no era suficiente para imponer su voluntad y defender sus intereses alrededor del globo. Es así como a partir de 1890, Gran Bretaña comienza a abandonar ese aislamiento diplomático buscando alianzas de

carácter más permanente y con el objetivo de defender sus intereses o solventar conflictos con determinadas naciones.

Es importante señalar que si, por un lado, la flota británica tuvo el rol de consideremos “ejecutor” o elemento clave de la política de aislamiento, este aislamiento también tuvo una importante parte accidental y no buscada por parte de los británicos. Concretamente a finales de siglo XIX por la escasa popularidad de Reino Unido a raíz de la guerra de los Bóer (Veldeman, 2012, pág. 41). Este es un asunto que ha generado debate entre diferentes historiadores, pero que no vamos a entrar a valorar por no ser el objetivo de este trabajo. Lo que si podemos afirmar hasta ahora es el fundamental papel de la flota británica en dicha política.

6. Las razones para la preocupación británica al desafío naval alemán

A lo largo del estudio que hemos ido llevando a cabo en el trabajo hasta ahora, hemos analizado las características del desarrollo naval alemán desde la formación del II Reich hasta los años previos al estallido de la I Guerra Mundial. Junto a esto hemos estudiado las causas que conllevaron de una manera u otra a potenciar el desarrollo naval alemán, y previo a esto la importancia que representaba el dominio de los mares para Reino Unido y la configuración de toda su política exterior.

Comentados los elementos mas importantes que ponían en peligro la supremacía naval británica de igual manera, el cambio que se estaba dando en el paradigma internacional cambiándose los focos económicos del globo hacia Estados Unidos o Alemania. Se plantea la pregunta que intenta solventar este trabajo que es, ¿suponía el desarrollo naval alemán la mayor amenaza para Reino Unido que justificará su preocupación creciente con respecto a Alemania? La respuesta es compleja y depende de en que momento se planteé la pregunta.

Hasta 1890, con Bismarck al mando como ya hemos comentado Alemania no desafiaba a Gran Bretaña en los mares e incluso buscaba su cooperación o aliarse de alguna manera, siendo los acuerdos del mediterráneo de 1887 el mayor éxito en este aspecto. Es conocida la buena relación y admiración de Bismarck con relación a los británicos, que sin

caer en sentimentalismo por su parte la búsqueda alianzas con Gran Bretaña era porque se hacía necesaria ahora que, tras la unificación alemana, Francia se alzaba como el mayor enemigo de Alemania y la posición de Rusia era cada vez más dudosa (Valentin, 1937).

Una vez Bismarck está fuera del tablero, y se inicia la *Weltpolitik* en esos primeros años de la década de 1890 la preocupación y la posición de Gran Bretaña no cambian al respecto. La flota alemana, a pesar de cambiar la nueva política del káiser, aún no había crecido lo suficiente para ser una amenaza ni había planes serios para ello. Francia y Rusia seguían siendo la mayor preocupación para los británicos en 1890. Por dar mayor contexto a la superioridad de la que gozaban los británicos durante esos años, entre 1875 y 1885 Gran Bretaña gastaba en su armada unos 50.000.000\$¹ al año que era más de un millón de lo que gastaban los franceses en su armada (American Peace Society, 1890) que eran la segunda fuerza naval por entonces. Cuando se publica el *two power standard* por la situación internacional explicada anteriormente, las dos flotas que en tamaño seguían a la británica eran la francesa y la rusa, situación que se mantenía en 1900.

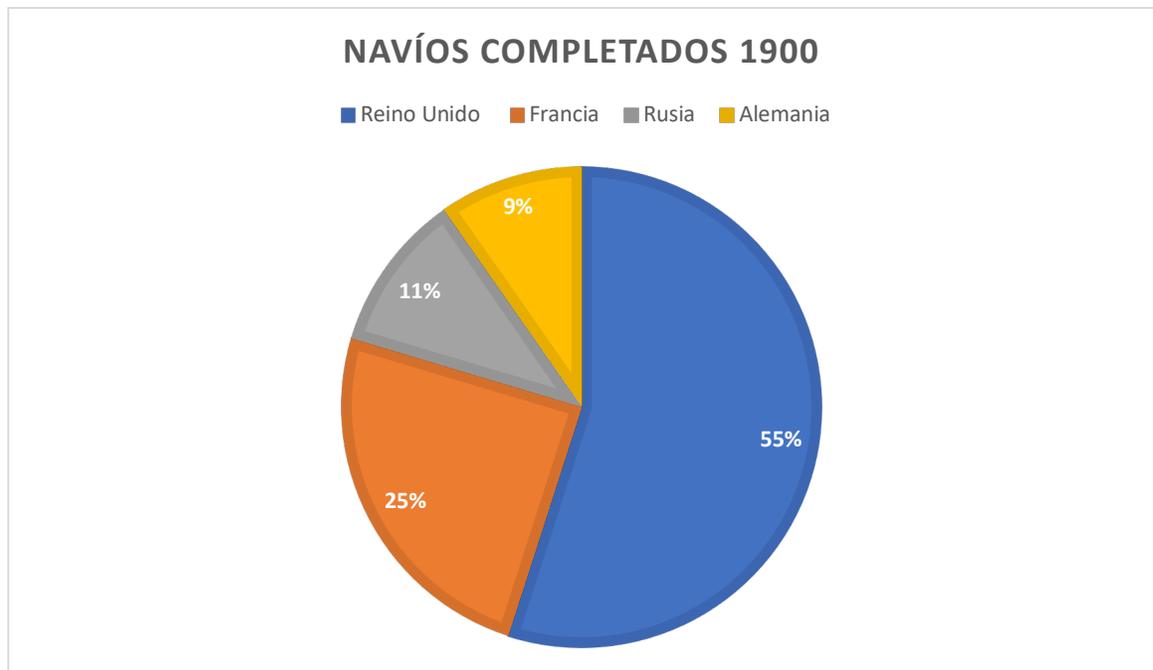
Navíos completados en 1900

Tipo de barcos	Gran Bretaña	Francia	Rusia	Alemania
Acorazados	45	33	17	12
Cruceros	126	38	14	20
Cañonero-torpedero	34	21	9	4

Fuente: elaboración propia a partir de datos de (St John , 1971)

Alemania no sólo tenía la cuarta flota por tamaño como podemos ver en el gráfico, las flotas francesas y rusa sumadas no eran mayores que la británica, el principio del *two power standard* se mantenía y cómodamente, en favor de los británicos. En los años posteriores Alemania adelantó a Rusia por su programa naval de construcción y por la derrota rusa frente Japón que obligó a los rusos a reconstruir buena parte de su flota tras la guerra.

¹ Dólares con valor de la fecha de cuando se publica el artículo en 1890



Fuente: elaboración propia a partir de datos de (St John , 1971)

Por esas fechas para cumplir su objetivo de proteger y defender el imperio, el comercio y demostrar la presencia británica en áreas de interés para el imperio; obligaba tener la flota diseminada por el mundo. Ese mismo año la *Royal Navy* estaba compuesta por 7 estaciones/bases de las cuales solo la flota del mediterráneo era descrita propiamente como una flota (Watson, 2015). En los años siguientes se produce una reorganización de la marina británica, restructurándose la diseminada flota desplegada por el globo.

Así pues, las estaciones navales en lugares como China o el caribe son eliminadas y se refuerza la *Home fleet* enfocada a defender el canal de la Mancha y las aguas circundantes a Reino Unido. Gran Bretaña pudo hacer esto porque la carrera naval con Alemania en primer lugar había provocado que el grueso de la Marina Imperial alemana se encontrara en el mar del Norte suponiendo una amenaza real y próxima a las islas británicas. Esta preocupación como hemos comentado antes es lo que lleva a buscar alianzas primero con Japón y luego con Francia para poder redistribuir la flota británica y no deber tener grandes contingentes por todo el globo confiando en la labor de las flotas aliadas que de otro modo habrían

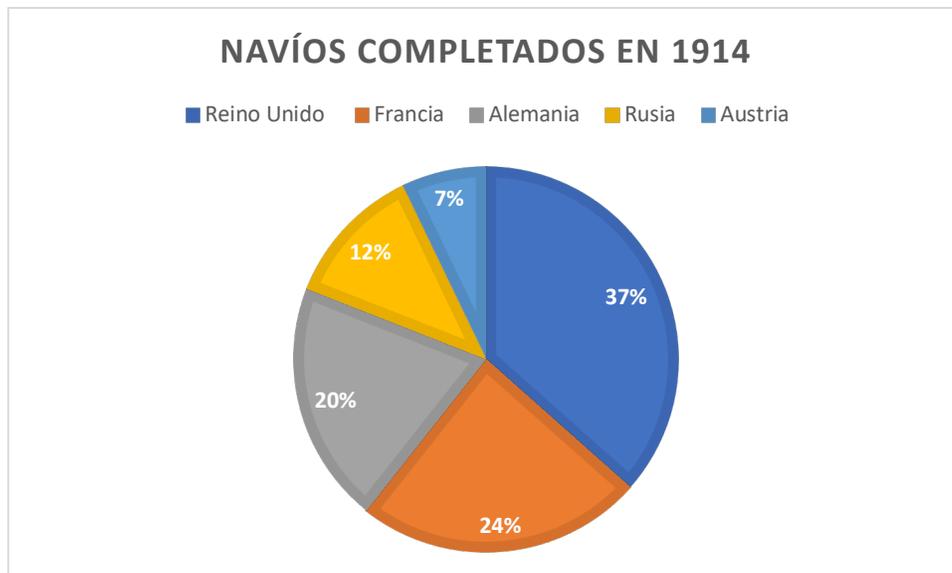
supuesto una amenaza para los ingleses como pueden ser la flota francesa, americana o la japonesa (Ibid, 2015).

Reino Unido pasa de tener una flota con un rol de defender el imperio, a una flota de batalla destinada principalmente a combatir a la flota alemana en el mar del norte. Los ingleses percibían Alemania con la mayor amenaza a su seguridad y respondieron a acorde al desarrollo de los acontecimientos. La presión alemana en un tema tan delicado forzó a los ingleses a entenderse con otras naciones que un pasado hubiera sido algo inconcebible como Francia. Existía una amenaza y era percibida como tal en el publico británico, se reorientó toda la política exterior en base a esta amenaza.

Navíos completados para 1914

	Reino Unido	Francia	Alemania	Rusia	Austria
Acorazados	68	21	37	8	11
Cruceros	110	30	48	14	7
Destruyores	218	83	142	105	19
Cañonero-torpedero	70	153	47	25	58
Submarinos	76	70	27	25	10

Fuente: elaboración propia a partir de datos de (St John , 1971)



Fuente: elaboración propia a partir de datos de (St John , 1971)

Toda la carrera naval que llevo a los incrementos de barcos completados que se ven para 1914, si bien el Reino Unido seguía teniendo una flota casi mayor que la suma del segundo y el tercero, la segunda flota era la francesa y ya no era una preocupación, eran aliados. Es más, para comparar el nivel de fuerzas, la entente con los británicos a la cabeza tenía 1076 buques terminados frente a los 406 que sumaban Alemania y Austria-Hungría. La preocupación y la reacción británica al desafío naval alemán además del entendimiento diplomático con antiguos rivales, motivo una continuo incremento en gasto y construcción navales que a la larga se estaba volviendo insostenible para cualquier nacion.

Hacia 1912, ya formada la triple entente, los británicos inmersos en esta carrera naval se dieron cuenta de lo insostenible financieramente que era esta carrera naval. El propio Churchill conocedor de la situación, como primer Lord del Almirantazgo, buscando mantener la ventaja naval británica entendía la carrera naval como un medio más que como un fin. Haciendo ver a los alemanes que por mucho que gastarían y construyeran buques, los británicos estarían siempre por delante (Maurer, 2014). Así propone en 1912 a los alemanes “vacaciones navales” por la que ambas partes reducirían la construcción de nuevos barcos, con el fin de relajar tensiones. Dicha propuesta fue rechazada por los alemanes y haciendo que el gasto británico no se redujese.

El problema para los británicos que les motivó a llegar a estos extremos, radicaba en las intenciones del almirante Alfred von Tirpitz y del *Oberkommando* alemán con la publicación de las sucesivas leyes navales a partir de 1898. Si bien tampoco fueron una preocupación de inmediato, hicieron al alto mando inglés darse cuenta de una amenaza creciente cerca a sus costas, lo que les llevó a replantear toda su postura hasta entonces. Tirpitz no solo partidario de la expansión naval como hemos ido explicando a lo largo del trabajo, también era un firme defensor de la amenaza que suponía Gran Bretaña para Alemania, aquí su justificación para la expansión naval. Las intenciones alemanas son el punto clave para entender si la amenaza de la marina alemana era una posibilidad o si era una realidad.

7. El órdago del alto mando alemán hacia Gran Bretaña

Las intenciones del alto mando alemán sobre su postura hacia Gran Bretaña cambian según se miren fuentes británicas o más pro-alemanas. Pero se puede apreciar hostilidad con respecto a los británicos y más concretamente su flota. Esta hostilidad puede verse con mayor claridad en los mandos de la flota alemana y su determinación por batirse con los ingleses en un duelo directo. Así cuando los franceses se vieron obligados a retirarse de Sudán a finales de la década de 1880, porque no podían hacer frente a los británicos si estos hacían un bloqueo de los puertos franceses, el káiser Guillermo II se preguntaba porque Francia no había seguido las ideas de Mahan sobre la importancia de la marina para proteger a un país (Canuel , 2018).

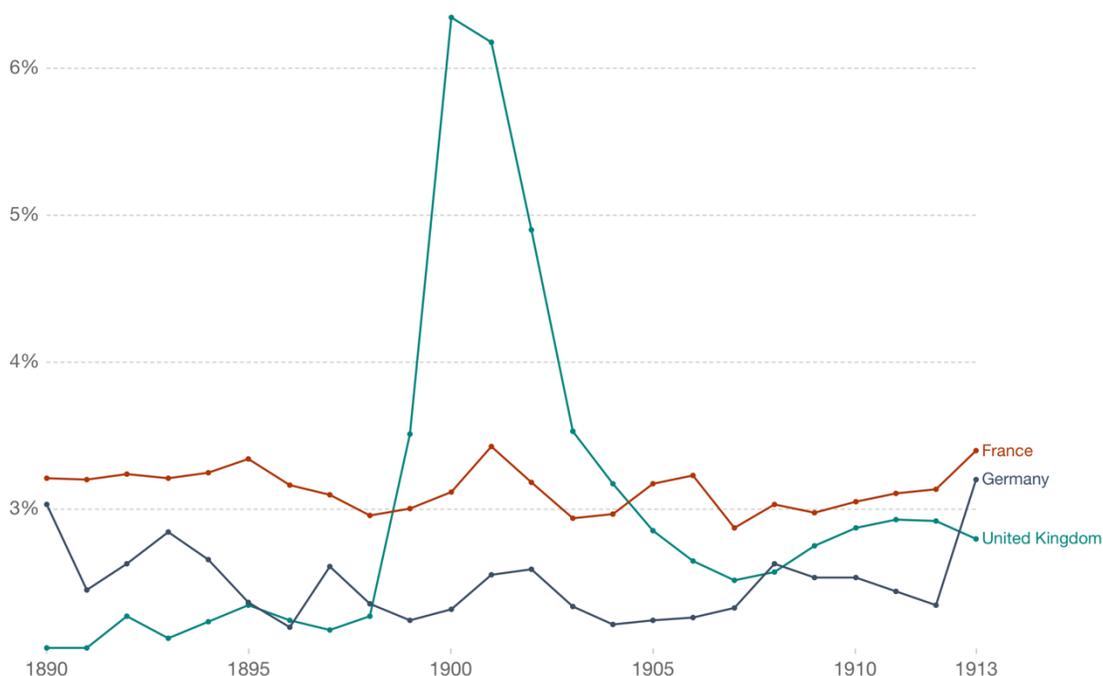
En 1897, Tirpitz es nombrado secretario de estado de la oficina imperial naval, con ello se extiende el pensamiento de que Reino Unido era la mayor amenaza naval a la que se enfrentaba Alemania. Ya hemos comentado los diferentes motivos que llevaron a apoyar estas ideas dentro de Alemania a esto las fallidas negociaciones de formar una alianza con Inglaterra que terminaron por catapultar la construcción de la flota alemana (Rahn , 2017). Dicha flota tenía como objetivo neutralizar cualquier amenaza que los británicos pudieran suponer. A diferencia de los franceses que buscaban proteger sus colonias y posesiones con

una doctrina diferente, Alemania se había embarcado en la creación de una flota con el solo objetivo de hacer frente a Gran Bretaña.

Gasto militar de Alemania, Francia y Reino Unido

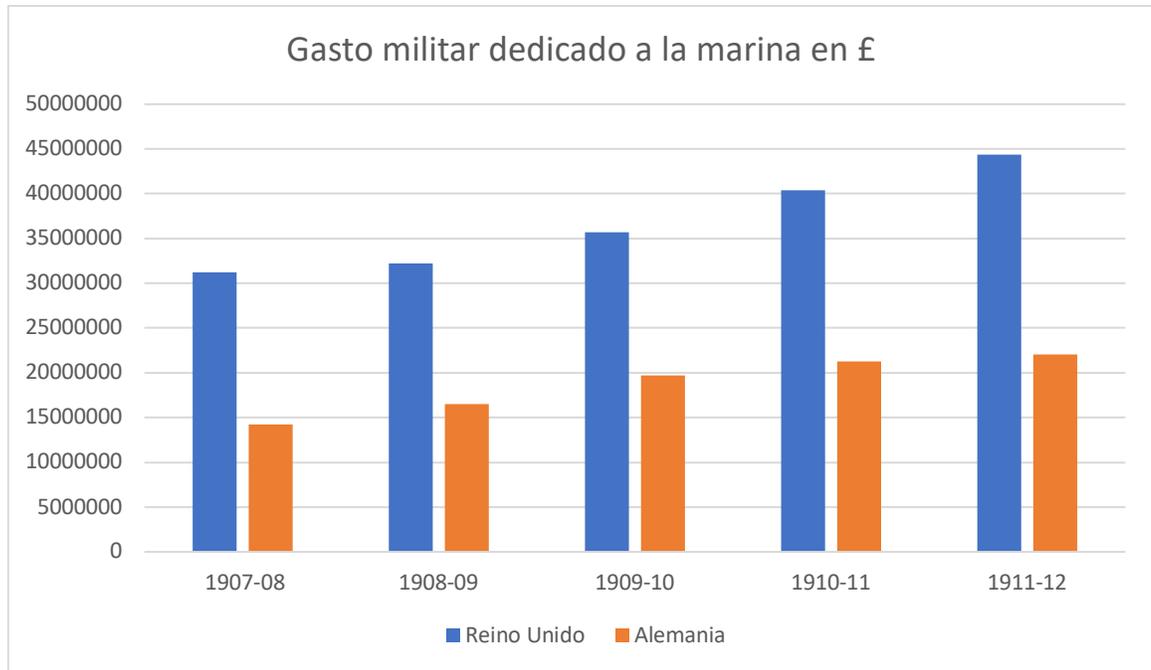
Military expenditure as a share of GDP, 1890 to 1913

Total military expenditure divided by GDP. Figures correspond to current-prices estimates combining data from several sources.



Fuente: (Roser & Nagdy , 2013)

Viendo una evolución del gasto militar podemos entender el planteamiento de los mandos alemanes. Francia de forma continuada gastaba más que alemanes e ingleses. A excepción del pico causado por las guerras de los Boers (Roser & Nagdy , 2013), el gasto británico en defensa era menor o tenía tendencia a reducirse. Sólo en los años en los que se produce el pico de esta carrera naval (1907-1912) vemos un leve repunte del gasto militar inglés. Sin embargo, este gasto incluye tanto el destinado a la marina como al ejército terrestre, distribución que sabemos es diferente para ingleses y alemanes. Mirando al gasto exclusivamente dedicado a la marina observamos lo siguiente:



Fuente: elaboración propia a partir de datos de (Campbell, 1994) y de (McKenna, 1911)

El gasto en los años previos a que Churchill propusiera por primera vez las “vacaciones navales” presentan varias curiosidades. Los británicos parecen ir aumentando el gasto a la par que los alemanes aumentan el suyo, aparentemente con el objetivo de mantener la distancia entre ambos. La segunda es que el gasto alemán es menor en torno a la mitad del británico lo cual puede reducir la impresión de la agresividad naval alemana. El gasto militar británico estaba principalmente concentrado en su armada, por el contrario, los alemanes tenían uno de los mayores ejércitos terrestres de Europa continental y era donde principalmente se destinaba el presupuesto (Maurer, 2014).

Al final el único y principal propósito de la marina imperial alemana queda claro que era derrotar a Inglaterra en caso de confrontación. Dicha confrontación fue planteada como una batalla decisiva que decantaría como vencedor a quien consiguiera aniquilar al adversario, o al menos eso pensaban los alemanes, más tarde se darían cuenta de su error (Rahn , 2017). Así cuando los británicos seguían produciendo cada vez mas modernos y poderosos buques los alemanes les seguían continuando la carrera naval.

A pesar del gasto colosal que suponía esta carrera naval tanto para alemanes como para británicos, los primeros no hacían más que rechazar cualquier propuesta que supusiera reducir los planes alemanes de construcción navales. A pesar de tener sentido la propuesta de Churchill, Tirpitz se negaba en banda a cualquier tipo de reducción a pesar de las dimisiones que se producían en el gobierno alemán ante el cada vez mayor gasto en defensa. Un gasto que tenía que cubrir las necesidades de un ejército, pilar de la defensa de Alemania, y una armada que cada vez se veía más como un capricho y no una necesidad estratégica (Maurer, 2014).

Finalmente, conforme los ingleses continúan a la cabeza y aumentando su gasto. Los alemanes descubren que su concepto de una batalla decisiva no les daría el control de los mares, como acabara sucediendo luego en Jutlandia.

8. Conclusiones

Una vez expuestos los argumentos y hechos pasamos a sacar las conclusiones del trabajo fin de grado. Podemos afirmar que de los motivos alemanes para la construcción de su flota de batalla (Flota de Alta Mar) al final el que más pesaba en la toma de decisiones era el orgullo nacional por encima de decisiones políticas y económicas. Así, se construye una flota con el objetivo principal de ser capaz de derrotar a la *Royal Navy* en combate singular. Ante tal desafío los ingleses no dudaron en responder iniciándose la carrera naval que terminará involucrando al resto de potencias europeas.

Con el nombramiento de Tirpitz como jefe del almirantazgo alemán en 1897, se complicaba la ya de por sí compleja relación entre alemanes y británicos. Hasta entonces con Bismarck al mando, la relación entre ambas naciones había sido cordial y en ningún momento Alemania era percibida como una amenaza en Gran Bretaña como si lo era Francia hasta entonces.

El giro en las relaciones se produce una vez los planteamientos de Tirpitz calan en Alemania y combinados con las ambiciones del nuevo Káiser, se inicia la construcción de una flota que proteja los intereses alemanes y que desafíen el dominio naval inglés. Este cambio en el paradigma hemos demostrado que, unido a un sistema internacional cambiante,

forzó a Reino Unido a abandonar su postura mantenida durante casi un siglo, el aislamiento espléndido. Gran Bretaña por la actuación de ciertos actores individuales en Alemania, cambia su percepción de Alemania por completo pasando a ser una de las mayores amenazas para su seguridad por encima de enemigos históricos como Francia o Rusia. Este cambio tan drástico debe ser lo suficientemente claro a la hora de pensar en la percepción que suponía para los británicos la expansión naval alemana como un ataque directo hacia su propia seguridad. Hemos comentado la importancia que la seguridad naval suponía para los ingleses el dominio de los mares (Woodward, 1935) y como la elaboración de doctrinas como el *two power standard* buscaban mantener esa supremacía naval porque les proporcionaba su seguridad.

Este giro prueba ser impulsor de la modificación de la política exterior británica, pero porque los alemanes enfocaron todo su desarrollo naval en la construcción de una flota que fuera un rival de los británicos en un combate directo. A lo largo del trabajo, hemos comentado que la construcción de grandes acorazados quizás no era la mejor estrategia a seguir por parte de los alemanes y nacía de los deseos y ambiciones de Tirpitz y la admiración y envidia de Guillermo II.

La pregunta que al final trata de responder este trabajo fin de grado, sobre si el desarrollo naval alemán fue el catalizador para hacer a Gran Bretaña décadas de aislamiento espléndido diríamos que está respondida. Contando con la influencia de otros factores; como fueron el surgimiento de potencias como EE. UU. o Japón o la pérdida del primer puesto como nación industrializada, puede confirmarse que los británicos vieron en Alemania la amenaza lo suficientemente grande para decantarse finalmente por buscar alianzas con otras potencias y abandonar casi un siglo de *Splendid isolation*.

En cuanto a la gravedad de esa amenaza o de si realmente en algún momento Alemania podía suponer un peligro para los británicos (en el ámbito naval), todo parece indicar lo contrario. Una vez finalizada la carrera naval en 1913 la flota británica seguía siendo casi dos veces tamaño mayor que la alemana. No solo era la mayor flota, Francia que completaba el pódium de flotas era la aliada de Gran Bretaña, haciendo la amenaza alemana aún menor. Si antes la esperanza alemana de una confrontación directa con los ingleses se basaba en lo diseminaba que estaba la flota británica, la alianza con Francia eliminaba esa

debilidad. No sólo la flota alemana no parece haber supuesto una amenaza real para los británicos, una vez estalla la Primera Guerra Mundial se ve probado la poca utilidad de Flota de Alta Mar especialmente comparado con el ejército terrestre. Sin embargo, no entra dentro del campo de estudio de este trabajo valorar las estrategias y actuaciones de la marina imperial alemana durante la guerra.

Se puede concluir que los británicos vieron amenazada su seguridad nacional por la actuación de los gobernantes alemanes que en el pasado habían sido precavidos de no dar motivos a otras naciones europeas, a excepción de Francia, para considerar Alemania una amenaza a la seguridad del continente. Los deseos y ambiciones movidos por ambiciones más puramente nacionalistas motivaron todo el desarrollo naval a partir de 1897 y no las necesidades reales o las ventajas que podría traer esa flota frente a los celos que podía crear en el exterior.

El encaje de la Alemania unificada en Europa fue desde el comienzo algo complicado y solo el meticuloso planteamiento de personajes como Bismarck evitaron durante décadas confrontaciones directas. En el momento que Alemania con el ejército más poderoso de Europa se dispuso a crear una flota de proporciones similares se inició hacia el camino de la confrontación con los británicos. Porque si para los alemanes su ejército terrestre era la garantía de su seguridad y motivo de prestigio, para los británicos el dominio de los mares significaba lo mismo y ninguna de las dos naciones iba a dejar que la otra se metiera en su terreno.

9. Bibliografía

- American Peace Society. (1890). The American Advocate of Peace and Arbitration. *The British Navy*, *LII*(1), 22.
- Bachmann, J. (2016). The Imperial German Navy, 1897-1918: Negotiating the nation. *The Arbutus Review*, *VII*(1), 14. Recuperado el 27 de Enero de 2020, de • <http://dx.doi.org/10.18357/tar71201615688>
- Behrens, A. (1913). *Pintura al óleo del Kaiser Wilhelm II como Gran Almirante*. Pórtico de la Escuela Naval de Mürwik, Mürwik.
- Campbell, T. (1994). Financing the Royal Navy, 1905-1914: Sound Finance in the dreadnought era. *Department of history The University of British Columbia*.
- Canuel, H. (2018). From a prestige fleet to the Jeune École: French Naval Policy and Strategy under the Second Empire and the Early Third Republic (1852–1914). *Naval War College Review*, *LXXI*(1), 93-118.
- Epkenhans, M. (2003). Military—Industrial Relations in Imperial Germany, 1870–1914. *War in History*, *X*(1), 1-26. Recuperado el Julio de 2020
- Expert, A. G. (Agosto de 1909). The German Navy and England. *The North American Review*, *190*(645), 250-257.
- Frieden, J. A. (2007). *Global Capitalism. It's fall and rise in the Twentieth century*. Nueva York: WW Norton & Co; New e. edición.
- Jaschob, L. (2012). The German Kaiserreich and its Naval Programme – Dreams of World Power and Unification. *The 8th Annual Conference In Political Science, International Relations and Public Policy In Memory of the late Yitzhak Rabin*, (pág. 19). Jerusalem. doi:10.13140/2.1.4369.4885
- Kennedy, P. (1970). Tirpitz, England and the Second Navy Law of 1900:A Strategical Critique. *Militaergeschichtliche Zeitschrift*, 33-57. doi:10.1524/mgzs.1970.8.2.33

- Kennedy, P. (Junio de 1972). Bismarck's Imperialism: The Case of Samoa, 1880-1890. *The Historical Journal*, 261-283. Recuperado el 2020, de <https://www.jstor.org/stable/2638121>
- Kissinger, H. (2010). *Diplomacia* (Primera ed.). (M. Utrilla, Trans.) Barcelona: Ediciones B.
- Maurer, J. H. (1997). Arms Control and the Anglo-German Naval Race before World War I: Lessons for Today? *Political Science Quarterly*, 112(2), 285-306. doi:10.2307/2657942
- Maurer, J. H. (2014). Averting the Great War? Churchill's Naval Holiday. *Naval War College Review*, LXVII(3), 24-42.
- McKenna, R. (1911). German Naval Expenditure. *Sesión de control parlamento británico. XXIII*. Londres: UK Parliament.
- Rahn , W. (2017). German Navies from 1848 TO 2016. Their Development and Courses from Confrontation. *Naval War College Review*, VXX(4), 14-46.
- Roser, M., & Nagdy , M. (2013). *OurWorldInData.org*. Recuperado el Abril de 2021, de Our world data: <https://ourworldindata.org/military-spending>
- Ross, R. S. (2018). Nationalism, Geopolitics, and naval Expansionism: From the Nineteenth Century to the Rise of China. *Naval War College Review*, LXXI(4), 10-44.
- Sondhaus, L. (Junio de 1987). Mitteleuropa zur See? Austria and the German Navy Question 1848-52. *Central European History*, XX(2), 125-144. Obtenido de <https://www.jstor.org/stable/4546096>
- St John , R. B. (Marzo de 1971). European naval expansion and Mahan, 1889-1906. *Naval War College Review*, XXIII(7), 10. Recuperado el Julio de 2020, de <https://www.jstor.org/stable/44641219>

- Valentin, V. (1937). Bismarck and England in the Earlier Period of His Career. *Transactions of the Royal Historical Society, XX*, 13-30. Obtenido de <https://www.jstor.org/stable/3678591>
- Veldeman, M.-C. (2012). Britain and Europe: From 'Splendid Isolation' to 'Semi-Detachment'. *Équivalences*, 39-58. Retrieved from <https://doi.org/10.3406/equiv.2012.1368>
- Watson, G. (8 de Agosto de 2015). *Royal Navy, "Pax Britannica", 1815-1914*. Obtenido de Naval history.net: <https://www.naval-history.net/xGW-RNOrganisation1900-14.htm>
- Woodward, E. (1935). *Great Britain and the German Navy*. Londres : Routledge.