LA NEUTRALIDAD ESPAÑOLA Y SU REPERCUSIÓN EN LA MARINA MERCANTE

José CERVERA PERY
General auditor (RR)
Licenciado en Geografía e Historia
Correspondiente de la Real Academia de la Historia

Unas reflexiones previas

EL mantenimiento de la neutralidad española en la Primera Guerra Mundial comportó diversas consecuencias, económicas, políticas y sociales, que han sido analizadas desde diversas perspectivas y soportado diferentes enfoques. La situación de España, alejada de los principales campos de batalla situados en la frontera franco-alemana, el norte de Italia, Rusia y el Imperio otomano, le suponía una cuota muy estimable a favor para aislarse del conflicto. No obstante hubo tendencias claramente proclives a los aliados o en favor de los imperios centrales que influyeron muy directamente en el peso político de la nación.

Al inicio del conflicto (28 de julio de 1914), España era un país económicamente atrasado y esencialmente agrícola. Solo el País Vasco y Cataluña gozaban de una estructura industrial más capacitada, por lo que un «país sin colonias» (salvo los exiguos territorios de Guinea), moralmente destrozado, con el sistema alterno de partidos muy cuestionado, con un Ejército anticuado, una Armada inexistente (los programas navales de Maura/Ferrándiz aún no habían dado frutos) y el eterno problema de Marruecos, fueron factores más que suficientes para que el 7 de agosto el Gobierno de Dato se creyera en el deber de ordenar la más estricta neutralidad a los súbditos españoles, con arreglo a las leyes vigentes y a los principios del Derecho Internacional Público.

Pero esta declaración no pareció convencer a determinados políticos, como el conde de Romanones, que en un explosivo artículo, «Neutralidades que matan», abogaba por la participación de España en la guerra en el bando aliado, en coherencia con la política exterior española alineada con Francia e Inglaterra desde 1902. Pero el Rey, cuya simpatía por los aliados era también manifiesta, respaldó la estricta neutralidad.

Eduardo Dato.

Ninguno de los beligerantes protestó la decisión española, pero no descartaron sacar beneficios de ella, aunque fuera en flagrante violación de sus normas (sobre todo en el ámbito naval). Al fin y al cabo España era una potencia de segunda clase y, en opinión generalizada, «a la baja», careciendo de los medios necesarios para afrontar una guerra moderna.

Pero esta neutralidad tan repetidamente propagada tuvo sus momentos de peligro, sobre todo cuando submarinos alemanes y torpederos ingleses comenzaron a atacar buques mercantes españoles, hundiéndolos o apresándolos, causando serios estragos en el tráfico marítimo.

La Marina Mercante española ante el conflicto

Los 50 meses que duró la Gran Guerra constituyeron un periodo sin precedentes en la historia del mundo, con derivaciones trascendentales en todos los órdenes. En el escenario de las confrontaciones navales hubo momentos críticos en que la Marina Mercante era el chivo expiatorio del conflicto. Si los aliados no hubieran podido conjurar el peligro de los submarinos germánicos, su suerte hubiese sido fatal, pues el tráfico marítimo no hubiese podido soportar tan tremenda presión. Pero los acontecimientos tomaron a partir de 1918 un rumbo inesperado y, al término de la conmoción, las cosas volvieron al estado en que se hallaban en 1914, despejándose la incógnita del predominio alemán, que fue una seria amenaza a lo largo de toda la contienda.

Este protagonismo recaído en la Marina Mercante, por medios indirectos, tuvo sus reflejos en las flotas neutrales, manifestándose en la fuerte demanda de tonelaje por las naciones aliadas, con sus lógicos efectos de encarecimiento de material, considerable alza de fletes, aumento de las construcciones navales y en su contrapartida intensificación de la pérdida de los barcos por la campaña submarina.

Tales efectos se dejaron sentir en España en la medida correspondiente a nuestra especial situación, aunque los estragos de la guerra submarina no le afectaron tan directamente como a Holanda y los países escandinavos, más próximos a las bases navales de los beligerantes marítimos. La construcción naval adquirió un mayor desarrollo, el personal marítimo también se vio favorecido con mayores salarios y los navieros hicieron buenos negocios, impensables en los primeros meses de la guerra, cuando su característica principal era la incertidumbre, y no pocos armadores habían amarrado los barcos para evitar males mayores.

Los tráficos y sus dificultades. Una estadística preocupante

Para seguir el proceso de dificultades y regresiones sufridas por los buques mercantes españoles durante todo el periodo conflictivo, se hace indispensable acudir a la estadística. La lista oficial de buques publicadas por el Ministerio de Marina contabilizaba, el 1 de enero de 1914, 628 vapores con 844.327 t y 236 veleros con 32.070, lo que hacía un total de 877.297 t. Pero en la misma fecha un año más tarde, los vapores eran 640, con 875.609 t y un tonelaje total de 904.727.

Sin embargo, el 1 de enero de 1916 ya se advierte una disminución de hasta 603 vapores registrados, con 816.797 t, y 240 veleros —estos salen mejor parados del conflicto— con 31.101 t. En total, 847.898 toneladas.

En 1917 —año tumultuoso en la vida política española— no se publicó la lista oficial, aunque ya se habían producido pérdidas de mercantes por la acción bélica, y la correspondiente a 1818 introdujo notables modificaciones, como las de anotar el año de construcción de los buques y suprimir todos los menores de cien toneladas, lo que trajo como consecuencia la desaparición de un buen número de veleros. Según dicha lista, la Marina Mercante española para dicho año contaba con 495 vapores con 749.546 t y 85 veleros con 31.209 y un total general de 780.755 t, por lo que con un cálculo *grosso modo* del pequeño tonelaje válido excluido puede estimarse el total del tonelaje en unas 800.000 aproximadamente.

De los buques inscritos en la lista oficial de 1918, hay que descontar como desaparecidos 49; de ellos, 34 destruidos por submarinos alemanes y el resto debido a accidentes ordinarios de navegación. En este año la primera compañía naviera española, por tonelaje y clase de sus buques, seguía siendo la Trasatlántica, con 23 vapores en servicio y un total de 105.000 t de arqueo bruto. La guerra sin embargo le hizo mella, con la pérdida de los vapores *Carlos de Eizaguirre,* por el choque con una mina en el cabo de Buena Esperanza; *Fernando Poo,* que encalló y tuvo que ser reflotado, y el *Alfonso XII,* aunque este naufragó en el puerto de Santander. A la Trasatlántica seguía en importancia la Trasmediterránea, nacida de la fusión de varias empresas, con

57 vapores y un tonelaje de arqueo de 74.376 t, sin contar los diez vapores con 11.000 t en total de la Isleña Marítima de Palma, fusionada con ella. La Trasmediterránea poseía prácticamente la hegemonía de los servicios de cabotaje peninsular a excepción hecha de los correos subvencionados a América, adjudicados a la Trasatlántica. Mantenía también la casi totalidad de los servicios postales oficiales en el norte de África, Islas Canarias y Baleares, pero las circunstancias de la guerra le impulsaron a emprender interesantes navegaciones de gran cabotaje y altura, aunque evitando tráficos peligrosos. No obstante dos de sus vapores fueron torpedeados por submarinos alemanes: el *Río Francolí* y el *Luis Vives,* de 2.160 toneladas. El hundimiento de este último vapor (25 de setiembre de 1916) desencadenó una serie de protestas, concretadas en el ultimátum lanzado al Gobierno por los medios navieros, quienes advertían que si sus barcos no eran protegidos suspenderían todo el tráfico con destino a los puertos mediterráneos y cantábricos.

Sota y Aznar, de Bilbao, tenían 31 vapores al comienzo de la guerra, perdiendo en su transcurso siete de ellos hundidos por los submarinos alemanes y cinco que vendieron a otras banderas ante el acoso de que eran objeto. En 1918 tenían 16 vapores en servicio, aspirando —según memoria de su gerencia— a una flota de cien vapores con medio millón de toneladas a adquirir en «circunstancias favorables», estímulo este surgido del beneficio líquido del último año de la guerra, que le dio un saldo positivo de 35 millones de pesetas (todo no iban a ser frustraciones y penurias).

La Casa Pinillos de Cádiz no se vio afectada por pérdidas de guerra, si bien tuvo que lamentar el naufragio de su magnífico *Príncipe de Asturias,* en mayo de 1916, con elevadas pérdidas humanas cerca de las costas brasileñas, y en diciembre del mismo año perdió el *Pío XI* en viaje de Galveston a España, y posteriormente el *Valbuena*. Eran pues ocho al servicio de la Compañía, todos dedicados a líneas trasatlánticas, auténtico señuelo de la navegación comercial de más empuje.

La Vasco-Andaluza de Ybarra y Cía. de Sevilla, con 27 vapores en servicio y dos en construcción, no perdió ninguno por causas dimanantes de la guerra pues, excepción hecha de algunos viajes a América, los tuvo adscritos al tráfico de cabotaje. En cambio a la Marítima del Nervión de Bilbao le torpedearon cinco vapores y se deshizo de sus barcos más inferiores mediante ventas más favorables. En 1918 poseía cuatro barcos de reciente construcción en astilleros nacionales, dos más antiguos y cuatro más contratados en la Sociedad Española de Construcción Naval de 5.500 t de peso muerto.

Naviera también con buen impulso era la sociedad en comandita Hijos de J. Tayá de Barcelona, que en 1914 tenía un único barco dedicado a la importación de maderas, pero que con la guerra amplió considerablemente sus negocios, dando mucho que hablar sus constantes peripecias. En 1918 le torpedearon cinco vapores los submarinos alemanes y antes se habían perdido dos más por accidentes de navegación; pero los dirigentes de esta empresa, dispuestos a

presentar valientemente su flota y a cualquier precio, fueron adquiriendo cuanto material salía a la venta, mediano o malo, ya que de bueno no se encontraba nada en el mercado. Por último la compañía anónima marítima Unión de Bilbao constituyó un caso único en periodo tan azaroso para la Marina Mercante española, ya que conservó sus cinco grandes vapores, los mismos que tenía antes de la guerra, sin que sufriera alteración alguna.

Las violaciones a la neutralidad

Declarada la guerra se decretó de inmediato el bloqueo marítimo de ambos bandos, incluyendo en él no solo las mercancías destinadas a los beligerante y países colindantes, sobre los que existía la posibilidad de una reexpedición, sino que englobó a los que salían de dichos países. Ello complicó no poco el tráfico marítimo, sujeto a limitaciones y peligros patentes. Inglaterra dominaba los mares «por arriba» y se crearon los «navicerts», o permisos previos de los representantes británicos para efectuar el transporte, y como los navieros temían los perjuicios derivados de prescindir de ese requisito, se negaban a embarcar sus mercancías sin ese control inglés. Pero Alemania impuso sus fuerzas «por abajo», y fue precisamente la grave situación creada por su actividad submarina —que de rechazo implicaba una grave crisis en los mercados internacionales, con el consiguiente aumento del precio de las importaciones y especialmente de los fletes— lo que obligó al Gobierno a publicar el Real Decreto de 7 de enero de 1916, por el que se prohibía la venta de buques a los armadores y gobiernos extranjeros. Se pretendía con tal medida evitar el retraimiento de nuestros navieros que, asustados, comenzaban a deshacerse de sus unidades desmantelando la flota mercante española. Pero tal disposición no fue suficiente para devolver la confianza ni para lograr la rebaja de fletes, causa determinante de la carestía de los artículos de primera necesidad y de las materias primas, por lo que, como señala Bordejé, después de examinar el gabinete todas las acciones posibles y de consultar a las compañías navieras, se creó una comisión, que bajo el nombre de Junta de Transportes Marítimos era la responsable de regular la importación de artículos indispensables, de establecer prioridades de obtención en los mercados exteriores y de dictar condiciones económicas y subvenciones para determinados artículos, como el carbón, trigo, etcétera.

El hundimiento del vapor *Luis Vives* —al que se ha hecho referencia— en septiembre de 1916 desató una serie de protestas concretadas en el ultimátum del que ya hemos dado cuenta. De otra parte, la posición de los pilotos y maquinistas de la Marina Mercante, que estimaban que los riesgos que corrían no eran en absoluto compensados, dio origen a una conflictiva huelga general en la Trasmediterránea, que obligó a la utilización de unidades de la Armada para asegurar los servicios entre la Península y los puertos del Protectorado.

Este clima de intranquilidad sería el factor determinante en la desaparición de muchas sociedades y en la formación de otras más fuertes, en las que aquellas quedaban absorbidas.

Se ha dicho que fue una feliz coincidencia que el comienzo de la guerra encontrara a Dato en el poder, pues su decidida vocación neutralista ponía a España a salvo de todo riesgo. En honor a la verdad, el pacifismo y buen sentido de Alfonso XIII inclinó la balanza a una neutralidad ventajosa, pues aunque los españoles no tenían razones para intervenir en aquella confrontación sus avatares e influencias iban a atacarle muy directamente. Se ha dicho también que los liberales eran aliadófilos y los conservadores germanófilos, y aunque algo de verdad hubo en ello; un innegable sentido patriótico cerraría filas en torno a la neutralidad, que era la única política para España. Neutralidad que, como se ha visto, no sería obstáculo para que las flotas de uno y otro bando causaran notorias pérdidas en la flota mercante española.

La Gran Guerra: aspectos positivos, consecuencias negativas

Se calcula que los submarinos alemanes produjeron pérdidas de entre 139.000 y 250.000 t en la flota mercante española. El *UB-23* en La Coruña, el *UB-49* en Cádiz y otros dos más visitaron puertos españoles; uno de ellos, el *UB-35,* navegó hasta Cartagena portando una misión del káiser al rey.

Portahidroaviones *Dédalo*.

Tras el final de la contienda, la República alemana de Weimar entregó a España una serie de mercantes en compensación de los buques perdidos a causa de la acción de sus submarinos. Uno de ellos, el inicialmente bautizado como *España número 6,* sería el futuro *Dédalo,* el primer portaaviones de la Armada española, que intervendría en el desembarco de Alhucemas.

La Gran Guerra dejaría también sus huellas en la manida neutralidad del país. En el orden internacional, sin duda, la cuestión más espinosa fue la destrucción de buques españoles por las flotas de las potencias beligerantes, mientras que en el ámbito interno el alza irreversible de los precios y el contrabando a gran escala influyeron negativamente en el desarrollo nacional.

Fue precisamente este rígido ejercicio de neutralidad lo que obligó a restringir hasta lo imprescindible la actuación de la Marina Militar española en su función representativa, mientras que la Mercante, como se ha dicho, era objeto de feroces ataques por los mares del mundo, con el soporte de cuantiosos daños, hasta el extremo de que dos años después del comienzo de la conflagración había sufrido la pérdida de buques por un total de 80.000 toneladas. La opinión pública se indignó, pero era difícil canalizar una indignación auténticamente nacional en la que mediaban intereses contrapuestos. La estructura económica del país, por otra parte, había sufrido una profunda trasformación, aunque de ella no se beneficiara el español de a pie, y al resguardo de la guerra surgieron muchos negocios que dejaron muy en entredicho la moral pública.

De todas formas, se advirtió un despegue económico y crecieron la industria textil catalana, la minería asturiana y la siderurgia vasca; se crearon también industrias químicas y construcción naval. Hubo suspensiones en la balanza comercial e incremento de los beneficios empresariales, pero a partir de 1917 las cosas cambiaron con la huelga general inspirada contra los ejércitos de artillería y con la irrupción de las juntas militares de defensa.

Tras la firma del Tratado de Versalles, la Marina española encaraba un periodo de progreso inicial, frenado en parte por otra importante huelga del personal náutico en su confrontación con la Asociación de Navieros del Mediterráneo, pero dichos negocios marítimos continuaron produciendo dividendos y la construcción naval, que en 1913 apenas rendía 5.000 t anuales y no se computaba en las estadísticas mundiales, lograba en 1919 ser la séptima después de Estados Unidos, Inglaterra, Japón y Holanda, yendo por delante de Francia e Italia y otros países occidentales a los que la guerra, como castizamente suele decirse, había partido por medio. El millón de toneladas de arqueo bruto —difícil aspiración siempre en nuestra flota comercial— no quedaba tan lejos de nuestro alcance tras la pacificación de Europa.