

Artículo de investigación

El fallido intento germano-otomano y la victoria británica: El tren que no llegó a Kuwait

Ricardo Méndez Barozzi¹

¹ Universidad Nacional de Luján

* Correspondencia: mendezbarozzi@yahoo.com.ar

Recibido: 15/05/2021; Aceptado: 01/07/2021; Publicado: 30/12/2021

Resumen

En el contexto de la expansión imperialista de finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX, el dominio del Golfo Pérsico representaba un punto clave para las potencias. Por esa razón, el Reino Unido se dispuso a firmar un Tratado con el emirato de Kuwait, a fin de salvaguardar sus intereses en la zona, especialmente el control marítimo hacia el Océano Índico. Al mismo tiempo, los rivales de Gran Bretaña se aprestaban a afianzar su posición en el área, siendo Francia y Rusia los primeros interesados. Sin embargo, la aparición de Alemania y, su posterior alianza con el Imperio Otomano haría peligrar a la hegemonía británica en la región con un ambicioso proyecto ferroviario. Se trabajará siguiendo los estudios del imperialismo decimonónico, a fin de poder describir las causas del fracaso del ambicioso proyecto.

Palabras clave: Kuwait; Ferrocarril Berlín-Bagdad; Gran Bretaña, Alemania, Geopolítica.

The failed German-Ottoman attempt and the British victory: The train that did not make it to Kuwait Abstract

In the context of the imperialist expansion of the late 19th and early 20th centuries, the dominance of the Persian Gulf represented a key point for the powers. For this reason, the United Kingdom decided to sign a Treaty with the emirate of Kuwait, in order to safeguard its interests in the area, especially maritime control towards the Indian Ocean. At the same time, the rivals of Great Britain were preparing to consolidate their position in the zone, with France and Russia being the first interested parties. However, the appearance of Germany and its subsequent alliance with the Ottoman Empire would endanger British hegemony in the region with an ambitious railway project. It will work following the studies of nineteenth-century imperialism, in order to be able to describe the causes of the ambitious project's failure.

Keywords: Kuwait; Berlin-Baghdad Railway; Great Britain; Germany; Geopolitics.

1. Introducción

La presente investigación tiene por objeto investigar las causas de la caída del proyecto ferroviario llamado “Ferrocarril Berlín-Bagdad” y su posterior expansión hacia el emirato de Kuwait, en el Golfo Pérsico. El propósito de este trabajo es determinar el alcance que tuvo la resistencia británica a este plan y, por otra parte, las debilidades de los alemanes y otomanos. Para ello cabe preguntarse: ¿Cómo influyó la relación histórica que Kuwait mantenía con Gran Bretaña desde el S. XVIII? ¿Cuáles fueron los principales problemas financieros que debió afrontar la empresa? ¿Cuáles fueron las condiciones solicitadas por terceros países para formar parte de la misma?

2. Materiales y métodos

La metodología que guiará a la investigación estará basada en el estudio del Imperialismo de fines de siglo XIX. Concretamente se analizará la influencia que tuvieron los británicos en la región costera del Golfo Pérsico, específicamente en el emirato de Kuwait y, simultáneamente, la relación que supieron mantener los imperios alemán y otomano en el área de influencia del segundo. Asimismo, se trabajará con vasta bibliografía relacionada con la temática, además de realizar un análisis exhaustivo de numerosas fuentes oficiales.

Morris Jastraw (1917) escribe en el momento en que se producía la Primera Guerra Mundial. El autor analiza las causas que llevaron a la misma y, señala que el conflicto por el ferrocarril al Golfo Pérsico fue una de las principales. Jastraw, de origen estadounidense culpa a Alemania por el conflicto bélico, señalando que fueron sus ambiciones pangermanistas en los Balcanes y su deseo expansionista lo que llevó al conflicto armado. El Asia Menor era considerada como un área clave por Berlín para expandir su influencia en Oriente Medio. Por otra parte, para los británicos era primordial retener el control de las actividades económicas en Basora, ciudad cercana al Golfo.

El diplomático argentino Eugenio Pallarés Jordá (1970) quien realizó su trabajo sobre Kuwait mientras revistaba como Ministro Consejero Económico y Comercial de la Embajada de su país en el Líbano, hace un valioso aporte al rastrear los primeros intentos de construir un ferrocarril que alcanzase el Golfo Pérsico en una fecha tan temprana como 1850 y, un segundo intento tres décadas más tarde. El autor señala la presión sufrida por el gobierno británico por parte de empresarios de aquel país, para evitar que el ferrocarril fuese administrado por un consorcio extranjero.

Jonathan Mc Murray (2001), en su obra enfatiza otros aspectos no considerados por otros autores, como ser el rol socioeconómico que le cupo a los trabajadores y las empresas beneficiadas con la construcción ferroviaria. El autor describe la dimensión intercultural entre trabajadores otomanos y los representantes alemanes, lo que describe como cooperación intercultural. Mc Murray afirma que, en los últimos años de su construcción, previos al estallido de la guerra, el proyecto fue más económico que estratégico.

Mustafá Bilgin (2004) habla del impacto sufrido en las relaciones anglo-otomanas debido a la construcción ferroviaria. El autor analiza la génesis de la relación germano-otomana y los distintos acuerdos alcanzados por ambos imperios, al tiempo que crecían las sospechas en los gabinetes

diplomáticos de Gran Bretaña, Rusia y Francia, señalando el dialogo entre ellos respecto a esta cuestión. Bilgin hace hincapié en la alternativa que hubiese significado la salida al Golfo por parte del ferrocarril respecto al Canal de Suez.

John Karkazis (2019) realiza un análisis detallado tanto desde el aspecto geopolítico como del geoeconómico relacionado al proyecto ferroviario Berlín-Bagdad. El autor hace una comparación sobre las crisis internacionales entre las potencias mundiales, situación que equipara al presente. Karkazis resalta que, para los otomanos, la construcción del ferrocarril significaba una alternativa muy interesante frente al transporte marítimo en la zona. También, el autor alude al descubrimiento de petróleo en los suelos del área a comienzos del siglo XX, lo que atrajo el interés de varias potencias europeas.

1. La política exterior alemana

En 1890 cuando el emperador alemán Guillermo II decidió despedir a Bismarck, culminaba en aquel país la llamada *Realpolitik* que impulsaba la política exterior fijada en Europa. Aparecía entonces la *Weltpolitik* o política mundial, la cual sostenía que Alemania debía convertirse en una potencia mundial más agresiva y competir directamente con otros estados europeos como Gran Bretaña, Francia y Rusia. (Joll, 1983:117).

La *Weltpolitik* fue ideal para la industria armamentística, así los fabricantes de acero se dedicaron a construir buques para la Marina que ya competía fuertemente con la británica, en el contexto del Imperialismo de finales del siglo XIX. Este crecimiento militar no estaba ligado precisamente a la adquisición de colonias sino a alterar la balanza de poder en favor del Imperio Alemán y, por ello, en contra de Gran Bretaña. (Joll, 1983:118).

Desde la unificación alemana de 1871, el país creció de forma vertiginosa, superando ampliamente a Francia y, luego a Gran Bretaña, convirtiéndose en la primera potencia industrial europea que junto a los Estados Unidos tenía la hegemonía mundial manufacturera. Este desarrollo notable, llevó a pensar a muchos integrantes del gabinete imperial que el país debería convertirse también en una potencia militar. (Méndez Barozzi y Orejón, 2019).

Entre otros proyectos de desarrollo y hegemonía mundial, los alemanes propusieron la construcción de un ferrocarril que uniese Berlín con Bagdad, realizando una alianza estratégica con el Imperio Otomano, aunque en realidad el proyecto era aún más largo, ya que en un primer tramo se uniría al puerto de Hamburgo con Berlín y, finalmente a Bagdad con Basora y Kuwait. Esta potencial salida de Alemania al Golfo Pérsico constituía no solo una alternativa al Canal de Suez sino que también amenazaba directamente la ruta a la "Joya de la Corona".²

2. El desarrollo ferroviario en el Imperio Otomano

² Nombre con el que los británicos llamaban a la India.

Los primeros indicios de la construcción de un ferrocarril que alcanzase las costas del golfo pérsico datan de 1850 y 1878. En ambas ocasiones, el gobierno británico bajo presión de empresas privadas, había rechazado la cooperación de otros países interesados en la construcción del ferrocarril. (Pallarés Jordá, 1970: 8)

Para 1888, comenzó a operar la famosa línea ferroviaria llamada *Orient Express* que unía a Estambul, la capital del Imperio Otomano, con París y Londres. Aquel mismo año, se puso en marcha otro proyecto ferroviario liderado por un consorcio alemán llamado *Anatolian Railway Company* (ARC), financiado por el Deutsche Bank. El mismo estaba destinado a extender el ferrocarril en Asia Menor, llegando en 1893 a enlazar el tramo entre Haidar Passa, Nicomedia y Ankara y, completando en 1896 el trayecto entre Eski Shehir hasta Konia. También el Imperio Otomano se acercó al Austrohúngaro, con el fin de obtener apoyo para el proyecto. (Rodríguez González, 2014: 208).

Simultáneamente, en Kuwait ocurrían sucesos importantes. En 1896, el emir Mubarak el Grande asesinó a su hermano Muhammad con apoyo británico y, en detrimento de los intereses otomanos. (Busch, 1967). Para 1897, se consideró por primera vez que Kuwait fuera la terminal del trayecto. (Calcymiru, 2014). Por ello, en 1898 y 1899, representantes de los gobiernos alemán y ruso iniciaron negociaciones por primera vez con el emirato a fin de poder extender las respectivas líneas férreas³, pero la conversación terminó en un fracaso, debido a la presión británica sobre el gobierno kuwaití, ya que le pidió a este que se negara al proyecto. (Pallarés Jordá, 1970: 8)

En 1899, el gobierno otomano concedió a una empresa alemana el derecho de construir un ferrocarril que atravesara Asia Menor para conectar Constantinopla⁴ y Bagdad. El proyecto finalizó en 1903⁵ cuando la compañía comenzó la extensión hasta la actual capital iraquí. (Karkazis, 2019: 210). La construcción del ferrocarril a Bagdad bajo las inversiones alemanas, fue la principal causa de rivalidad entre los otomanos y los británicos durante las primeras décadas del siglo XX, ya que se preveía como una alternativa frente al Canal de Suez. (Global Security, 2011).

Desde aquel momento y, hasta el estallido de la Gran Guerra, este propósito se había convertido en “el fantasma del siglo XX” omnipresente en las tensiones entre Alemania y las otras potencias europeas. (Jastrow, 1917: 9) Por otra parte, para el Imperio Otomano representaba la posibilidad de movilizar sus fuerzas de una manera rápida y eficaz hacia sitios difíciles de llegar como Arabia, Irak y Siria. (Mc Meekin, 2010: 51).

En 1899, el emir de Kuwait, Mubarak el Grande, firmó un tratado con Gran Bretaña, nación que tenía una enorme influencia en el Golfo desde mediados del S. XVIII. (Méndez Barozzi, 2017: 4). Mubarak tenía sospechas de la anexión plena del emirato por parte de los otomanos quienes gobernaban aquella

³ Los rusos contaban con un ferrocarril que atravesaba Persia y también pretendía finalizar su recorrido en algún punto del Golfo Pérsico, debido a este interés en la zona, Rusia rivalizaba con Gran Bretaña.

⁴ Antiguo nombre por el que se conocía a Estambul.

⁵ En esta fecha se creó otra empresa, la Baghdad Railway Company (BRC) que sustituyó a la ARC.

zona solamente *de facto*. Los británicos, comenzaron entonces a reforzar su presencia en el área a fin de proteger su influencia económica y geopolítica. Posteriormente, Londres enviaría a su representante, el primer Agente Político destinado a la región, Major Staurt Knox quien había sido parte del gobierno de la India, a fin de que asesorase al emir sobre distintos asuntos. (Méndez Barozzi, 2020: 5).

En 1900 llegó al Golfo un enviado del gobierno alemán llamado Herr Stermrich encabezando una misión que pretendía realizar la construcción de dicho ferrocarril, lo que fue rechazado por el Jeque Mubarak quien luego del Tratado firmado en 1899 defendía a rajatabla los intereses británicos. (Chhabra, 2005: 521-526). El programa ferroviario no solo aumentó las tensiones en la zona, sino que también cambió la atención de las grandes potencias, las cuales dejaron de focalizar sus objetivos en Europa para pasar a la Mesopotamia. Por ello, se sostiene la hipótesis que este conflicto fue una de las principales causas que derivó en el desencadenamiento de la Primera Guerra Mundial. (Bilgin, 2004: 113).

3. La influencia geopolítica y geoeconómica en la zona

Las relaciones fluidas entre los imperio alemán y otomano habían comenzado con actividades culturales en 1880. Mientras tanto, los intereses franco-británicos en la región habían decaído bastante durante la década de 1870. Gran Bretaña había realizado un cambio de política en la zona al no entrometerse en el conflicto ruso-otomano de 1877, a diferencia de lo sucedido en Crimea dos décadas atrás. Durante la década de 1880, Alemania se ocupó de capacitar a los oficiales turcos; por otra parte, los alemanes financiaron varios proyectos de los otomanos, lo que hizo que la relación entre ambos imperios creciera rápidamente. (Bilgin, 2004: 114-118).

El sultán Abdul Hamid II cuenta en sus memorias que Alemania era un país menos peligroso que Gran Bretaña, Francia y Rusia. Ello se debía a que aquel país solo tenía intereses comerciales en Medio Oriente y no buscaba ganancias políticas ni territoriales. (Sultán Abdul Hamid II, 1987). Sin embargo, el *Foreign Office* contradecía estos dichos, al afirmar que Alemania estaba buscando algún tipo de expansión política bajo el disfraz de desarrollo económico en la Turquía asiática.⁶ Asimismo, los turcos buscaban extender el ferrocarril para tratar de reemplazar al transporte marítimo en la zona. (Karkazis, 2019: 216).

El Imperio Alemán ganó rápidamente una enorme influencia en la Puerta Otomana⁷, lo que le permitió ingresar al mercado de Oriente Medio de forma acelerada. En 1888, se comenzó a construir una línea ferroviaria con el objeto de unir a Berlín con Bagdad. Este emprendimiento encendió las alarmas en Francia y en Rusia. Gran Bretaña, país que en principio no se opuso a este propósito, con la condición de que el capital británico sería invitado a participar de la empresa.

El nuevo plan ferroviario incluía una extensión hasta Basora y la salida al Golfo. Era considerado el segundo gran proyecto de la zona, luego del canal de Suez y, para los otomanos tenía una gran importancia comercial y estratégica. (Bilgin, 2004: 118-119). Para 1901, los alemanes ya sabían de la existencia de una extensa área de riquezas petroleras en la zona situada entre los ríos Éufrates y Tigris;

⁶ Foreign Office Handbook, February 1919, FO 373/5/2, pp. 25, 32 y 56.

⁷ Nombre dado al Imperio otomano, en el contexto diplomático.

por ello, las barreras de todo tipo por parte de las potencias europeas comenzaron a aparecer. En cuanto a la financiación, Francia tomó una pequeña participación en el BRC y Rusia declinó ser parte del proyecto. (Karkazis, 2019: 211).

Figura 1. Imagen del Ferrocarril de Bagdad en la década de 1900



Fuente: Eric and Edith Matson Photograph Collection

4. La lucha por la hegemonía política

Los británicos comenzaron a preocuparse en 1902, cuando se estableció que el fin de la línea sería en algún punto del Golfo Pérsico a determinar, entre el Gobierno Otomano y la empresa constructora alemana. En 1904, un reporte del Virreinato de la India⁸ aseguraba que los ingenieros alemanes pensaban que el ferrocarril podría llegar a la isla de Bubiyan, a unos pocos kilómetros de la ciudad de Al-Kuwait, territorio en el cual, los otomanos habían establecido una base militar en 1902.⁹ Esta situación fue considerada como peligrosa para los intereses británicos y para el emir kuwaití quien emitió una queja formal. (Bilgin, 2004: 119-120).

Si el ferrocarril lograba extenderse desde Bagdad a Kuwait, significaría la ruta más rápida y económica que podía unir al Golfo, los pozos petroleros y Berlín, además de la salida al Mar del Norte mediante el puerto de Hamburgo, causando de esta forma un notorio daño en la posición estratégica de Gran Bretaña. Por otra parte, los alemanes podían aliarse con los rusos quienes de esta forma saldrían de la *Entente Cordiale* que integraban junto a franceses y británicos. (Calcymiru, 2014).

⁸ Government of India, Fort William, to Secretary, Broderick, 4 February 1904, FO881/9055X: Collection of papers respecting the attitude of HMG about the Baghdad Railway and the purchase of Land at Kuwait, Sadawi, *ibidem*, p.123.

⁹ Jastrow afirma que otra alternativa era la ciudad iraquí de Al-Fao.

Figura 2. Mapa mostrando el proyecto ferroviario Hamburgo-Basora.



Fuente: Archaeoplan, <http://www.archaeoplan.com/Div01.htm>

En 1902, la recesión económica golpeó de forma dura a Alemania, por lo que este país se vio en condiciones desfavorables para continuar apoyando unilateralmente el proyecto. Por ello, el Deutsche Bank firmó un acuerdo con la *Baghdad Railway Company* (BRC)¹⁰, en cooperación con la ARC, un contrato de 99 años de duración a partir de 1903 por el cual los concesionarios estarían obligados a concluir la extensión ferroviaria hasta el Golfo Pérsico para 1911. (Karkazis, 2019: 211).

La primera reacción fue la de George Hamilton, Secretario de Estado del Virreinato de la India quien, en un telegrama al virrey, manifestaba que era peligroso inmiscuirse en los movimientos de las tropas otomanas en tierras que Kuwait consideraba como propias, pero que para el emirato era difícil de probar. Hamilton afirmaba que no deseaba obstruir la extensión del ramal ferroviario desde Bagdad, fuera al Golfo o a Kuwait, sin embargo, esta situación no fue tomada en cuenta por los británicos.¹¹

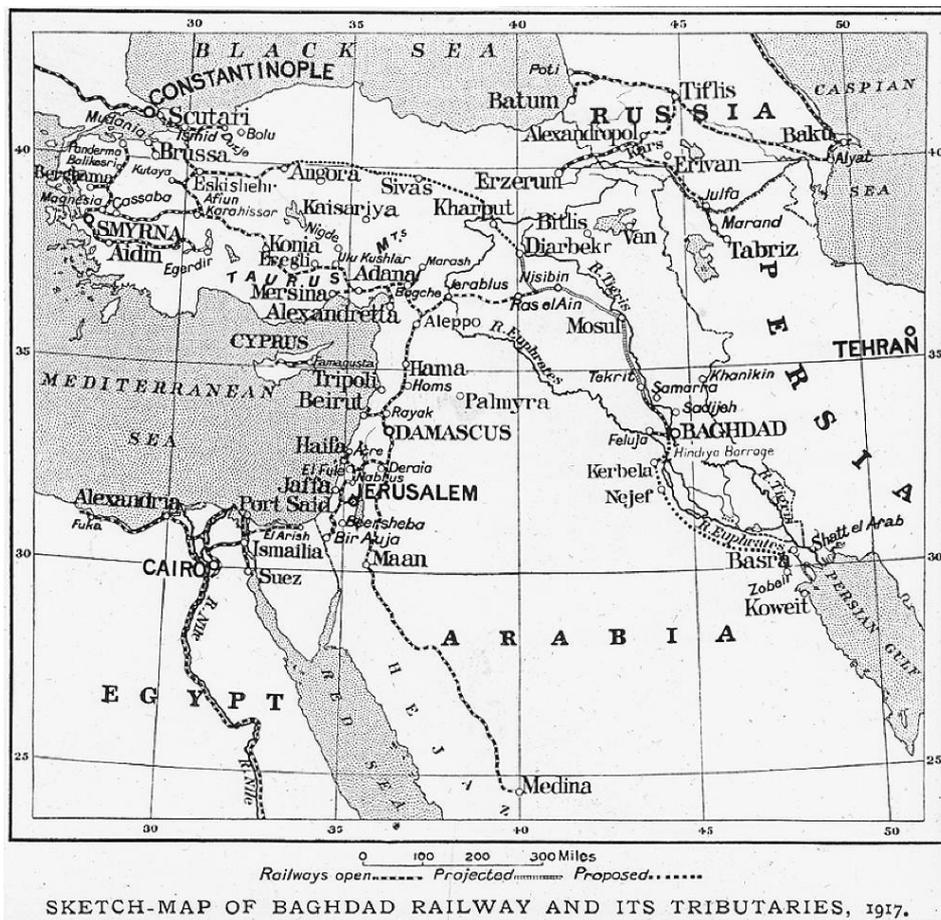
En 1907, el *Foreign Office* comunicó a los embajadores de Rusia y Francia, el punto de vista del gobierno británico respecto a la extensión del Ferrocarril de Bagdad, explicando que el Reino Unido solo aceptaría participar en el esquema ferroviario si este se adaptaba a un sistema de control internacional. (Bilgin, 2004: 120-121).

De hecho, tanto el gobierno otomano como el alemán habían realizado intentos para llegar a un acuerdo con Gran Bretaña, pero esto no había sido posible. El punto de fricción estaba sobre la internacionalización de la línea, asunto que enfatizaba el gobierno británico mientras que los otros dos lo rechazaban. Esta situación llevaría al aumento de la tensión en la zona y a la atención de las demás potencias europeas. Los británicos intentaban sostener el *status quo* de la zona y evitar el dominio alemán. (Bilgin, 2004: 121-122).

¹⁰ Esta compañía estaba dominada por el Deutsche Bank y otros intereses alemanes.

¹¹ Government of India, Fort William, to Secretary, Broderick, 4 February, 1904, FO881/9055X: Collection of papers respecting the attitude of HMG in regard to the Baghdad Railway and the purchase of Land at Kuwait; Sadawi, *ibidem*, p. 123

Figura 3. Mapa mostrando el proyecto de Ferrocarril a Kuwait en la zona otomana



Fuente: New York State Archives. *Berlin-Baghdad Railway, 1917*

5. Convulsiones internas y externas que afectaron al proyecto

El acceso al poder de los Jóvenes Turcos, el 23 de julio de 1908, forzó al sultán Abdul Hamid II a restaurar la Constitución de 1876, la cual fue abolida al entrar en conflicto el Imperio con Rusia al año siguiente. El sultán era una persona flexible, habituada a lograr acuerdos políticos con todas las potencias. En el momento de la llegada al poder del nuevo movimiento, la extensión del ferrocarril se encontraba a la altura de los Montes Tauro, en la actual Turquía, un punto muy complejo para realizar el trazado de vías.

Como consecuencia de la inestable situación política interna, el programa ferroviario entró en una pausa. Para finales de 1908, comenzó a operar el Parlamento, en donde aparecieron voces opuestas al Ferrocarril de Bagdad, considerando al proyecto como monstruoso y corrupto. (Karkazis, 2019: 213-214). El 27 de abril de 1909, los Jóvenes Turcos depusieron al sultán luego de un fallido intento de golpe de estado.

Por su parte, el *Foreign Office* vio con simpatía al nuevo régimen, pero no firmó ningún tipo de alianza. (Bilgin, 2004: 122-123). Al mismo tiempo los financistas alemanes debieron recurrir a Londres para poder continuar con la financiación del proyecto. El nuevo gobierno otomano intentó sacar ventaja de

la rivalidad entre las potencias, pero paradójicamente esto llevó a la disolución y distribución de vastos territorios de su Imperio, (Karkazis, 2019: 214) con la firma del Tratado Sykes-Picot de 1916, que establecía el reparto de territorios otomanos entre Gran Bretaña y Francia, luego de la Gran Guerra.

A mediados de 1910, Javid Bey, el ministro de finanzas otomano viajó a París y Londres con el objeto de obtener recursos para la extensión del ferrocarril y otras empresas, pero no obtuvo los resultados esperados, mas luego el apoyo monetario fue concedido por Alemania.¹² Al llegar a Gran Bretaña, el *Foreign Office* le informó que ese proyecto ferroviario constituía una amenaza para el comercio británico en la región, por lo que ponía como condición a los otomanos, que los británicos tuvieran el 55% de las acciones de la empresa ferroviaria, en la parte que esta atravesaba el Golfo. El otro punto de disenso fue Kuwait, los otomanos querían recuperar su influencia allí, algo que era rechazado tajantemente por Londres. (Bilgin, 2004: 122-123).

Según el embajador británico en Estambul, Sir Gerard Lowther, la comunidad judía local tenía una importante presencia en el gobierno otomano. El diplomático consideraba que, esto se debía a una débil posición británica en la Mesopotamia, en donde se deseaba establecer un Estado Judío autónomo, evento que ocurriría finalmente en 1948. (Bilgin, 2004: 123-124).

Posteriormente al intento negociador fallido realizado en 1911, los otomanos intentaron nuevamente acercarse a Francia y Gran Bretaña en busca de apoyo económico para el proyecto de extensión de las vías férreas, proponiendo que el gobierno turco aportaría el 40% de los gastos, mientras que Alemania, Francia y Gran Bretaña aportarían 20% cada uno. Sin embargo, esto fue rechazado por los británicos quienes reiteraron que deseaban la posesión del 55% de las acciones, lo que llevó el encuentro al fracaso. (Bilgin, 2004: 124).

El Ferrocarril de Bagdad, como lo llamaban los británicos, constituía un punto de salvaguarda para los intereses políticos y económicos de Londres en la zona. La supremacía de Gran Bretaña estaba garantizada si se tenía el poder sobre la línea ferroviaria que unía Bagdad con el Golfo Pérsico. Además, se quería alejar a la influencia otomana de otros territorios que le pertenecían *de facto*, como Qatar y Bahrein. (Bilgin, 2004: 125).

Para los británicos, sus intereses estaban siendo amenazados por un sistema monopólico ferroviario realizado por los alemanes, ya que los otomanos habían recurrido a Alemania para poder concluir la empresa, pero como esta no había podido ser finalizada, los otomanos tenían ahora algo que ofrecer a Gran Bretaña, a cambio de lo cual se esperaba que este país consintiera en aumentar las aduanas y aportara económicamente para la construcción del ferrocarril. Las aduanas junto al control de Kuwait habían sido la palanca con la que se empezaban a ver las posibilidades de éxito para Constantinopla.¹³

¹² El ministro intentaba conseguir unos 30 millones de dólares.

¹³ Minute signed by various officials at the Foreign Office, 27 March 1911, FO 371/1233, Goochand Temperly, p. 36.

en lo relativo a la línea que unía a Bagdad con el Golfo. Los alemanes habían aceptado esta propuesta con la condición de que ninguna tercera parte aportase más capital que ellos mismos. Para Alemania, los Balcanes y el Puente de Estambul eran su puerta de entrada de expansión económica donde encontraría nuevos mercados. (Bilgin, 2004: 126-127).

Otros problemas causados por terceros, afectaron al proyecto. En septiembre de 1911 y mayo de 1912, los italianos invadieron y se anexionaron Libia y las islas del Dodecaneso, lo que causó la guerra entre Italia¹⁴ y el Imperio Otomano. Además, entre octubre de 1912 y mayo de 1913 se va a desarrollar la Primera Guerra de los Balcanes, en la cual los otomanos vuelven a ser derrotados por una coalición de tropas de Serbia, Montenegro, Bulgaria y Grecia. (Karkazis, 2019: 214).

En 1911, Alemania firmó un Tratado con Rusia por el cual, la primera reconocía el derecho a construir el ferrocarril en Irán y los rusos se comprometían a aceptar el proyecto del Ferrocarril de Bagdad. (Özyüksel, 2016: 172). Por el lado otomano, el fracaso de las negociaciones ante franceses y británicos, trajo de nuevo a la influencia alemana. La presencia germánica era importante en el Ejército Turco para 1913, cuando los generales alemanes comandaban, en algunos casos a las tropas y, también lo era en asuntos económicos ya que volvía a ser el principal país financiador.

También para 1913, los otomanos alcanzaron también un acuerdo con los británicos sobre el ferrocarril, el mismo se comprometía a admitir a dos representantes británicos en la empresa y se acordó que el final del recorrido fuera Basora, abandonándose así definitivamente la idea de la extensión al Golfo. Este tratado fue seguido por otro similar firmado entre Gran Bretaña y Alemania en junio de 1914. (Bilgin, 2004: 127-128).

Estratégicamente hablando, la zona que pensaba cruzar el Ferrocarril de Bagdad y su salida al Golfo Pérsico, representaba tocar varios de los puntos más importantes del globo como ser Estambul, Esmirna y Kuwait, los cuales tenían posiciones clave similares a las de Panamá, Gibraltar y Suez. Por otra parte, las potencias europeas consideraban a las tierras otomanas como notables proveedoras de diferentes recursos y materias primas. Si bien el territorio era muy subdesarrollado a comienzos del siglo XX, prometía tener un gran potencial. (Karkazis, 2019: 214-215).

Asimismo, el control político alemán sobre Serbia y Bulgaria era esencial para la realización del proyecto ferroviario, ya que serían afectadas buena parte de sus territorios, lo que le daba una dimensión considerable al proyecto pangermánico. El proyecto contemplaba la unión entre Constantinopla y Bagdad y, desde ese punto, alcanzar Basora y el Golfo Pérsico. Se aprecia la decadencia del Imperio Otomano, ya que este le estaba entregando ese punto estratégico a los europeos. Alemania se enfrentaba a los integrantes de la Entente por una cuestión de supremacía en la región. Asia Menor era considerada como el *hinterland* entre Egipto, el Levante y la Mesopotamia. (Jastrow, 1917: 3, 28 y 30)

¹⁴ No era un dato menor el doble juego en la política exterior italiana, ya que, si bien ese país tenía una alianza con Alemania y el imperio Austrohúngaro, con este conflicto perjudicó los intereses de su aliada.

El ambicioso proyecto pretendía unir a Hamburgo con el Golfo Pérsico en siete u ocho días y con cuatro días adicionales viajando en barco se podía llegar a la India, lo que comprometía fuertemente los intereses británicos, situación que fue exaltada por los pangermanistas en Alemania quienes pretendían la expansión de su país en Asia Menor. Esta fue una de las razones que llevó a los británicos a establecer un protectorado en Kuwait, aprovechándose de la debilidad otomana en la zona. (Jastrow, 1917: 96, 97 y 99)

El *Foreign Office* había proclamado en 1902 que los alemanes no llegarían al Golfo y se mantendría el *status quo*, dado que, si el ferrocarril llegara a Basora, amenazaría de una forma considerable a los comerciantes británicos. El error grave que cometió Alemania fue concebir la idea de dominio de la totalidad del Asia Menor, reabriendo el paso de Cercano Oriente a Occidente, si el ferrocarril de Bagdad en manos alemanas se hubiera extendido de Constantinopla hasta el Golfo Pérsico, hubiera significado el cierre al acceso de las otras potencias europeas tan efectivo como la toma de Constantinopla por los otomanos en 1453. (Jastrow, 1917: 121)

De acuerdo a la convención de 1902/03, el ferrocarril sería usado por el gobierno otomano con fines militares y los alemanes tendrían el derecho a construir estaciones militares a lo largo del camino, pero considerando el tutelaje que tenía el ejército teutón sobre el turco, Alemania tendría derechos de explotación sobre las tierras de Oriente, esta situación hubiera derivado en que la Mesopotamia, Siria, Palestina y Egipto estuviesen bajo influencia germánica. (Jastrow, 1917: 133-134)

Al estallar la Primera Guerra Mundial, el ferrocarril se encontraba distante 960 kilómetros de su objetivo inicial, de llegar a Bagdad. En 1912, la cantidad de trabajadores involucrada en el proyecto alcanzaba los 15.700, lo que tuvo un destacado impacto socioeconómico en la zona, ya que surgieron nuevos poblados en relación a la empresa, con bares, tabernas, gramófonos e incluso salas cinematográficas. En este periodo previo a la guerra, con el nuevo gobierno otomano, el tren se había convertido en una empresa más comercial que estratégica. (Mc Murray, 2001: 85-88) Para 1914, la inversión realizada por los alemanes alcanzaba los 80 millones de dólares (Calcymiru, 2014).

Finalmente, este tramo se construyó durante la década de 1930 y la primera formación que realizó el trayecto entre Estambul y la actual capital iraquí se realizó en 1940, durante la Segunda Guerra Mundial. El tramo de salida al Golfo Pérsico que terminara en Kuwait o en algún otro punto cercano nunca fue concluido y de esta forma se plasmó la victoria de los intereses británicos (Mc Murray, 2001: 2).

3. Consideraciones Finales

El proyecto alemán de unir a Berlín con Bagdad, era sin dudas ambicioso pero sus gastos económicos parecen no haber sido previstos adecuadamente, considerando además que el Imperio Otomano necesitaba del financiamiento para poder concluirlo. Al mismo tiempo, la posición británica fue oscilante de acuerdo al contexto en el que se desarrollaban los acontecimientos. En un principio, el Reino Unido se mostró de acuerdo ya que muchos actores como el funcionario Joseph Chamberlain (Joll, 1983: 123-124). propulsaban una alianza germano-británica que también incluiría a los Estados Unidos. Sin

embargo, la rivalidad naval y el conflicto de intereses, sumado a la búsqueda de aliados para un futuro enfrentamiento armado entre las potencias llevó a exacerbar la rivalidad entre Berlín y Londres.

Por otra parte, Gran Bretaña que en un primer momento pareció acceder a formar parte del proyecto, nunca olvidó que su principal objetivo era la protección de la ruta que llevaba a la India, lo cual le había hecho realizar numerosas alianzas con los poderes locales. Para este trabajo, se destaca la relación que el Reino Unido supo tejer con los emires kuwaitíes desde mediados del siglo XVIII que luego se convirtió en un Tratado en 1899, luego que el jeque Mubarak el Grande accediera al poder. Este pacto convertía al emirato en un protectorado dependiente de los británicos quienes a su vez asistirían económica y estratégicamente a Kuwait.

Otro dato importante a considerar, es la posición tomada por las restantes potencias. Rusia se negó desde un principio a ser accionista en la nueva empresa ferroviaria, ya que temía que, si las vías llegaran al Golfo Pérsico, sus intereses en Persia se verían afectados en gran manera. Francia, por su parte, participó al principio con un pequeño capital, pero siempre mostró una gran desconfianza ya que detrás de la construcción estaba Alemania, su enemiga natural luego de 1871, con la cual volvería a enfrentarse en la Primera Guerra Mundial. Los franceses también rivalizaban con los británicos en la zona por el sultanato de Omán.

La insuficiente solvencia de las empresas alemanas, sumadas al golpe de estado que terminó con el poder del sultán Abdul Hamid II parecen haber sido las causas del fracaso. Sin embargo, también deben contemplarse la alianza franco-rusa, la anexión de Libia y consecuente guerra con los otomanos por parte de Italia que era aliada de Alemania, sumada a otra guerra que Estambul debió afrontar con los estados balcánicos. Todo ello hizo que el proyecto fracasase dándole de esta manera la victoria estratégica al Reino Unido que pudo mantener el *Status Quo* en la zona.

Referencias bibliográficas

Archaeoplan, *Mapa Ferroviario Hamburgo-Basora*, recuperado de <http://www.archaeoplan.com/Div01.htm>, consultado el 04/03/2021.

Bilgin, M. (2004), "The Construction of the Baghdad Railway and its impact on Anglo-Turkish relations, 1902-1913", *Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi OTAM*, (16), Ankara, University of Ankara, pp.113-128.

Busch, B. (1967), Kuwait: "The rise of the Kuwait question, 1896-1899" en *Britain and the Persian Gulf (1894-1914)*. Los Angeles, Library of the Congress.

Calcymiru's History Blog. (18/04/2014), *The Berlin Baghdad Railway and the outbreak of World War I*, recuperado de <https://carlcymrushistoryblog.wordpress.com/2014/04/18/the-berlin-baghdad-railway-and-the-outbreak-of-world-war-one/> Consultado el 27/09/2020.

Chhabra, G. (2005), *Advanced study in the History of Modern India, Vol.2, 1813-1920*, Nueva Delhi, Lotus, pp. 521-526.

Eric and Edith Matson Photograph Collection, recuperado de <https://loc.gov/pictures/resource/matpc.04665/> Consultado el 27/09/2020.

Foreign Office Handbook, February 1919, FO 373/5/2, pp. 25, 32 y 56.

Foreign Office Minute signed by various officials at the Foreign Office, 27 March 1911, FO 371/1233, Goochand Temperly, p. 36.

Global Security. Org. (2011), *Berlin-Baghdad Bahn / Berlin-Baghdad Railway*, recuperado de <https://www.globalsecurity.org/military/world/europe/de-berlin-baghdad.htm> Consultado el 26/09/2020.

Government of India, Fort William, to Secretary, Broderick, 4 February 1904, FO881/9055X: Collection of papers respecting the attitude of HMG about the Baghdad Railway and the purchase of Land at Kuwait. Sadawi, ibidem, p.123.

Jastrow, M. (1917), *The war and the Baghdad Railway. The story of Asia Menor and its relation to the present conflict*, Filadelfia, Lipincott, pp. 3, 9, 28, 30, 49, 96-97, 99, 121 y 133-134 .

Joll, J. (1983), *Historia de Europa desde 1870*. Madrid, Alianza, pp. 117-118 y 123-124.

Karkazis, J. et al. (2019), "Geo-economics vs Geo-politics: The Baghdad Railway Project and the Spoils of a Perpetual Economic War around Middle East", *Academic Journal of Interdisciplinary Studies*. Vol.8 N° 2, Londres, Richtmann, Julio 2019, pp. 210-216.

Mapa del Golfo Pérsico, recuperado de <https://mapcarta.com/es/12544570> Consultado el 04/03/2021.

Mc Meekin, S. (2010), *The Berlin-Baghdad Express: The Ottoman Empire's and Germany's bid for World Power*, Cambridge, The Belknap Press, p. 51.

Mc Murray, J. (2001), *Distant Ties: Germany, the Ottoman Empire, and the Construction of the Baghdad Railway*. Westport and London, Praeger, pp. 2 y 85-88.

Méndez Barozzi, R. (2017), *La creación del Emirato de Kuwait*. Actas de las XVI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad Humanidades. Universidad Nacional de Mar del Plata, Mar del Plata, p. 4.

----- (2020), "Las perlas en el emirato de Kuwait y la formación de los sectores burgueses", en *Posición*, (3), Luján, INIGEO, p. 5.

Méndez Barozzi, R. y Orejón, C. (2019), "El Zollverein: un paso primordial camino a la unificación alemana", *Revista Contribuciones a las Ciencias Sociales*, (diciembre 2019). Recuperado de:

<https://www.eumed.net/rev/cccss/2019/12/zollverein-unificacion-alemana.html> Consultado el 07/03/2021.

New York State Archives, Berlin-Baghdad Railway, 1917, recuperado de <http://www.archives.nysed.gov/education/berlin-baghdad-railway-1917> Consultado el 21/09/2020.

Özyüksel, M. (2016), *The Berlin-Baghdad Railway and the Ottoman Empire. Industrialisation, Imperial Germany and the Middle East*, Londres, Tauris, p. 172.

Pallarés Jordá, E. (1970), "Emirato de Kuwait". *Publicación de la Embajada de la República Argentina en el Líbano*, Beirut, Embajada Argentina en el Líbano, p. 8.

Rodríguez González, A; (2014), "Antecedentes históricos y causas del conflicto", en *Revista General de Marina*, Madrid, Ministerio de Defensa, p. 208.

Sultán Abdul Hamid II, Siyasi Hatiratim (Istanbul: Dergah Yay, 1987), pp.115, 137 y 153.



Esta obra se encuentra bajo Licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial 4.0. Internacional. Reconocimiento - Permite copiar, distribuir, exhibir y representar la obra y hacer obras derivadas siempre y cuando reconozca y cite al autor original. No Comercial – Esta obra no puede ser utilizada con fines comerciales, a menos que se obtenga el permiso.