

BUQUES ALEMANES INTERNADOS EN SANTA CRUZ DE TENERIFE DURANTE LA GRAN GUERRA: *EL CAP ORTEGAL*

Francisco FONT BETANZOS
Doctor en Náutica y Transporte Marítimo

Introducción



DURANTE la Primera Guerra Mundial fueron numerosos los buques alemanes y austro-húngaros que, hostigados por las fuerzas aliadas, se refugiaron en puertos españoles amparándose en la controvertida, benévola y nunca bien entendida neutralidad española. Prácticamente todos permanecieron internados hasta el final de la contienda, aunque existen evidencias de que hubo algunas tentativas de abandonar la protección segura que ofrecía el recinto portuario, exponiéndose con ello a los ataques de la flota aliada. Santa Cruz de Tenerife fue uno de los refugios preferidos, a pesar de estar sometida a una extrema vigilancia por parte de las fuerzas aliadas. Estos fueron los puertos, el número y la nacionalidad de los buques internados: Cartagena (dos alemanes y tres austro-húngaros); Santander (dos alemanes); Ferrol (cinco austro-húngaros); Valencia (dos alemanes y un austro-húngaro); Palma de Mallorca (un alemán); Mahón (un alemán); Bilbao (siete alemanes); Santa Cruz de Tenerife (ocho alemanes); Santa Cruz de La Palma (dos alemanes); Cádiz (cinco alemanes y tres austro-húngaros); La Coruña (un alemán); Avilés (un alemán); Almería (un alemán y un austro-húngaro); Águilas (un alemán); Sevilla (dos alemanes); Vigo (seis alemanes y cinco austro-húngaros). En total 60 buques —cuatro veleros entre ellos— con 125.612 toneladas de registro bruto.

Durante la permanencia de los buques alemanes en el fondeadero de la capital tinerfeña se sucedieron episodios dramáticos, en los que unidades

de la misma bandera no pudieron auxiliarse ante el temor de ser apresados por la Armada inglesa. Así sucedió a primeros de mayo de 1916, cuando estando el buque alemán *Telde* fondeado le garreó el ancla a causa del mal tiempo, quedando a la deriva. A pesar de las señales de auxilio, ninguno de los buques que se encontraban en sus proximidades se atrevió a socorrerlo por el temor de ser apresado; el remolcador *Elsie* logró darle un cabo, pero tuvo que abandonarlo ante la presencia del crucero inglés *Essex* que rescató el remolque y transportó el buque hasta Gibraltar, declarándolo buena presa.

Los buques españoles, que mantenían un intenso tráfico comercial con Inglaterra —fruta, mineral y carbón, esencialmente—, fueron objetivos preferentes de los submarinos alemanes. El 17 de agosto de 1915 el *U-38* hundía al *Isidoro*, primer buque mercante español víctima de la contienda. Tras él numerosas unidades de nuestra Marina Mercante fueron atacadas, causando gran número de víctimas y cuantiosos daños materiales; se cifra en 128 los ataques, con unas pérdidas de 67 buques y 145.693 toneladas de registro bruto, un veinte por ciento de la flota, aunque no solamente las agresiones partieron de las fuerzas alemanas, también los aliados practicaron detenciones y registros a buques sospechosos de colaborar con Alemania. Inicialmente el Gobierno español solicitó a Alemania la cesión de diez barcos de los que se encontraban refugiados en puertos españoles para compensar los perjuicios causados por sus submarinos. Esos buques serían utilizados para transportar carbón desde Norteamérica y suplir las importaciones realizadas tradicionalmente desde Inglaterra, que a medida que transcurría la guerra se hacían más conflictivas por las exigencias impuestas; asimismo, apoyarían el transporte de cabotaje nacional. Posteriormente fue Alfonso XIII quien, personalmente, en febrero de 1916, realizó gestiones diplomáticas ante el embajador alemán Max de Ratibor para solicitar la explotación de todos los buques alemanes internados en los puertos españoles al objeto de aumentar la capacidad del transporte marítimo español. Posteriormente, la petición se redujo a veintisiete buques, lo que suponía una capacidad de 134.000 toneladas.

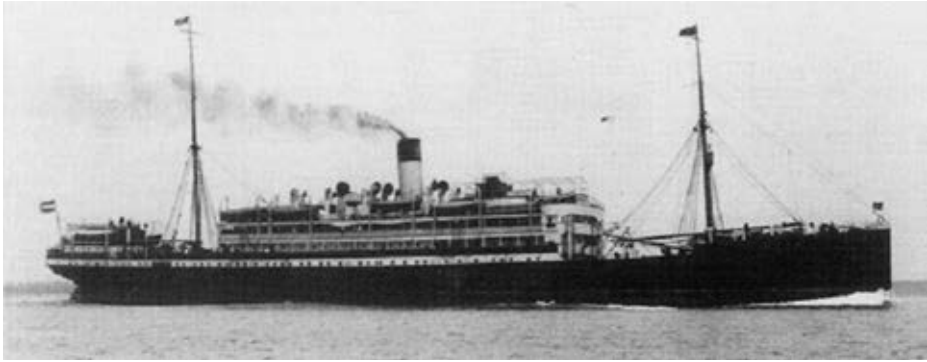
El 16 de abril de 1917, Antonio Gogorza Suárez, director gerente de la Compañía Cartagenera de Navegación, entregó al presidente del Consejo de Ministros, conde de Romanones, una enérgica, laboriosa y extensa instancia en la que solicitaba la transferencia de dos buques alemanes de los internados en los puertos españoles en contraprestación por el hundimiento por submarinos alemanes de dos buques de su naviera, el *San Leandro* el 2 de enero y el *San Fulgencio* el 5 de abril. En un momento de máxima tensión en las relaciones hispano-alemanas, Berlín rechazó las diversas peticiones del Gobierno español, aduciendo que gran parte de la flota española realizaba tráficos de provisiones con los puertos ingleses, italianos y franceses. Igualmente, el rumor de que Horacio Echevarrieta, naviero bilbaíno, había vendido sus barcos a Francia e Inglaterra utilizando un complejo entramado comercial propició el cese de las negociaciones en tal vital asunto para España. A pesar

de que en un Consejo de Ministros se tomó la decisión de sustituir cada buque español hundido por uno alemán de los internados en los puertos españoles, nunca se llevó a cabo. El hundimiento del vapor *Atxerri Mendi*, el 29 de agosto de 1918, podía haber sido un motivo justificado para aplicar la medida aprobada. Tras nuevas y laboriosas negociaciones del Gobierno español con el alemán, el Consejo de Ministros de 14 de septiembre de 1918 acordó tomar posesión de los buques alemanes refugiados en nuestros puertos, en número y tonelaje suficientes para compensar el de los buques españoles hundidos desde el 14 de agosto de 1914. Aunque inicialmente fueron siete las unidades asignadas para su entrega a España, el ministro de Abastecimientos informó que serían seis, ya que con su tonelaje se reponía el hundido. Las negociaciones hispano-alemanas estuvieron a cargo del ministro Ventosa y el embajador alemán en Madrid, príncipe Max de Ratibor. Fueron rebautizados como *España*, seguido de un numeral correlativo del 1 al 6: *Eriphia* (España N.º 1), *Javorina* (España N.º 2), *Roma* (España N.º 3), *Crefeld* (España N.º 4), *Riga* (España N.º 5) y *Newenfels* (España N.º 6). En principio, para la administración de esos buques se nombraría un consejo directivo que estaría integrado por los navieros Satfn, Urquijo y Dómine, quienes determinarían los viajes a realizar, carga, tripulaciones, etcétera.

El Cap Ortegal

Ya hemos citado los puertos españoles en los que se refugiaron buques alemanes y austro-húngaros, optando por omitir sus nombres y características para no extendernos en exceso. Sin embargo, queremos citar e historiar a uno de ellos, el *Cap Ortegal*, de la Hamburg South American Line, del que nos ha sorprendido las vicisitudes por las que pasó durante su permanencia y el papel que desempeñó en el tráfico frutero canario. Era el de mayor tonelaje de los buques internados, poseía estación radiotelegráfica y había entrado en Santa Cruz de Tenerife el 3 de agosto de 1914 —con 564 pasajeros procedentes de Bahía y escalas con destino a Hamburgo— en las circunstancias que relataremos. Las características principales de esa unidad eran: 7.819 TRB, 4.727 TRN, 134,40 m de eslora y 16,0 m de manga; el consignatario en la capital tinerfeña era Jacobo Ahlers. Habitualmente se encontraba fondeado, a excepción de las ocasiones en que para proveerse de agua atracaba en el muelle Sur. En estas maniobras se solía interpretar por la banda de música de a bordo la *Marcha Real* española y el himno alemán.

Al iniciarse la Gran Guerra el *Cap Ortegal* se encontraba navegando por el Atlántico rumbo a Vigo con un gran número de pasajeros, transportando entre la carga habitual la suma de 250.000 libras esterlinas en oro —50 cajas con un peso de 2.500 kilos— procedente de bancos de Buenos Aires y consignada al Crédit Lyonnais de Madrid. A la altura de Dakar se recibió a bordo un radio-



Cap Ortegale (World Ship Society). El puerto de Tenerife y los correos marítimos americanos. (Juan C. Díaz Lorenzo).

grama notificando el inicio del conflicto, recomendando que buscara refugio en el puerto español más cercano, optando el capitán por hacerlo en el de Santa Cruz de Tenerife. A pesar de que el buque navegaba a toda máquina y con las luces apagadas durante la noche, dos cruceros ingleses intentaron apresararlo, llegando a dispararle aunque sin éxito, y prolongando la persecución hasta el mismo puerto tinerfeño. Los pasajeros españoles que transportaba fueron transbordados el 8 de agosto al vapor español *Catalina*, permaneciendo a bordo solamente los alemanes y los rusos. Este transbordo se realizó después de que la fuerza armada de la Comandancia de Marina redujera un motín de los pasajeros españoles que reclamaban su rápido embarque en otro buque para llegar a su destino, siendo necesario apostar una guardia de marinos armados para asegurar el orden, retén que se mantuvo hasta el 7 de agosto. Ante la imposibilidad de continuar viaje, el buque inició las operaciones de descarga del maíz que transportaba. Referente a la carga más preciada, las cajas con el oro, el *Crédit Lyonnais* requirió al capitán para que entregara la suma que transportaba, pero ante su rotunda negativa el banco francés interpuso un pleito, teniendo el capitán que entregar el dinero a un barco español —el correo *Atlante*— que lo transportó al puerto de Cádiz, viajando posteriormente por ferrocarril hasta Madrid.

Una incidencia que pudo tener consecuencias ocurrió el 16 de noviembre de 1914; en una operación habitual una lancha a vela del *Cap Ortegale* se hizo a la mar, alejándose una cierta distancia del puerto; en el horizonte, el crucero inglés *Calgarian* observaba la maniobra, iniciando en un momento determinado la persecución de la embarcación, que ante el temor de ser apresada viró en redondo dirigiéndose a puerto y evitando su captura. Mayor trascendencia tuvo la noticia dada a conocer el 22 de diciembre de 1914; se hacía pública una importante operación de contrabando realizada desde el buque y que afec-

taba seriamente a la Hacienda nacional. Durante un mes se habían estado desembarcando diariamente tres fardos de tabaco, siendo el montante total de la mercancía cien mil pesetas. Los implicados en el asunto eran un oficial y nueve marineros alemanes. Aunque no hemos podido descifrar el motivo, durante muchos días salió en la prensa tinerfeña un anuncio, en español y en alemán, en el que el capitán del *Cap Ortegá* advertía al comercio en general que no se hacía responsable de las deudas de sus tripulantes. El 21 de noviembre de 1918 el Tribunal de Derecho absolvería a todos los procesados por falta de pruebas.

A beneficio de la Cruz Roja alemana, con el fin de obtener recursos destinados a socorrer a las víctimas de la guerra, se celebró una fiesta con baile la noche del miércoles 9 de junio de 1915 a bordo del *Cap Ortegá*, atracado en el dique Sur del muelle principal. La Cruz Roja española se había adherido a la fiesta enviando una comisión y entregando un donativo; asistieron todos los capitanes y oficiales de los buques alemanes refugiados, así como numerosos invitados de todas las clases sociales. Johanés Kröeger, capitán del trasatlántico alemán, manifestó que había quedado tan impresionado de la acogida que había tenido el evento que había mandado una extensa reseña a todos los periódicos importantes de su país.

Dos hechos sucedidos en un breve espacio de tiempo conmocionaron a la población tinerfeña por motivos bien diferentes. El 27 de septiembre de 1915 se incendió en el antepuerto de Santa Cruz de Tenerife el vapor *Pérez Castro* cuando navegaba próximo a la popa del *Cap Ortegá*. Desde tierra se montó el dispositivo de salvamento para auxiliar a los tripulantes, quienes en un pequeño bote o agarrados a una viga de madera, que habían arrojado al mar, trataban de alejarse del vapor en llamas. Desde el buque alemán se arrió un bote y a remos pudieron llegar hasta donde se encontraban los naufragos, conduciéndolos hasta tierra, tributándole el numeroso público que ocupaba el muelle prolongados aplausos por la admirable labor que habían realizado los marinos alemanes. Como contrapunto a lo relatado, el 3 de octubre de 1915 a las 2100 horas se producía un motín a bordo por parte de varios tripulantes en estado de embriaguez, teniendo el capitán que pedir auxilio a la Comandancia de Marina, que desplazó al buque a un contramaestre con cuatro marineros armados; tras resolver la situación detuvieron a dos tripulantes que habían agredido al primer oficial y amenazado al capitán, siendo ingresados en prisión a disposición del cónsul de Alemania. Nuevamente, el día 16 el capitán del *Cap Ortegá* tuvo que solicitar ayuda a la misma autoridad por insubordinación de otro tripulante, al que se le aplicaron las mismas medidas correctivas que a sus dos compañeros.

Debemos reseñar que la tripulación del *Cap Ortegá* se integró plenamente en la vida cotidiana de Santa Cruz de Tenerife, expresando la tripulación en repetidas ocasiones la cordialidad y amabilidad del pueblo tinerfeño. Algunos tripulantes del buque contrajeron matrimonio en la isla, como el efectuado por

el oficial Guillermo Moller con Concepción Julia de la Rosa, hija de Santiago de la Rosa, comandante de Infantería. Era habitual que un quinteto de la orquesta del buque diera conciertos los martes, jueves, sábados y domingos en el bar Orotava, alternándolos con los que realizaban en el restaurante Camacho, eventos que anunciaban en español y alemán en la prensa diaria tinerfeña. Especial resonancia tuvo la actuación de la orquesta y sus coros el 7 de abril de 1915 en el Teatro Municipal, interpretando la fantasía *Lohengrin* y *El buque fantasma* de Wagner. Era, asimismo, frecuente la celebración de partidos de fútbol entre tripulantes del buque y equipos de la isla. Igualmente, los alumnos de puente y de máquinas de la Escuela Especial de Náutica realizaban prácticas a bordo del buque alemán dentro del programa «Escuelas prácticas a flote», una iniciativa del catedrático de Cosmografía y Navegación Juan M. de Foronda y Cubilla. Sin embargo, tras ese aparente ambiente de cordialidad, entendimiento y amistad reinaba una sensación de intranquilidad, indignación y temor al observar la población tinerfeña las salidas esporádicas, imprevistas, sospechosas e injustificadas del *Cap Ortegal*, así como las señales luminosas que el buque intercambiaba con otros fondeados y con submarinos de su misma nacionalidad. Los exhaustivos controles que los capitanes de los buques alemanes, en connivencia con el vicecónsul alemán, ejercían sobre las exportaciones de los frutos canarios exasperaron a transportistas y agricultores canarios, que veían amenazados sus intereses. Así ocurrió con el buque *Cataluña*, de la recién constituida Compañía Trasmediterránea, que tenía previsto salir el 22 de febrero de 1917 del puerto de Santa Cruz de Tenerife para el francés de Cette, viaje para el que ya disponía del preceptivo salvoconducto alemán. En el puerto de Las Palmas habían embarcado 5.000 huacales de plátanos que ocupaban dos bodegas, las cuales fueron precintadas antes de la salida. Durante las operaciones de carga en el puerto tinerfeño, los capitanes de los buques alemanes *Crefeld* y *Cap Ortegal* y personal del consulado alemán estuvieron controlando y fiscalizando las operaciones. A resultas de estos controles las autoridades francesas se negaron a que el buque entrara en el puerto asignado inicialmente, por lo que el *Cataluña* fue despachado para Barcelona. Los medios de comunicación locales arremetieron contra la injerencia e intervención extranjeras en este asunto, extendiendo su indignación a las máximas autoridades españolas, que no fueron capaces de detener a tiempo lo que calificaban de desmanes. *El Imparcial*, rotativo tinerfeño, comentaba el hecho:

«Lo que se hizo aquí con el *Cataluña* o es una desconfianza que perjudica la seriedad de nuestras autoridades y, por lo tanto, de España, o es un medio indirecto de que una nación neutral contribuya, unilateralmente, al sostenimiento de la guerra europea. Y ambas cosas, por lo graves y significativas, no pueden ni deben ser admitidas.»



Puerto de Santa Cruz de Tenerife en 1916 (www.puertosdetenerife.org. Autor desconocido).

La prensa de la capital grancanaria era más expresiva e intimidante; este era el comentario del *Ecós* que se transcribió, solidariamente, en el resto de las publicaciones de Las Palmas de Gran Canaria:

«¿El puerto de Las Palmas en poder de los teutones? Y a pesar de todo eso, y en pugna con la decisión del gobierno, nuestra Comandancia de Marina autoriza oficialmente a súbditos alemanes para que ejerzan vigilancia en el puerto de Las Palmas al vapor de la Trasmediterránea *Cataluña* después de haber sellado y lacrado escotillas y de haber tomado otras disposiciones de rigurosa seguridad. ¿Quién responde de que esos súbditos teutones no hayan realizado espionaje en el puerto? Los submarinos nos cercan todavía. Esa autorización de la Comandancia envuelve tal gravedad que creemos indispensable que el gobierno del conde de Romanones ordene una inspección de este departamento marítimo a algún alto jefe de la Armada.»

Con la victoria de las fuerzas aliadas gran parte de los buques alemanes internados en los puertos españoles fueron incautados por Francia. El 25 de mayo de 1919 se hacía cargo del *Cap Ortegal* la comisión francesa desplazada a la capital tinerfeña. Ante una nutrida representación de autoridades de diversos países se arrió la bandera alemana y enarboló la francesa, así como el pabellón del comité interaliado; rindió los honores de ordenanza una guardia del destructor *Cassiopee*, entonándose un canto a la bandera. El buque salió ese mismo día hacia Las Palmas para recoger la tripulación francesa que iba a

marinar el buque; en su viaje hasta Brest el *Cap Ortegal* fue convoyado por el remolcador de guerra francés *Mammouth*. El 30 de julio Johanes Kröger, excapitán del buque, dirigió a los medios de comunicación la siguiente carta de despedida:

«Cinco años llevo de permanencia en esta capital. Vicisitudes que no son del caso ahora nombrar y que por todos son conocidas, me obligaron a ello. Y a fe que no me marchó pesaroso de esa estancia en esta noble tierra. Muchas veces la visité mandando diferentes vapores, pero exigencias del cargo me obligaban a abandonarla a las pocas horas de estar en ella. Sin embargo, en esta forma entablé amistad con varias personas, que han resultado ser excelentes amigos... Me marchó sin tener de ellos la menor queja. Todos se han portado conmigo como buenos hijos de esta tierra hidalga, hospitalaria, noble por excelencia. Me marchó con la pesadumbre de quien pierde un bien... Pero son tantas mis amistades y tan corto el plazo que disfruté para embarcar de regreso a mi patria, que me es imposible despedirme de todas. Y por esto lo hago desde aquí. A todas doy un fuerte abrazo y me despido hasta la vuelta; pues en los años, pocos o muchos, que me quedan de vida volveré a visitar y tendré ocasión de reunirme con los amigos que aquí dejo; amigos que, como de este país, guardaré siempre en la memoria. Como resumen de mi reverencia al país y a los amigos entrañables que de un momento a otro voy a abandonar, permítaseme terminar estas líneas con un ¡viva Tenerife!»

El 18 de agosto de 1919 se hacía pública la carta que los capitanes, oficiales y tripulantes de los vapores alemanes refugiados en Canarias dirigían al capitán francés del *Cap Ortegal*, agradeciendo el magnífico trato dispensado en la travesía de repatriación entre Santa Cruz de Tenerife y Brest. El 16 de noviembre de 1921, este capitán regresaría a Santa Cruz de Tenerife al mando del buque *Tucuman*. Debemos reseñar que muchos alemanes se establecieron en el archipiélago, creando diversas industrias y generando numerosos puestos de trabajo.

