



El bloqueo aliado y el control de la navegación en Canarias durante la Primera Guerra Mundial

JAVIER PONCE MARRERO *

* Becario de Investigación. Departamento de Ciencias Históricas. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

El expansionismo ultramarino europeo. Desde las últimas décadas de la pasada centuria se inició la época de expansión imperialista del capitalismo, en la que los distintos países europeos se lanzarían a políticas expansionistas motivadas por una trama de factores económicos, políticos e ideológicos. El proceso es complejo y cada nuevo mercado asimilado desempeñaba una función específica en un sistema con múltiples variantes.

Cuando era necesario y posible el dominio comercial iba precedido del dominio territorial; en otros casos éste no era necesario para llevar a cabo el control de los elementos que en cada situación se consideraban indispensables. Estos elementos a los que nos referimos constituían la infraestructura sobre la cual era posible realizar estas políticas expansionistas y que en el caso de los enclaves marítimos abarcaba estaciones de abastecimiento de carbón y otros establecimientos portuarios, así como entidades financieras, y en general toda la red de comunicaciones que podían ayudar y favorecer el establecimiento de bases comerciales sólidas.

La situación geoestratégica de Canarias daba al Archipiélago la condición de estación de tránsito en las crecientes rutas comerciales del Atlántico. El desarrollo portuario que desde los años 80 del siglo pasado conocieron las dos principales islas no fue ajeno a esta circunstancia; bien al contrario, fue inducido por ella de manera preponderante, destacando especialmente la afluencia de capital británico que acompañó al asentamiento de compañías de la misma nacionalidad en las principales ciudades portuarias.

En los años previos a 1914, durante el período de competencia expansionista, Canarias estuvo presente, debido a su importancia geoestratégica, en algunas de las tensiones que se sucedieron en ese período, concedo-

ras las potencias europeas de la frágil situación de Canarias —al igual que las otras posesiones españolas no peninsulares— en caso de guerra¹.

España, consciente de ello, apenas podía, sin embargo, competir con las grandes potencias europeas del momento, y se conformaba con no obstaculizar el asentamiento económico extranjero en las islas, siempre que éstas permanecieran bajo pabellón español, lo cual además le era útil para justificar sus tímidas aspiraciones colonialistas en el Noroeste de África.

La pugna por el control de las infraestructuras incluía la red de comunicaciones por cable submarino que aseguraban la transmisión de manera rápida y eficaz, y un establecimiento permanente que abriría la posibilidad a otros asentamientos económicos. Cuando en 1906 intentó Alemania instalar un cable entre Vigo y Canarias, Francia e Inglaterra reaccionaron rápidamente con el fin de impedir que Alemania afianzase sus intenciones en el Archipiélago. Esta cuestión era incluida por las dos potencias de la Entente dentro de algunos acuerdos que entre Francia, Inglaterra y España creían necesarios para preservar el *statu quo* y el mantenimiento del equilibrio de poderes en el Sistema Europeo y que implicaría un compromiso de no alienar o hacer concesiones a Gobiernos extranjeros en las posesiones insulares españolas a cambio de la asistencia franco-británica en la defensa de éstas².

Algunos expertos navales ingleses opinaban que la ocupación alemana de las Islas Canarias no dañaría los intereses de su país, que Alemania necesitaría una distribución de sus Fuerzas Navales en tiempos de guerra que sería de gran ventaja para los ingleses y que a éstos les sería posible desalojarlos en el momento en que desearan hacerlo. Otros expertos, por supuesto, pensaban de otra manera y la diplomacia inglesa actuaba previendo todas las posibilidades³.

En la nota que el Embajador francés en España, Jules Cambon, presentó en febrero de 1907 al Rey y al Ministro de Asuntos Exteriores españoles se quería incluir el compromiso tripartito de no ceder a otras potencias derechos de pesca, depósitos de carbón o la utilización permanente de puertos en las respectivas posesiones marítimas⁴. Tenía el Embajador en mente sus conversaciones con el Gobierno español acerca del peligro que representaba para España el dominio alemán de cualquier punto de la costa atlántica de Marruecos por su vecindad con Canarias cuando, con motivo del permiso obtenido por los alemanes para establecer un depósito de carbón en Las Palmas, había recalcado la necesidad de cerrar la costa del Atlántico a Alemania⁵. Dos años más tarde, asimismo por razones estratégicas, los británicos se sintieron obligados a oponerse a otro intento alemán de asegurarse una estación de carbón en Canarias⁶.

Las continuas susceptibilidades que estas propuestas suscitaron en los inestables Gobiernos españoles, incapaces en su debilidad de encontrar el consenso necesario, hicieron que el acuerdo fuera reducido a un intercambio de Notas entre los Gobiernos británico, español y francés, que se llevó a cabo el 16 de mayo de 1907. En el lenguaje diplomático utilizado para justificar el intercambio de Notas, Francia establecía que como potencia poseedora de colonias en África, con costas mediterráneas y atlánticas, estaba vivamente interesada en que ninguna gran potencia militar se estableciera por sí misma en las Islas Baleares o Canarias. Por su parte, Inglaterra recordaba su interés en salvaguardar su posición en Gibraltar⁷.

En las negociaciones que referentes a Marruecos mantuvo en 1911 García Prieto como Ministro de Asuntos Exteriores con Geoffroy, Embajador francés, el Ministro opuso a la pretensión francesa de que España le cediera Ifni —si deseaba disfrutar de los beneficios del

acuerdo franco-alemán que daba a los franceses libertad de acción en Marruecos— la dificultad de acceder a ello por tratarse de un territorio de la más alta importancia para España y cuya concesión significaría la pérdida de control de la costa africana situada frente a Canarias⁸ —control que siempre se había reivindicado, desde 1884 para facilitar la explotación de las pesquerías canarias, y más recientemente en las negociaciones de 1904⁹—, con la incertidumbre subsiguiente en que quedaría la situación del Archipiélago. El punto de vista español fue comprendido, no desinteresadamente, por Inglaterra, que presionó a su aliado en la Entente para que buscara su compensación en el Sur de Marruecos¹⁰. Cabe suponer que los intereses ingleses en Canarias no desempeñaron un papel desdeñable en esta toma de postura.

La importancia estratégica que Inglaterra concedía al Archipiélago se desprende de una carta que el 8 de junio de 1912 el Embajador inglés en España, Sir M. de Bunsen, dirigió al *Foreign Office*, refiriendo un encuentro que sobre la política mediterránea mantuvieron en Gibraltar el Primer Ministro, Churchill —a la sazón Ministro de Marina—, el propio Embajador y otros mandos británicos, donde se apuntó el peligro que supondrían las Islas Canarias en manos hostiles¹¹. En Canarias, en los años que precedieron a la Primera Guerra Mundial, la competencia por el predominio comercial se había saldado con una presencia británica preponderante en la promoción del desarrollo portuario mantenido desde la década de los 80 del siglo XIX, a lo que se sumó la introducción de capital británico, con la creación de entidades financieras, compañías de servicio público, etc.

Los alemanes, por su lado, habían logrado introducirse en algunas actividades económicas relacionadas principalmente con la actividad portuaria, aunque de manera marginal y supeditados a la acción inglesa. Ya hemos visto cómo las acciones alemanas para crear ba-

ses económicas en Canarias (cable submarino, depósitos de carbón) habían encontrado la oposición de franceses e ingleses. Los primeros, debido a su presencia en el Noroeste de África, no podían aceptar que Alemania consolidase sus intereses en Canarias; los segundos no deseaban ver en peligro su supremacía en el Archipiélago que les ayudaba a asegurar el control de las rutas comerciales atlánticas. Al estallar la guerra los alemanes disfrutaban de la concesión de un depósito de carbón en el Puerto de Las Palmas y otro en el de Santa Cruz de Tenerife; *Woermann Linie* en Las Palmas¹² y *Deutsche Kohlen Depot Gesellschaft* en Santa Cruz de Tenerife¹³ eran los concesionarios.

Así pues, durante los años previos a la conflagración mundial, Canarias había estado presente en algunas de las tensiones suscitadas entre las grandes potencias europeas, a propósito del control de la infraestructura de las comunicaciones en las islas, control que facilitaba posteriores establecimientos económicos. En esta etapa, la competencia por bases económicas sólidas se había desarrollado en un tenso clima de ententes y alianzas que durante unos años fueron capaces de sobrellevar las dificultades creadas en las múltiples ocasiones en que se encontraron los distintos intereses de las potencias, en un ambiente donde primaba cada vez más el «culto al poder ofensivo»¹⁴ —más que defensivo— que tendía a romper el *statu quo* establecido.

Guerra y bloqueo

Cuando en los últimos días de julio y primeros de agosto de 1914 las principales potencias europeas declararon abiertas las hostilidades, la etapa de competencia fue sustituida por otra de conflicto. En este contexto ya no se trataba de competir por bases comerciales, sino de desalojar al enemigo del comercio internacional a través de una guerra económica ofensiva, los aliados por medio de un bloqueo cada vez más intenso, y los alemanes median-

te la guerra submarina. En este sentido se ha dicho que la Primera Guerra Mundial «fue tanto una guerra de bloqueos, desde la superficie de las aguas o desde submarinos, como una guerra de los ejércitos»¹⁵. Canarias, parte integrante de un Estado que se declaró inmediatamente neutral, se encontraba sin embargo dentro del grupo de estaciones de tránsito marítimo que sufrieron en gran manera las consecuencias del cambio que supuso la guerra para la economía internacional.

El bloqueo restringido

La primera fase del bloqueo o bloqueo restringido duró desde agosto de 1914 a marzo de 1915¹⁶. Poco después de iniciarse las hostilidades, cruceros y buques auxiliares alemanes fueron destruidos en aguas internacionales por fuerzas aliadas superiores y el Almirantazgo británico dispuso de suficientes cruceros y buques ligeros para establecer el bloqueo en alta mar. Además, la distribución de la marina mercante mundial beneficiaba también a la política de bloqueo aliada; al comenzar la guerra el tonelaje total mundial de los buques de vapor se elevaba a 27 millones de toneladas de desplazamiento bruto, correspondiendo el 59% a los aliados (el Imperio británico sólo poseía el 48%), mientras que las potencias centrales poseían el 15% (Alemania sólo el 12%) y los países neutrales el 27%¹⁷.

En los primeros días de guerra y debido a la superioridad bélica de los aliados en alta mar, los buques mercantes de las potencias centrales desaparecieron de los mares del mundo, así que estos países tuvieron que recurrir a buques de países neutrales para mantener sus relaciones comerciales.

El objetivo del bloqueo era impedir a las potencias centrales que realizaran importaciones de contrabando, ateniéndose los aliados, al menos en la argumentación de sus acciones, a los términos de la Conferencia Naval de Londres de 1908-1909, que establecía las normas que debían regular la guerra econó-

mica. No obstante, la reglamentación se interpretó de una manera elástica y de hecho se ejerció con más vigor del previsto.

Desde el comienzo de la contienda mundial las Islas Canarias se vieron sometidas a un riguroso control de sus aguas y de la navegación que atravesaba las mismas. Ello se debía fundamentalmente a la posición geoestratégica en la que se encontraban las islas, que hacía sospechar continuamente a los aliados que estaban siendo utilizadas como bases de aprovisionamiento por submarinos alemanes. La navegación que surcaba las aguas del Archipiélago era frecuentemente interceptada para llevar a cabo controles de cargamento y pasaje que podían finalizar con el desvío del barco a Gibraltar, la confiscación de su carga por considerarla destinada al contrabando con el enemigo, o la detención de súbditos alemanes en edad militar.

Prueba del férreo control establecido son los continuos abordajes que se realizaban. El 2 de octubre de 1914, cuatro pasajeros alemanes en edad militar, que viajaban en el trasatlántico español *Villaverde*, fueron detenidos por fuerzas del crucero británico *Highflyer* al salir del puerto de Tenerife, lo cual provocó la protesta española al tratarse de civiles que viajaban bajo pabellón neutral¹⁸. Algunos días las interrupciones de la navegación eran varias; así, el 2 de noviembre de 1914 el *Amphitrite* abordó en la mañana a la goleta española *J. M. Candelaria* y ya entrada la noche al vapor *Manuel Calvo*¹⁹. Eran los primeros meses de guerra y se siguieron sucediendo frecuentemente las interceptaciones de buques españoles y de los extranjeros que, mayoritariamente bajo pabellón neutral, surcaban las aguas de Canarias.

Las constantes sospechas del *Foreign Office* y el Almirantazgo inglés, que ejercía el control efectivo de las aguas canarias, sobre el supuesto aprovisionamiento en las Islas de los submarinos que operaban en esa zona del

Atlántico, no pudieron, sin embargo, ser corroboradas en la inmensa mayoría de las ocasiones.

El Cuerpo de Crucero «I», al mando del Contraalmirante Jefe de Robeck, tenía entre sus cometidos la vigilancia de las Islas; los buques de guerra ingleses *Amphitrite*, *Victorian*, *Calgarian*, *Carmania*, *Donegal*, *Argonaut*, *Marmora* y *Highflyer* se alternaban en las funciones de bloqueo y patrullaban constantemente entre las islas, realizando visitas a los puertos principales y vigilando las islas menores. Eran comunes también las prácticas de fuego con armas de superficie y torpedos.

Acciones de barcos enemigos en las cercanías de Canarias, como las del *Kaiser Wilhelm der Grosse* el primer mes de guerra y las de *Karlsruhe* y *Kronprinz Wilhelm* a finales de 1914 y principios de 1915, mantenían activa la vigilancia que los buques del Almirantazgo ejercían en las aguas de los Archipiélagos macaronésicos. Algunos vapores alemanes «auxiliares de flota» como el *Duala* o el *Arucas*, que habían aprovisionado de carbón al *Kaiser Wilhelm der Grosse* y transportado a los prisioneros británicos de éste al Puerto de Las Palmas, permanecían en él sin moverse debido al bloqueo aliado. Su efectividad y trascendencia viene demostrada por el hecho de que los puertos de Las Palmas, con 17 barcos, y de Santa Cruz de Tenerife, con 6, eran el primero y el cuarto respectivamente entre todos los puertos españoles, en número de buques mercantes de nacionalidad alemana en ellos refugiados desde el comienzo de la guerra, según la lista recopilada por el agregado naval de la Embajada Británica en mayo de 1918.

Además, otras medidas disuasorias se habían tomado con respecto a la protección de la navegación británica. El 14 de octubre de 1914 la División Comercial del Almirantazgo había advertido al *Foreign Office* que los buques podían hacer escala en Canarias sin excesivos riesgos, pero que aquéllos cuyos negocios no les llevaban a esas Islas se debían dirigir hacia

el Oeste de las mismas. Era la respuesta del Alto Mando del Almirantazgo a una cuestión sobre el particular planteada por las compañías navieras²⁰.

El bloqueo ilimitado, de marzo de 1915 a marzo de 1917

Una nueva fase comenzó en marzo de 1915, con la intensificación de la política aliada de bloqueo, que se proponía interceptar el movimiento marítimo que procediera o se dirigiera a puertos de las potencias centrales, así como las importaciones y exportaciones de las potencias centrales efectuadas a través de puertos neutrales. Aunque oficialmente se presentó como una medida de represalia contra la guerra submarina a ultranza desencadenada por los alemanes, en los aliados ya existía previamente el propósito de intensificar el bloqueo, si bien la nueva ofensiva submarina alemana proporcionó un pretexto oportuno para ejercer una presión más intensa sobre los países neutrales, que veían un peligro mayor para su navegación en la nueva forma de guerra submarina. Y la presión era aún mayor si se trataba de alguno de los países neutrales colindantes o cercanos a las potencias centrales. Canarias se encontraba en el trayecto de las rutas atlánticas que partían desde Sudamérica con dirección a Europa y que podían ser utilizadas por buques neutrales de esos países al servicio de compañías alemanas de ultramar, para suministrar distintos productos a las potencias centrales.

Así, los barcos de la línea noruega de navegación *Otto Thoresen* que aún recalaban en Canarias eran sometidos a una estrecha vigilancia, debido a que la división de inteligencia del Almirantazgo contaba, desde septiembre de 1915, con un informe que se hacía eco del rumor que circulaba en las Islas que afirmaba que los barcos de esta línea suministraban petróleo a submarinos alemanes en Las Palmas²¹.

Las interceptaciones de buques se adecuaron en su intensidad a la nueva fase del bloqueo. El trato de las autoridades navales británicas a la navegación española desde Canarias a la Península y viceversa se incluía en un memorándum confidencial del 24 de noviembre de 1915 de Alfonso Merry del Val, Embajador español en Londres, a Sir Edward Grey, Secretario de Estado británico para Asuntos Exteriores, en el que se mencionaban varios asuntos que causaban disgusto al Gobierno español. Madrid no encontraba justificación legal para el registro de esos barcos, que eran frecuentemente obligados a salirse de su ruta y descargar en Gibraltar parte de su carga, que había sido en todos los casos devuelta, lo cual constituía en sí mismo una prueba de que estas medidas no sólo eran ilegales sino injustificadas, en opinión de las autoridades españolas. La respuesta británica consistió en enviar un telegrama a Gibraltar para que la navegación entre puertos españoles no fuera desviada a menos que se sospechara que realizaba un servicio no neutral o de suministro de combustible para submarinos enemigos²².

Las dificultades afectaron también al comercio marítimo efectuado entre puertos neutrales por buques británicos. Algunas de las firmas británicas como *Elder Dempster* y *Kuhner Henderson*, con intereses en la exportación de los cultivos canarios y asimismo principales importadores de maíz en Gran Canaria, solicitaron al Gobierno británico en enero de 1916 que los buques de las líneas británicas *Lamport*, *Halt Harrison* y *Mac Iver* fueran autorizados a reanudar el transporte de maíz desde Río de la Plata a Las Palmas, consignando unas cantidades fijas de maíz a las firmas británicas. La respuesta de las autoridades británicas fue que las solicitudes debían ser dirigidas al Comité encargado de las licencias de navegación (*Ships Licensing Committee*), el cual decidía cada caso por separado, no pudiendo concederse un permiso general. La necesidad aliada de asegurarse un incremento

to del limitado espacio de tonelaje hacía que las expectativas de exportación de los productos canarios se encontraran también en gran manera limitadas. Por su parte el Almirantazgo recordaba que las aguas de Canarias podían volverse peligrosas en cualquier momento por la aparición de submarinos y consideraba deseable que los buques británicos permanecieran tan libres como fuera posible de compromisos definidos para llevar carga a las Islas⁷³.

Las medidas disuasorias tomadas por el Almirantazgo con el fin de evitar las escalas en las Islas de los buques mercantes británicos se mantuvieron y se intensificaron de acuerdo con la nueva dinámica de la guerra comercial. De cómo pudo afectar esto a la navegación en las aguas de Canarias, dominada preponderantemente por buques británicos, nos da idea la comunicación que las principales firmas británicas en Tenerife dirigieron al Cónsul británico John E. Croker en febrero de 1916 en la que, conociendo las órdenes que el Almirantazgo estaba dando, le daban cuenta de la seria pérdida que ello significaba para los intereses británicos locales.

El Cónsul remitió la queja a Londres añadiendo que a su entender no existía ningún peligro especial y rogaba que se considerara el problema. El *Foreign Office* le planteó la cuestión al Almirantazgo, el cual en su respuesta del 17 de febrero informó al Secretario de Estado para Asuntos Exteriores que la única acción que el Almirantazgo estaba tomando en el problema era advertir a esos barcos mercantes británicos, cuyos negocios no les llevaban necesariamente a las Canarias, que evitaran el encuentro de esas Islas, y que tal acción no era tomada sin buenas razones. Aparentemente el Almirantazgo pensaba que menoscababa su dignidad dar esas razones al *Foreign Office* y éste, dándose cuenta de ello y a pesar de que juzgaba perfectamente razonable la petición de Croker, decidió que no tenía utilidad proseguir la cuestión con el Almirantazgo.

Sin embargo, el 26 de julio de 1916 las compañías inglesas *Tenerife Coaling Company*, *Elder Dempster*, *Bank of British West Africa*, *Cory Hermanos* y *Hamilton* volvieron a dirigirse al Cónsul para que comunicara su protesta por las órdenes del Almirantazgo —alentadas por los rumores habidos en Inglaterra sobre la presencia de barcos enemigos en las cercanías de Canarias—, solicitando su concurso para desmentir estos rumores que, según fueron informados, eran producto de las acciones en contra de Tenerife de ciertos agentes del Almirantazgo en Cabo Verde y Dácar interesados en las estaciones carboneras de sus puertos. Apelaban a las pruebas de patriotismo dadas por las firmas carboneras británicas de Tenerife y al hecho de que no se había producido en la isla ningún caso de «ayuda al enemigo» desde el estallido de la guerra, refiriendo el boicot del puerto como extremadamente injusto y que podría alienar las simpatías locales, en un comienzo completamente «pro-aliadas».

Se declaraban dispuestos a soportar las pérdidas dadas por las exigencias de la guerra, pero no un castigo para el que no parecía existir razón alguna. Se mencionaban algunas de las líneas que habían sido advertidas en contra de Tenerife, entre las cuales se encontraba la propia *Elder Dempster & Co.*, y esperaban que este «estigma» fuese levantado y que tan pronto como el Almirantazgo coincidiera con ellos en que los vapores no corrían innecesarios riesgos avisaría a las líneas de navegación.

Croker escribió a Londres el mismo día, enviando la protesta de las firmas inglesas y repitiendo que a su entender no existía razón para que la navegación británica y aliada evitara Tenerife. Cuando el *Foreign Office*, en vista de los importantes intereses comerciales británicos envueltos, planteó la cuestión de nuevo al Almirantazgo, la respuesta de éste fue la misma que había dado en febrero. Aunque el Departamento Comercial del *Foreign Office* deseaba que el Almirantazgo le desvelase confi-

dencialmente sus razones, finalmente se asumió que debía aceptarse la seguridad dada por el Almirantazgo de que tenían buenas razones para su acción, ya que las consideraciones comerciales debían, en esos tiempos, estar subordinadas a las militares²⁴. Por su lado, al Cónsul se le dieron seguridades de que el Gobierno avisaría a los barcos mercantes británicos tan pronto pudieran reanudar las escalas en los puertos canarios.

El sistema de bloqueo aliado llegó a su culminación con las «listas negras» y los *navicerts*, a lo que se añadió la regulación de los suministros de carbón y el control postal. Listas estatutarias de personas y firmas, en otros países aparte de los enemigos, con quienes se prohibía tener relaciones comerciales a las personas y firmas en el Reino Unido por razones de la nacionalidad enemiga o asociación enemiga de aquéllas, se publicaban con regularidad desde febrero de 1916. Entre las firmas listadas se encontraba desde el 29 de febrero de 1916 la *Woermann Linie* de Las Palmas de Gran Canaria.

Además, con el fin de impedir el quebrantamiento de las disposiciones que sobre el comercio con el enemigo se habían dictado, todos los bienes exportados desde ciertos países al Reino Unido y sus Dominios, Colonias y Protectorados —a excepción de la carne, azúcar y productos petrolíferos que lo fueran al Reino Unido, India y Egipto— debían estar acompañados desde octubre de 1916 por «certificados de interés» o *navicerts*. Éstos eran expedidos por agentes consulares británicos tras requerir evidencia documental de que ninguna persona o personas con quienes estuviese prohibido establecer relaciones comerciales tenía interés alguno en los bienes.

En la lista de países a los que se exigía este requisito había una mención específica a las Islas Canarias. El período de validez mostrado en los certificados no podía exceder en ningún caso los dos meses, requiriéndose que el embarque desde el país de origen se efec-

tuara dentro del período de validez establecido en el certificado.

En Canarias era costumbre que los cosecheros entregaran su producción de frutas a agentes en los puertos de embarque hacia Inglaterra y estos agentes aparecían en todos los documentos de expedición como los fletadores. Los funcionarios consulares ingleses en Canarias fueron autorizados en noviembre de 1916 por el Embajador británico en Madrid, Sir Arthur H. Hardinge, para expedir un solo «certificado de interés» aunque la carga fuera de varios y diferentes productores²⁵.

Además de la navegación entre Canarias y el Reino Unido, y la llevada a cabo por buques británicos entre puertos neutrales, la navegación entre estos últimos realizada por buques de naciones neutrales se veía también sometida al extenso sistema de control aliado, ante la necesidad de asegurar un incremento del espacio de tonelaje para las importaciones aliadas de artículos estrictamente esenciales para cubrir sus necesidades inmediatas.

El Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, ante la dificultad para realizar la contratación de carbón en el Reino Unido, solicitó el mismo a la *American Coal Exporting Co.* de Nueva York. El Embajador español en Londres pidió en noviembre de 1915 un libre tránsito desde Nueva York a las Islas Canarias, condición requerida por la firma americana. El carbón estaba destinado a la alemana Fábrica de Gas de Tenerife (*Gaswerk Company*), inscrita en la «lista negra» desde el 29 de febrero de 1916 y que, según comunicaba la Embajada española, había sido tomada a su cargo por las autoridades municipales en vista de la incapacidad de los dueños alemanes para conseguir los necesarios suministros de carbón. En vista de los informes del Cónsul Croker asegurando que las autoridades no se habían hecho cargo de la compañía, la respuesta a Merry del Val fue que en las circunstancias existentes no se podían dar tales seguridades previas para dicha carga.

Ante las garantías dadas por las autoridades de Tenerife sobre el uso del carbón para un servicio público y la insistencia mostrada por el Gobierno español, el británico informó en diciembre que las fuerzas navales aliadas no interferirían con el carbón de América consignado al Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, que llegó el 10 de enero de 1916 en el velero *Alicia B. Crosby*

Dos días antes, el 8 de enero, Swanston, Cónsul británico en Las Palmas, había informado que la *Commercial Coaling Company* de Nueva York estaba haciendo preparativos para enviar dos barcos carboneros a Las Palmas, cuyo carbón presumiblemente era para los barcos enemigos que allí se encontraban. La carga venía consignada a nombre del capitán, que era la forma en que los cruceros alemanes habían sido abastecidos durante el desarrollo de la guerra.

El comité encargado de decidir qué acciones se tomaban en estos casos (*Coal Suspects Committee*) recomendó que se diera a entender a las compañías carboneras americanas en las Islas que si hacían esa clase de cosas serían incluidas en la «lista negra». Se repitió lo mismo a Nueva York, con instrucciones de intentar detener el embarque y, si esto fallaba, informar de la salida, avisando a los oficiales de inteligencia, para información de la flota en cualquier caso que se considerase sospechoso. También se telegrafió a Swanston para que procurase averiguar el uso probable que se daría al carbón.

Además, desde el 3 de febrero Las Palmas estuvo en la lista de ciudades portuarias que debían informar semanalmente de las reservas de carbón mantenidas en su área por alemanes o firmas neutrales de poca confianza, junto a cualquier movimiento de barcos, carbón u otras mercancías, y cualquier otra información relevante que pudiera indicar actividad naval enemiga²⁶.

En julio del mismo año un nuevo envío de carbón de *Messrs. Blake & Co.* desde Nueva York,

destinado a la Fábrica de Gas de Tenerife, volvió a encontrar los problemas que suscitaba el bloqueo. El Embajador español había recordado a Grey el interés de este servicio público y la actitud favorable adoptada anteriormente por el Gobierno británico, cuyo Almirantazgo sin embargo pensaba que al tratarse de una compañía propiedad de alemanes no era deseable concederle ninguna facilidad, ya que aparentemente no había nada que impidiera el desvío del carbón para uso de buques de guerra alemanes y que, si por tratarse de un asunto de interés público, era aconsejable se le permitiera recibir carbón, ello se debía hacer en pequeñas cantidades a través de uno de los importadores locales británicos en Santa Cruz de Tenerife. Ésta fue la respuesta recibida por la Embajada, que siguió insistiendo en el hecho de que el Ayuntamiento había tomado posesión de la compañía de gas con el fin expreso de evitar dificultades en el suministro de carbón, ante lo cual el 16 de agosto se dio la seguridad de que, siempre que no surgieran dificultades respecto a la otra carga del barco en cuestión, las 1.049 toneladas de carbón, que ya habían salido desde Nueva York en el barco *Anhusta Snow*, podrían pasar sin obstáculos.

La situación se volvió a repetir en enero de 1917 y tanto la Embajada española como el Gobierno británico esgrimieron los mismos argumentos ya conocidos, a diferencia de que la cada vez más acuciante escasez de tonelaje hacía más indeseable, a los ojos británicos, el transporte desde Estados Unidos del carbón que podía importarse desde el Reino Unido.

En vista de que el transporte del carbón en la goleta E. *Star Jones* ya había sido acordado, se concedió una garantía similar a la que ya se había dado en agosto de 1916, pero se insistió en que se hacía como una concesión especial al Gobierno español y que en el futuro, en el interés de economizar tonelaje, se debería acordar el suministro de carbón de los

importadores locales británicos, como se había sugerido.

Para que una firma británica pudiese suministrar carbón y fuera añadida a la lista de importadores habituales y dignos de crédito, debía primero firmar un compromiso obligándose a cumplir ciertas condiciones de suministro de carbón y de provisión para todos los barcos neutrales que poseía o controlaba, a la vez que facilitaba los nombres y toneladas netos de los mismos, que podían de esta manera ser añadidos a la «lista blanca»²⁷.

Otras medidas como el control y censura de los envíos postales que utilizaban el transporte marítimo contribuyeron a bloquear las relaciones comerciales de Canarias con el exterior²⁸. En este sentido un memorándum de octubre de 1916 de la Sección de Control francesa llamaba la atención sobre el frecuente y continuo trasiego de cartas entre Alemania y Tenerife, sugiriendo que esta isla podía ser sólo una escala hacia América, y concluyendo que era necesario interceptar esta correspondencia de manera completa²⁹. Varias cartas interceptadas por el servicio de inteligencia británico y que figuran en los archivos del *Foreign Office* demuestran que éstas eran medidas usuales.

El bloqueo tras la entrada en la guerra de los Estados Unidos

A comienzos de 1917 se produjeron dos hechos que abrieron la tercera fase del bloqueo aliado: en febrero se inició la guerra submarina a ultranza por parte de Alemania; en abril los Estados Unidos entraban en la contienda y lo hacían contra las potencias centrales y su guerra submarina, que había provocado una inmediata y sensible reducción en la navegación de los países neutrales. Con su incorporación a la guerra, los Estados Unidos subordinaron su comercio exterior y su navegación a la guerra económica, así que el bloqueo en torno a las potencias centrales se hizo más infranqueable.

Por otro lado, los británicos hicieron frente a la guerra submarina a ultranza con medidas de distinto orden. Entre ellas desempeñaba un papel fundamental el control central de la navegación mercantil, tanto de los aliados como de los países neutrales, ya que el principal problema estribaba en que las necesidades de importaciones básicas excedían la capacidad de los medios de transporte disponibles. Un comité mixto (*Tonnage Priority Committee*) canalizaba las distintas exigencias, cubriendo las necesidades según el volumen de transporte de que se disponía³⁰. Esto significaba al mismo tiempo el control de las importaciones según criterios de economía de guerra, por lo que las importaciones se limitaron a los bienes estrictamente necesarios. Además, se dio prioridad a las vías de comunicación más cortas, lo cual trajo como resultado una concentración del comercio en el Atlántico Norte, convirtiéndose los Estados Unidos en el principal suministrador de los aliados.

Ello apartó a Canarias de las nuevas rutas marítimas, a la vez que sometió a un mayor control la navegación española que aún llegaba a los puertos canarios.

En mayo de 1918 el barco *Reina Victoria Eugenia* de la Compañía Trasatlántica, en ruta hacia la Península, fue desviado a Gibraltar para ser examinado, encontrándose que dos ciudadanos alemanes en edad militar viajaban en el mismo. El Almirantazgo consideró que la Compañía Trasatlántica no observaba las condiciones que había suscrito, que prohibían el transporte de súbditos en edad militar de cualquier país en guerra con Gran Bretaña y que este incumplimiento justificaría la eliminación de los barcos de la Compañía de la «lista blanca de barcos». Además, los servicios franceses habían interceptado en octubre de 1917 una carta dirigida a Las Palmas en la que se implicaba a la Compañía Trasatlántica en el transporte de mercancías procedentes de un buque alemán y el *Foreign Office* también le atribuía ciertos transportes sospechosos³¹.

El 1 de octubre de 1918 el Secretario de Estado Sir Edward Grey se dirigió a Merry del Val, Embajador español en Londres, justificando la acción de las autoridades navales británicas en el hecho de que según el informe de Gibraltar se consideró necesario tomar especiales medidas para examinar el barco, lo cual no podía realizarse de manera satisfactoria en alta mar por el estado de ésta. Estas medidas especiales eran consecuencia de informes recibidos sobre la presencia entre el pasaje del *Reina Victoria* de súbditos alemanes. Dichos informes, resultado del servicio de vigilancia y observación constantes que eran normalmente coordinados por los representantes consulares en las Islas, resultaron ser ciertos y entre los pasajeros se encontraban un profesor alemán y un marinero del buque de guerra alemán *Kaiser Wilhelm der Grosse*, internado en Las Palmas tras el hundimiento del buque, y que realizaba el viaje con escolta armada española. Verificado esto, el *Foreign Office* decidió no interferir en su viaje, aunque expresó su deseo de que en futuras transferencias por mar, dentro del territorio español, de miembros de fuerzas enemigas internados en España, se le comunicase al Gobierno británico con antelación, excluyendo así la posibilidad de cualquier malentendido. Declinaba además aceptar la protesta por este incidente ya que el examen en puerto era la única forma de ejercer el «legítimo derecho beligerante» de registro cuando la sospecha fundada de presencia

de contrabando a bordo de un barco u otra causa así lo demandaba³².

Una carta de *Yeoward Brothers* de Liverpool, compañía con importantes intereses en Canarias, a Edward Grey, con fecha 23 de septiembre de 1918, dos meses antes de terminar la guerra, incidía en la enorme importancia estratégica de Canarias en las rutas comerciales británicas, que desde el punto de vista canario traducían la enorme importancia estratégica que para las Islas tenían estas rutas comerciales:

«En diciembre de 1916 el Almirantazgo prohibió a los vapores británicos hacer escala en las Islas Canarias; con el resultado de que, con la excepción de unos pocos vapores españoles, el tráfico comercial con las Islas Canarias ha cesado»³³.

En definitiva, el dependiente y poco elástico comercio canario sufrió con rigor las consecuencias de la guerra económica aliada desatada por la política de bloqueo, la intensificación de las medidas de control y la puesta en práctica de otras medidas que reestructuraron el comercio y la navegación en su conjunto, a lo cual se añadió la guerra submarina alemana, para provocar en Canarias la casi total desaparición de su tráfico marítimo, que, desde los años previos a la guerra, se había vinculado sobremanera a las rutas comerciales británicas, ahora completamente alteradas.

NOTAS

- 1 FO. (Foreign Office) 371/336. PRO (Public Record Office, London). B.D.O.W. (*British Documents on the origins of the War 1898-1914*), Vol. II, n.º. 301, 23-V-1898; B.D.O.W. Vol. III, n.º. 445, 27-IV-1907. D.D.F. (*Documents Diplomatiques Français 1871-1914*), 1.º. Serie. Vol. XIV, n.º. 196, 20-V-1898. A. MOUSSET: *L'Espagne dans la politique mondiale*. Éditions Bossard, Paris, 1923, pp. 89-90, 126 y 131.

The Holstein Papers. Edited by N. Rich y M. H. Fisher, Cambridge at the University Press, 1957, Vol. II, Diaries, 7-IX-1885, pp. 242-244.

- 2 FO. Spain 2208; FO. 371/135, FO. 371/364. PRO. B.D.O.W., Vol. VII, n.º. 1, 8-VI-1905; n.º. 6, 24-XII-1906; n.º. 7, 25-XII-1906; n.º. 8, 3-I-1907. MOUSSET, op. cit., pp. 131 y 138-141. *British Foreign Policy under Sir Edward Grey*, Edited by F. H. Hirsley, Cambridge University Press, 1977, pp. 119-120.

- 3 B.D.O.W., vol. VII, nº. 7, 25-XII-1906.
- 4 B.D.O.W., Vol. VII, nº. 13, 14-II-1907.
- 5 D.D.F., 2ª. Serie, Vol. VIII, nº. 297, 30-XII-1905; nº. 364, 9-I-1906.
- 6 *British Foreign Policy.*, op. cit., p. 224.
- 7 B.D.O.W., Vol. VII, nº. 46, 3-VI-1907.
- 8 B.D.O.W., Vol. VII, nº. 527, 3-IX-1911.
MOUSSET, op. cit., pp. 157-159.
- 9 D.D.F., 2ª. Serie, Vol. V, nº. 99, 7-V-1904.
MOUSSET, op. cit., pp. 97 y 102.
- 10 B.D.O.W., Vol. VII, nº. 613, 31-X-1911; nº. 614, 2-XI-1911;
nº. 731, 3-XII-1911; nº. 733, 4-XII-1911; nº. 754, 12-XII-1911.
- 11 B.D.O.W., Vol. X, nº. 393, 8-VI-1912.
- 12 F. QUINTANA NAVARRO: *Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de la Luz, 1883-1913*. CIES, Las Palmas de Gran Canaria, 1985, pp. 35 y 67.
- 13 U. MARTÍN HERNÁNDEZ: *Tenerife y el expansionismo ultramarino europeo (1880-1919)*. ACT, Santa Cruz de Tenerife, 1988, p. 192.
- 14 Una reflexión muy interesante sobre esta doctrina y su crecimiento, como una causa principal de la Primera Guerra Mundial, así como sus consecuencias, sugeridas en teoría de las relaciones internacionales, en S. VAN EVERA: «The Cult of the Offensive and the Origins of the First World War» y J. SNYDER: «Civil-Military Relations and the Cult of the Offensive. 1914 and 1984», *Military Strategy and the Origins of the First World War*. Edited by S. E. Miller, Princeton University Press, Princeton, New Jersey, 1985.
- 15 J.A. SALTER: *Allied Shipping Control. An Experiment in International Administration*. Clarendon Press, Oxford, 1921, p. 1.
- 16 Una idea general del bloqueo aliado a las potencias centrales y sus distintas fases en G. HARDACH: *La Primera Guerra Mundial, 1914-1918*. Historia Económica del Siglo XX. Crítica, Barcelona, 1986, pp. 19-45.
- 17 M. C. SINEY: *The Allied Blockade of Germany 1914-1916*. University of Michigan Press, Ann Arbor, 1957.
- 18 FO 372/713. P.R.O.
- 19 ADM. (Admiralty) 137/771. P.R.O.
FO 372/1169. P.R.O.
- 20 FO. 368/1064. P.R.O.
- 21 FO. 372/716. P.R.O.
- 22 FO. 382/401. P.R.O.
- 23 FO. 368/1624. P.R.O.
- 24 El planteamiento de esta cuestión a lo largo del año 1916 y el intercambio de comunicaciones entre el Almirantazgo y el Foreign Office, así como las opiniones de éste al respecto, en FO. 371/2816. P.R.O.
- 25 FO 369/966; FO. 395/240. P.R.O.
- 26 FO. 382/1204. P.R.O.
- 27 Las negociaciones para la importación de carbón destinado a la Fábrica de Gas de Tenerife, en FO. 382/401; FO. 382/1042; FO. 382/1675. P.R.O.
- 28 FO. 372/886; FO. 395/197; FO. 382/1556; FO. 382/1675. P.R.O.
- 29 FO. 382/1122. P.R.O.
- 30 HARDACH, op. cit., p. 60.
- 31 FO. 382/1556. P.R.O.
- 32 FO. 372/1169. P.R.O.
- 33 FO. 368/1986. P.R.O.