

PORTUGAL Y ESPAÑA EN LA MAR DURANTE LA GRAN GUERRA

Augusto A. ALVES SALGADO
Capitán de Mar e Guerra
Miguel CASTRO BRANDÃO
Máster en Historia y Patrimonio

Resumen

A principios del siglo xx, la implantación de la República en Portugal empeoró las relaciones de este país con España. Esta desconfianza se agravó debido al apoyo prestado a esta por Gran Bretaña para reconstruir su Armada, lo que le permitió tener medios navales muy superiores a los portugueses. Y, cuando Portugal entró en la Gran Guerra en el bando aliado, la idea de que España estaría apoyando, más o menos discretamente, a las Potencias Centrales acentuó la desconfianza y las divergencias. Este artículo trata de mostrar cómo Portugal vio a España en la mar durante este conflicto mundial.

Palabras clave: Portugal, España, Gran Guerra, *U-Boote*, Guerra Naval

Abstract

With the implantation of the Republic in Portugal, at the beginning of the twentieth century the relations with Spain deteriorated. This mistrust was aggravated by the support that Britain gave Spain to rebuild its Armada, allowing it to have a far superior navy than the Portuguese. And when Portugal entered the Great War on the side of the Allies, the suspicions that Spain was supporting, more or less discreetly, the Central Powers, sharpened the mistrust. This article tries to show how Portugal saw Spain at sea during this world conflict.

Keywords: Portugal, Spain, Great War, U-Boats, Naval Warfare

Relaciones entre Portugal y España

DESDE la creación de la República en Portugal, el 5 de octubre de 1910, el rey de España Alfonso XIII dio su apoyo, más o menos declarado, a los monárquicos que se refugiaron en su país. Las incursiones monárquicas realizadas en Portugal desde España en 1911 y 1912, son mues-

tra de ello y provocaron que Portugal mantuviese durante muchos años el miedo a una invasión española. Este deseo de anexionarse Portugal se agudizó en octubre de 1914, y solamente lo impidió la oposición de Inglaterra y Francia¹. Y esta fue la sensación que sintió el almirante inglés De Salis en su visita a Lisboa de abril de 1916. Según él, los oficiales de la Armada portuguesa temían un ataque español, especialmente por parte de uno de los nuevos acorazados de la clase España, armado con piezas de 12 pulgadas (305 mm). Un barco con piezas de ese calibre podría alcanzar el arsenal de la Armada sin tener que traspasar la barra de Lisboa².

Para tratar de evitar un ataque a Lisboa, durante el siglo XIX, y desde las invasiones francesas, el sistema de defensa costera de la capital se asoció con el campo atrincherado de Lisboa. Esta fue la noción central de toda la política militar nacional entre 1852 y 1914. Dentro de este concepto, una de las principales misiones de la Armada, en ese siglo XIX y principios del siguiente, fue completar las defensas de Lisboa junto al mar. Fue el concepto de la «escuadra fortaleza», que llevó a la compra del acorazado de defensa costera *Vasco da Gama*³. Este fue el único barco de la Armada que podría denominarse crucero, aunque en realidad era un barco de defensa costera con deficiencias importantes como buque oceánico. Su artillería y protección resultaban obsoletas para los estándares de la Gran Guerra. Antes del comienzo de esta, Portugal adquirirá su primer submarino: el *Espadarte*, que fue el primer sumergible operativo en la península ibérica.

Ante la posibilidad de que un escuadrón enemigo bloqueara el Tajo, el «plan» era que el «viejo aliado» de Portugal, Inglaterra, enviase una fuerza naval. Sin embargo, desde el establecimiento de la República, para los políticos de Lisboa era notorio el distanciamiento de Gran Bretaña, la cual tardó, por ejemplo, alrededor de un año en reconocer el nuevo régimen, al que trató con evidente desdén, sin darle el apoyo que antes era normal. Y así, la República pidió repetidamente a Londres que abriese créditos y concediese apoyo técnico para lanzar un programa de construcción naval, pero la respuesta siempre fue negativa. Por el contrario, en estos años Inglaterra apoyó con importantes medios el programa naval de España, que pasó por la modernización de varios astilleros y permitió a esta fabricar los acorazados de la clase España en arsenales locales. El *España*, el buque más poderoso de la Península, triplicaba la capacidad del portugués *Almirante Reis*⁴.

(1) PONCE MARRERO, Francisco Javier: *Canarias en la Gran Guerra, 1914-1918: estrategia y diplomacia*. Cabildo de Gran Canaria, Las Palmas, 2006, pp. 95-96.

(2) National Archives-Kew (NA-PRO), ADM137-1203, «Relatório do Alm. De Salis de 12 Maio 1916».

(3) Entró en servicio el 20 de junio de 1876, con 3.100 t de desplazamiento y una protección reducida. Tenía como armamento principal dos anticuadas piezas de 203 mm, con un rango reducido. Se modernizó en los astilleros italianos a principios del siglo XX, y su velocidad quedó en 15,5 nudos.

(4) El *España* entró en servicio en octubre de 1913. Desplazaba 15.452 t, montaba 8 piezas de 305 mm y 20 de 102 mm y su protección llegaba a los 203 mm en la línea de



Noticias de barcos españoles en Lisboa después de la revolución de mayo de 1915 (*Ilustração Portuguesa*, núm. 484, 31 de mayo de 1915)

Este acercamiento a España, antes de 1914, obedeció a que Inglaterra tenía como objetivo evitar a todo trance que Alemania obtuviese puertos fuera del Mar del Norte que le permitieran tener libre acceso al océano. Y España era una de las posibilidades, especialmente sus islas Canarias o la costa norte de su protectorado marroquí. Londres propuso a Madrid un entendimiento simple: estaba dispuesto a apoyar las pretensiones españolas en Marruecos y a reconstruir la Escuadra, destruida en 1898. El precio consistía en garantizar que no se otorgaría concesión alguna a una potencia extranjera para instalaciones navales en las islas Canarias u otras zonas del litoral español sin la aprobación previa del Reino Unido. España aceptó, comenzó su expansión en Marruecos con luz verde de Francia e Inglaterra, y rehízo la industria naval con apoyo británico⁵.

Esta tensión con España se siente más tras el golpe de Estado del 14 de mayo de 1915, cuando el Partido Democrático de Afonso Costa instauró por la fuerza un gobierno presidido por Pimenta de Castro. Esta revuelta causó cien

flotación. El *Almirante Reis*, el mejor crucero portugués, era de 1898, con 4.253 t, 4 piezas de 152 mm y 8 de 120 mm, y una protección máxima de 110 milímetros.

(5) TELO, António José, y SALGADO, Augusto: *A Grande Guerra no Atlântico Português*, vol. I. Fronteira do Caos, Oporto, 2018.

mueritos y mil heridos. La situación era tan grave que los embajadores de Inglaterra, Francia y España enviaron telegramas a sus capitales dando cuenta de la retirada incontrolada de la ciudad y solicitando el envío urgente de fuerzas militares para proteger a sus comunidades. Sin embargo, aunque el gobierno revolucionario no pudo detener el saqueo, que duró tres días, dio órdenes estrictas de no atentar contra propiedades extranjeras, lo que en esencia se obedeció.

España dudó en intervenir militarmente, lo que tendría grandes repercusiones en una Europa en guerra, así que decidió limitarse a enviar una fuerza naval importante. La formaron el acorazado *España*, el crucero *Río de la Plata* y los torpederos núm. 3 y núm. 5, que llegaron el 18 de mayo. La llegada de esta poderosa fuerza española a Lisboa calmó la revuelta y detuvo el saqueo. Francia y Gran Bretaña respondieron enviando sendos cruceros, los cuales llegaron a Lisboa casi al mismo tiempo que los buques españoles, en gran medida para tratar de evitar una intervención mayor de estos. Todos desembarcaron fuerzas con el pretexto de proteger sus legaciones, ante la pasividad de las autoridades. Como no hubo ataques contra las embajadas extranjeras, tras algún tiempo las fuerzas desembarcadas regresaron a sus buques y zarparon del Tajo. El episodio sirvió para recordar que, en poco más de un día y de forma improvisada, España podía enviar al Tajo una fuerza naval mucho más potente que toda la Armada portuguesa. Los periódicos locales, sin embargo, subrayaron que el acorazado *España* estuvo al alcance de los torpedos del pequeño submarino *Espadarte*, que podría haberlo hundido...

El bloqueo inglés

Cuando comenzó la guerra, la lógica del comercio mundial cambió por completo. Gran Bretaña dominaba los mares y utilizó la navegación internacional como una de sus principales bazas para ganarla. En pocos meses, el sistema estaba a punto. Los barcos que no tuviesen autorización para navegar, concedida en cualquier consulado británico del mundo, podrían ser incautados. Además, la Marina Real británica controlaría las mercancías transportadas, para verificar que correspondían a las previstas en la autorización.

Este fue el principal instrumento británico para presionar a los no beligerantes. Solamente los neutrales podrían recibir el mínimo para su suministro normal, sin crear reservas ni poder reexportar los productos a las Potencias Centrales. El control del comercio fue particularmente fuerte en aguas de naciones neutrales limítrofes con las de algún país enemigo, como los Países Bajos o Dinamarca. Sin embargo, este control también fue muy estrecho en Portugal, debido en gran parte a su condición fronteriza con España. Inglaterra, como decíamos, no permitía que los neutrales constituyeran reservas, para mantenerlos siempre dependientes de sus compromisos, y ejercía mayor o menor presión sobre este punto esencial, para obtener compensaciones en otros ámbitos.

Durante la guerra, Portugal diversificó sus socios comerciales y, por tanto, el destino de sus exportaciones, al no depender tanto de Inglaterra, que lo trata-

ba exactamente igual que al resto de sus aliados. Estas restricciones no significaban desconfianza por parte del gobierno portugués, sino que apuntaban a la posible utilización de intermediarios portugueses por parte de los compradores españoles. Es decir, España fue objeto de fuertes restricciones comerciales⁶.

Para llevar a cabo el innovador «bloqueo a distancia» y asegurar, al mismo tiempo, que las líneas marítimas permaneciesen abiertas, al comienzo de la guerra los ingleses dividieron el Atlántico en zonas, destinando a cada una de ellas una agrupación de cruceros ya obsoletos, pero perfectamente capaces de bloquear posibles operaciones. También tenían la misión de buscar cualquier barco alemán que permaneciese en la mar. En el Atlántico central operarán dos de esas fuerzas de cruceros: la núm. 9 y la núm. 5⁷, al día siguiente de la declaración de guerra, al norte y al sur de Madeira⁸. Cubrían las derrotas provenientes del Atlántico sur⁹.

Los cruceros de la Fuerza núm. 9, al comienzo del conflicto, utilizaron como base de apoyo principal el puerto de Funchal¹⁰, pero también Lisboa, Horta y, por supuesto, Gibraltar. Desde estos puertos, los barcos ingleses vigilaron de cerca a los alemanes que hubieran podido refugiarse en puertos neutrales, especialmente en Funchal y las Canarias¹¹. Los cruceros de la Fuerza núm. 5 tuvieron su base en Mindelo (Cabo Verde), donde se estacionaron a partir del 14 de agosto¹². El 9 de noviembre de 1914, las zonas fueron alteradas, siendo Canarias responsabilidad de la núm. 9¹³. En estas islas, buques alemanes armados y otros de reabastecimiento de combustible, ante la muy permisiva actitud de las autoridades españolas¹⁴, apoyaron a los corsarios que, procedentes de Alemania, operaban en esta importante zona¹⁵.

Sin embargo, a pesar del bloqueo marítimo llevado a cabo por británicos y alemanes, continuaba el contrabando «tradicional» entre naciones, como el proverbialmente existente entre Portugal y España¹⁶. Y si en aquel había

(6) NA-PRO, ADM137-2783, telegrama 5473/17, 18 enero 1016.

(7) Las fuerzas inglesas también estaban designadas por la letra del área de patrulla, surgiendo por eso identificaciones como «Fuerza I» o «Fuerza D». Informalmente, la primera también fue conocida como «Tagus Patrol» y, más tarde, como «Canary Islands Patrol».

(8) (*Diary*) By *George H.J. Hanks, S.B.A. (Sick Berth Attendant)*, <http://www.vlib.us/medical/hanks/diary.htm>, consultada el 2 de enero de 2018.

(9) PONCE MARRERO, pp. 166-169.

(10) NA-PRO, ADM137-1204.

(11) PONCE MARRERO, F.J.: «El bloqueo aliado y el control de la navegación en Canarias durante la Primera Guerra Mundial», *Vegueta*, núm. 0. Mayo 1992, pp. 137-148.

(12) PONCE MARRERO, 2006, p. 169.

(13) *Ibidem*, p. 173.

(14) El mismo cónsul portugués en Las Palmas escribió a sus superiores afirmando que las autoridades españolas de Canarias eran germanófilas. Biblioteca Central da Marinha-Arquivo Histórico (BCM-AH), núcleo 320, 21 diciembre 1916.

(15) Para más pormenores sobre el papel de las Canarias durante la Gran Guerra, véase PONCE MARRERO, 2006.

(16) Sobre el contrabando entre Portugal y España, véase CASTRO BRANDÃO, Miguel: (*Con*)*Viver com o inimigo. A atividade submarina alemã durante a Primeira Guerra Mundial (1914-1918). Interações na costa de Esposende* (tesis de fin de máster). Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2015.

pocos germanófilos –lo importante para algunos era «hacer negocios», independientemente de la política–, en esta la situación era más complicada, pues el país estaba francamente dividido. Este tipo de operaciones sobre el terreno, tan bien organizadas como cumplidamente equipadas, siempre plantean un problema importante para los investigadores, independientemente del país, lugar o medios que utilicen, por cuanto muy rara vez dejan rastro en las fuentes oficiales. En otras palabras, por lo general no hay fuentes documentales en que apoyar su análisis, lo que hace su estudio muy difícil.

Entre Portugal y España existía principalmente el problema del envío de grandes cantidades de gasolina y petróleo, especialmente del primero a la segunda. Esta actividad se produjo debido a la débil vigilancia que Portugal mantuvo a lo largo de sus fronteras, especialmente en la frontera norte y en la de Trás-os-Montes¹⁷, pero también en las inmediaciones de Vila Real de Santo António¹⁸. Aunque esos productos podrían tener como destino final la población española, se sospechaba que parte se destinaría a abastecer los submarinos alemanes. La entrega de combustible a Alemania, según los servicios de información, la hacían arrastreros españoles¹⁹, que actuaban con gran libertad habida cuenta el buen conocimiento que tenían de la forma en que operaban las autoridades portuguesas²⁰.

Por ejemplo, las autoridades portuguesas no entendieron por qué, en un momento dado del verano de 1918, un arrastrero español había permanecido cuatro días en la entrada de la barra del Duero²¹. Sin embargo, la Armada portuguesa, en enero de ese mismo año, había ordenado a los buques pesqueros españoles evitar arribadas o fondeos sin previo aviso. Según Lisboa, los tripulantes españoles, sabiendo la manera descuidada e imperfecta con que los portugueses realizaban las acciones de vigilancia, utilizaban estos momentos para introducir alemanes en el territorio nacional, adquirir suministros o conseguir información sobre las defensas de los puertos nacionales, especialmente en Leixões, Viana do Castelo, Vila do Conde, etc. Lisboa sospechaba que uno de los principales objetivos de estas «visitas» era conocer la nueva base de patrulleros franceses instalada en Leixões²².

En cuanto al contrabando de combustible, bien fuese para exclusivo abastecimiento español, bien para abastecer a los submarinos, supuso un problema serio que los ingleses tuvieron que encarar. Sospechaban que el contrabando de productos petrolíferos lo llevaría a cabo directamente la empresa Vaccum Oil²³, que tenía el monopolio del suministro a Portugal. Sin embargo, su director para Portugal era inglés, y su representante en Oporto, francés, y ambos se aseguraron de que las ventas se llevasen a cabo legalmente. Pero la verdad es

(17) BCM-AH, núcleo 320, nota 42, 21 abril 1916.

(18) BCM-AH, núcleo 320, nota 250, 17 agosto 1917.

(19) NA-PRO, ADM137-709.

(20) BCM-AH, núcleo 224-537, nota 254, 22 enero 1918.

(21) BCM-AH, núcleo 320, nota 592, 29 agosto 1918.

(22) BCM-AH, núcleo 224, nota 537, 22 enero 1918.

(23) BCM-AH, núcleo 320, nota 250, 17 agosto 1917.

que había varios veleros y vapores portugueses cruzando entre Lisboa y la costa de Marruecos, en particular con destino a Tánger²⁴.

Sin embargo, había otras connivencias. En el verano de 1915, incluso antes de que Portugal entrase en el conflicto, el vicecónsul inglés en Alicante informó a sus superiores del intento de los alemanes de convencer al capitán del velero estadounidense *Hieronymous* para que transportase combustible a los *U-Boote*. Pero eso podría ser un señuelo, y este contrabando habría continuado –asómbrense– en el velero inglés *Charlevoix*, que había zarpado para La Habana con una carga declarada de azulejos²⁵.

El apoyo a los U-Boote y a los corsarios alemanes

Al comienzo de la guerra, nadie creía que los U-Boote tuvieran gran autonomía, por lo que los periodistas inventaron que eran transportados en el interior de navíos neutrales. Como ya hemos mencionado, la otra alternativa era que se abastecieran de combustible y otros suministros imprescindibles procedentes de buques neutrales, incluidos los de bandera portuguesa o española²⁶. También hubo sospechas sobre barcos de otras naciones que podrían estar involucrados en estas acciones²⁷. Para que las marinas aliadas mantuvieran una vigilancia especial sobre estos buques, los servicios británicos de información enviaban periódicamente²⁸ a sus aliados relaciones de los buques sospechosos de estar involucrados en este tipo de operaciones. En una de estas recopilaciones encontramos los siguientes barcos españoles como sospechosos de abastecer a los U-Boote: *Andrés Roca*, *Montserrat*, *Noya*, *Manuel*²⁹, *Antonio López*, *Bella Aurora*, *Miguel* (después *Donostia*), *Infanta Isabel de Borbón*, *Lando* y *Plencia*³⁰. Curiosamente, en esta compilación no está el *Triana*, de la empresa Ibarra, que en febrero de 1918 fue denunciado a Portugal como sospechoso de suministrar combustible a los submarinos alemanes entre Cabo Mondego y las islas Berlengas³¹.

En cuanto a las compañías navieras, el Almirantazgo británico identificó durante la guerra a varias sospechosas de estar involucradas en el suministro a submarinos alemanes o en el contrabando con Alemania. Entre ellas se encontraba la *Isleña Marítima*, por participar en el suministro de combustible a los U-Boote en su derrota entre Alicante y Palma de Mallorca³². En el norte de

(24) NA-PRO, ADM137-4212.

(25) NA-PRO, ADM137-4212.

(26) BCM-AH, caja 346, 8 junio 1915.

(27) BCM-AH, núcleo 224-537, nota 269, 1 febrero 1918.

(28) NA-PRO, ADM137-4206.

(29) Hay una referencia a un barco de nombre *Manuel Calvo*, pero debe de ser otro. BCM-AH, núcleo 320, nota 606, 3 octubre 1918.

(30) NA-PRO, ADM137-4206.

(31) BCM-AH, núcleo 320, nota 61, 16 febrero 1918.

(32) NA-PRO, ADM137-4212.



Así vieron los franceses, en su momento, el apoyo dado por los pescadores españoles a los submarinos alemanes (*Le Miroir*, núm. 105, 28 de noviembre de 1915)

España hubo varias empresas más con conexiones en Alemania. Los británicos identificaron las siguientes: Actividad, Bilbaína de Navegación y Unión. Pero había otros, no conectados a la navegación comercial. Por ejemplo, un submarino alemán habría regresado a Zeebrugge con mineral de hierro proveniente de las siguientes firmas con sede en Bilbao: Sociedad Anónima Minas de Cala, Compañía de Arragola y Pepita de Galdámez. En noviembre de 1917, otro submarino habría recibido explosivos de la Sociedad Anónima Española de Dinamita³³.

Para tratar de limitar el movimiento de alimentos no autorizados, a mediados de 1917 el gobierno español incluso prohibió cualquier exportación de este tipo de mercancías a Portugal, Inglaterra o Francia. Pero, pese a esta medida, su contrabando permaneció inalterable hasta el final de la guerra³⁴.

Con respecto al apoyo directo a los U-Boote en el Atlántico portugués, se montaron una serie de acciones en las que «no se distinguían fronteras». A menudo se sospechaba que se estaban produciendo operaciones de suministro en aguas españolas o portuguesas, con la participación de ciudadanos de ambas naciones. Además del conocido apoyo español al submarino U-21 en abril de 1915³⁵, hasta el final de la guerra se seguirá sospechando que los submarinos alemanes fueron reabastecidos, generalmente por buques procedentes de los puertos de Cádiz y Huelva, en el sur, y Vigo y Bilbao³⁶, en el norte. En relación con esta última zona existen referencias sobre los pesqueros *Bernabé* y *Santiago*, en aguas de Bilbao, mientras que en el área de Vigo

(33) *Ibidem*.

(34) BCM-AH, núcleo 419, nota 185, 17 junio 1917.

(35) GRAY, Edwyn A.: *The killing time. The German U-Boats, 1914-1918*, Pan Books Ltd, Londres y Sídney, 1972, pp. 95-97, y GONZÁLEZ CALLEJA, Eduardo, y AUBERT, Paul: *Nidos de espías. España, Francia y la Primera Guerra Mundial, 1914-1919*, Alianza Editorial, Madrid, 2014, pp. 116-117.

(36) INSO, Jaime Correia do: *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*, Edições Culturais da Marinha, Lisboa, 2006, p. 56; PAZOS, Lino J.: *Submarinos al acecho. Guerra submarina en Finisterre*, Damaré Edicións, Pontevedra, 2008; TOJO RAMALLO, José Antonio, y TOJO GONZÁLEZ, Sergio: *Cazadores de barcos*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2008.

las sospechas recaían en un tal Antonio Soares, de Villanueva de Arosa, que suministraba al barco alemán SS *Cap Arcona*, todos los días, tres cabezas de ganado, dos cajas de conservas y otros alimentos, suministros que, cada dos días, eran transferidos a los submarinos que se atracaban a este buque³⁷. En la costa portuguesa y en la española se producían estas situaciones de intercambio de suministros entre buques españoles y submarinos alemanes, según declararon los propios pescadores de La Guardia, Bayona y Vigo. Los pesqueros entregaban pescado, y los U-Boote pagaban en tabaco o dinero³⁸. La gran dificultad en estos casos era percibir si eran situaciones fortuitas o si existía una organización.

Las Canarias fueron también una base muy activa para este tipo de operaciones³⁹, no solo en sus remotas islas, sino también a través de los barcos alemanes refugiados allí. Estos suministros también se podían hacer a través de pequeños veleros españoles, que pasaban más fácilmente inadvertidos para los patrulleros ingleses. Por ejemplo, en algún momento las sospechas recayeron sobre el velero *Alberto*, registrado en Las Palmas. Por lo general, permanecía durante grandes periodos en la bahía de Maspalomas y, después, suministraba repostaje a los submarinos alemanes. En este entorno sospechoso, un barco inglés informó de que también había visto en las islas Salvajes un buque español (solo identificado por el número, LP 386) descargando grandes fardos en la Salvaje Grande. Pero no pudo obtener más información⁴⁰.

Otras ciudades españolas y portuguesas fueron consideradas también sospechosas de ser fuentes del suministro de submarinos. Poco después del caso del U-21, pudo haberse producido un grave incidente diplomático entre Portugal e Inglaterra de resultas del apresamiento del velero portugués *Laura* en junio de 1915. Según los ingleses, este velero pertenecía a una empresa alemana, tenía un patrón alemán y había zarpado de Lagos con suministros y combustible para los submarinos alemanes⁴¹. Curiosamente, alrededor de un mes después de ser apresado por el crucero británico HMS *Pelorus*, los servicios ingleses de inteligencia en Madrid informaron a su Almirantazgo de que dicho velero había atracado en Huelva, y sospechaban que, de nuevo, transportando petróleo. También sospechaban que, aunque el capitán era portugués, la tripulación era alemana y había un equipo radio escondido a bordo. Vigilado estrechamente a ambos lados de la frontera, aparentemente el barco se limitaba a transportar fosfatos entre Riotinto (Huelva) y Vila Real de Santo António, y su tripulación era enteramente portuguesa⁴².

Otro acaecimiento fue el de la goleta española *Juanina*. Inspeccionada por barcos portugueses tras fondear en las inmediaciones de Cascaes, resultó que en su dotación faltaban cuatro hombres, además de que se encontraron a

(37) NA-PRO, ADM137-4099, y BCM-AH, núcleo 419, nota 185, 17 junio 1917.

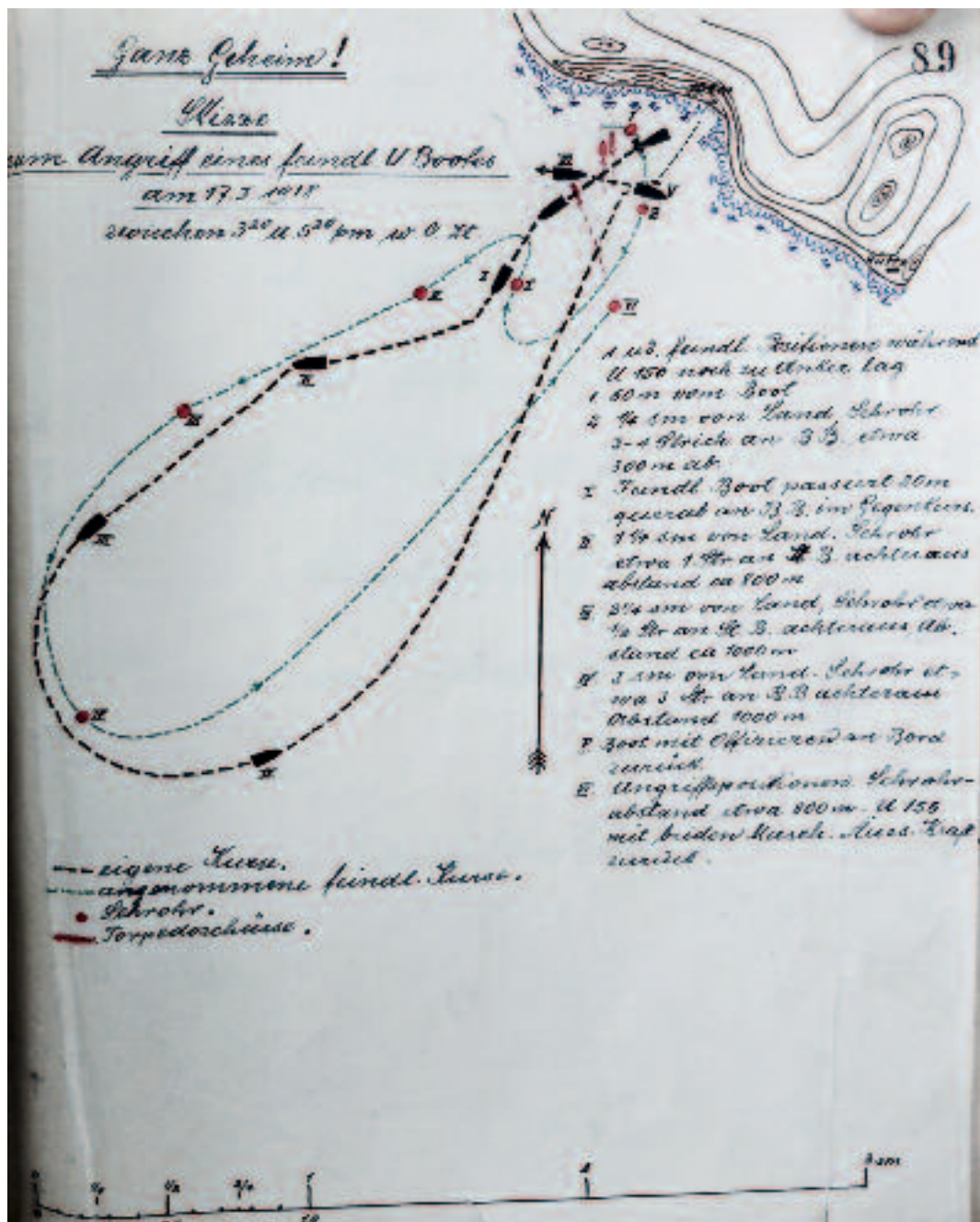
(38) NA-PRO, ADM137-4100.

(39) PONCE MARRERO, 1992.

(40) BCM-AH, caja 346, oficio n.º 3, 13 julio 1915.

(41) NA-PRO, ADM137-4099.

(42) NA-PRO, ADM137-4212.



Esquema del episodio ocurrido en la isla de El Hierro, en enero de 1918, entre el U-156 y el E-48 como se indica en el diario de guerra del primero (colección particular)

bordo muchas latas de gasolina vacías. Las disculpas presentadas por el patrón de la nave fueron insuficientes para librarlo de la sospecha de estar involucrado en actividades de apoyo a los submarinos alemanes⁴³. La pregunta surge casi por sí sola: ¿por qué los buques españoles llegaron a una zona tan patrullada cuando podían operar en zonas más remotas, como la costa de Galicia?⁴⁴

También fueron detectados algunos barcos daneses con cajas de latas de sardinas de la casa Feu Hermanos, que también poseía fábricas en Portimão y Olho. Este material fue apresado por los ingleses, a pesar de ir consignado a puertos daneses⁴⁵. En el Algarve, las autoridades británicas refirieron repetidamente que había fábricas de conservas en manos alemanas, a veces con adornos en la tapa portugueses o españoles. En el verano de 1917 surgieron sospechas idénticas en relación con una fábrica de conservas en Albufeira, cuyo propietario poseía varios barcos pequeños, además de un pequeño vapor llamado *Chiarro*⁴⁶.

Como ya se ha mencionado, también hubo grandes sospechas de que en el archipiélago canario se diese apoyo a fuerzas navales alemanas –buques de superficie y submarinos⁴⁷–. Incluso hubo varias quejas de que los barcos que estaban allí refugiados pasaban información a los submarinos que pasaban por sus aguas mediante señales luminosas⁴⁸. Por ejemplo, la tripulación de uno de los barcos hundidos por los submarinos a finales de 1916⁴⁹ informó de que los alemanes conocían los movimientos de los buques mercantes. El cónsul portugués en Las Palmas comunicó a Lisboa que en uno de los barcos alemanes, en el Puerto de La Luz, había dos marineros enfermos que habían sido desembarcados de un submarino⁵⁰. Sin embargo, la falta de medios de vigilancia de la Armada española permitió en ocasiones a los submarinos alemanes utilizar las zonas más apartadas del archipiélago para diversas acciones. Esto es lo que ocurrió a principios de 1918, cuando dos submarinos alemanes, el U-156 y el U-157, ambos con cierta capacidad de carga, fueron enviados a la bahía de Naos, al sur de El Hierro, para recoger un cargamento de volframio que había llegado en un barco español fletado en el País Vasco. La capacidad de los británicos para captar y descifrar los mensajes alemanes les permitió no solo interceptar al velero *Erri Bero*, que transportaba el mineral, sino también enviar dos submarinos ingleses para tratar de hundir a los dos U-Boote enemigos. En el sitio solo se encontró al U-156, que había fondeado a 400 metros de tierra parrearizar alguna reparación en sus motores. El submarino inglés E-48 fue

(43) BCM-AH, núcleo 320, nota 265, 2 septiembre 1917.

(44) NA-PRO, ADM137-4100.

(45) NIELSEN, Enrique, y COPEIRO, Jesus: *Huelva en la I Guerra Mundial (1914-1918)*. Editorial Niebla, Huelva, 2017, pp. 219-221.

(46) BCM-AH, núcleo 419, nota 185, 17 junio 1917.

(47) SHM Vincennes-BB12_Dez16, y PONCE MARRERO, F.J.: «Commerce Warfare in the East Central Atlantic during the First World War: German submarines around Canary Islands, 1916-1918», *The Mariner's Mirror* 100:3. Agosto 2014, pp. 335-348.

(48) PONCE MARRERO, 2006, pp. 255-256.

(49) ÍDEM, 2014.

(50) BCM-AH, núcleo 320, acepta el cambio de notas enviadas con una nota confidencial s/n de 20 de diciembre de 1916.

avistado cuando estaba muy cerca del U-Boot; y, a pesar de haber disparado el último sus armas, mientras levaba el ancla vio con horror cómo las estelas de tres torpedos se dirigían hacia él. Gracias a su rápida reacción, dos de los torpedos explotaron en tierra, pero el tercero lo alcanzó, si bien, afortunadamente para él, no explotó. En este episodio, por suerte, solo falleció un marinero del submarino alemán, y otros dos, finalmente, consiguieron ganar la orilla.

Es curioso encontrar a portugueses involucrados en estas acciones de espionaje; en las islas Canarias⁵¹ fueron identificados Alexandre dos Santos y Francisco Gonçalves. En el norte, los servicios de inteligencia informaban sobre portugueses que visitaban a amigos fronterizos, en particular cuando sabían que estaban con alemanes o sospechaban que apoyaban a esa nación. Y así, cierto Joaquim Martins y un tal Costa Lima habrían cenado en Vigo con dos alemanes que habían vivido en Lisboa. Tal vez algo más de sustancia tenía el vínculo entre el llamado Alves do Rio, residente en Junqueira núm. 380 (Lisboa), y Hermann Resenaw, del que existían referencias como jefe del espionaje alemán en Madrid y con quien Do Rio mantenía correspondencia. O, en fin, Ruiz García, residente en el número 2 de la calle Veinticuatro de Julio (Lisboa), que había hecho un pedido a Vigo de 25.000 litros de gasolina que Vacuum Oil habría rechazado⁵².

Otras acciones sospechosas de producirse con frecuencia en el Atlántico portugués involucraban a neutrales (noruegos, suecos, españoles⁵³, holandeses y griegos) que transportaban maletas con correspondencia para los submarinos alemanes⁵⁴. Cabe señalar que los buques mercantes neutrales pasaban muy cerca de la costa portuguesa, con el objetivo de procurarse cierta «protección» de las aguas territoriales de Portugal o, simplemente, haciendo cabotaje. En un solo episodio, acontecido en el cabo de Sagres el 24 de abril de 1917, el célebre U-35 identificó y atacó a 10 buques mercantes, de los cuales solo dos enarbolaban bandera beligerante. Otros cinco eran españoles, de los cuales ninguno fue hundido; sin embargo, sí resultaron hundidos dos noruegos y un danés, ambos neutrales, y un velero italiano. Solo logró escapar un barco francés, tras intercambiar varios disparos con el submarino⁵⁵.

También podría ocurrir que los U-Boote desembarcasen correo con destino a las embajadas alemanas. La red inglesa de espionaje en España sospechaba que tales operaciones podían producirse en aguas de Cádiz, más concretamente en la costa de Chipiona, en la desembocadura del Guadalquivir. Estos hechos confirmarían, según la inteligencia británica, la existencia de un servicio organizado de mensajería entre Zeebrugge y la embajada alemana en Madrid⁵⁶. Pero también se sospechaba de la existencia de una organización similar en el norte de España, en este caso a través del cónsul alemán en

(51) PONCE MARRERO, 2006, pp. 255-256.

(52) BCM-AH, núcleo 320, caja 8.

(53) NA-PRO, ADM137-709.

(54) BCM-AH, núcleo 320, notas 248 y 249, agosto 1917.

(55) Telo, António José; SALGADO, Augusto, y RUSSO, Jorge: *Ações do U-35 no Algarve*. Escola Naval e Câmara de Vila do Bispo, Lisboa y Vila do Bispo, 2017.

(56) NA-PRO, ADM137-4100.



El vapor español *Ganekogorta Mendi* (3.061 t) antes de ser hundido por el U-35, el 9 de agosto de 1916, en el Mediterráneo, 10' al NE de Port Vendres (colección Alan Hunt)

Gijón, Juan Fries. Aparentemente, este último utilizaría dos veleros españoles, *Manuel* y *Purísima Concepción*, en el transporte de correspondencia de ida y vuelta para los submarinos imperiales, correspondencia que incluía periódicos alemanes con dieciocho días de retraso. Estas operaciones se llevarían a cabo los días 5 y 12 de cada mes, junto al cabo Quejo, y el cónsul pagaría 50.000 pesetas anuales por el uso de dichos barcos⁵⁷.

Sin embargo, con la implementación por parte de Alemania de la guerra submarina sin restricciones en febrero de 1917, la actividad submarina en el Atlántico portugués⁵⁸ aumentó exponencialmente. En este contexto, a mediados de 1917 surgió uno de los raros casos relacionados con el contrabando de submarinos alemanes, que terminó con la detención de algunos súbditos portugueses. Según las investigaciones de las por entonces autoridades competentes, estos portugueses no fueron condenados porque traficasen con España, sino por haber suministrado 9.000 huevos a pescadores españoles que, a su vez, los entregarían a los submarinos alemanes⁵⁹.

También existieron en Portugal redes de espionaje al servicio de las Potencias Centrales, aunque la mayoría de la población fuese favorable al bando aliado. Se sospechaba que algunas de estas redes de espionaje tenían origen en España⁶⁰, como informaba en primera página *A Capital* a principios de 1917.

(57) *Ibidem*.

(58) Espacio definido entre el Portugal continental, las Azores, Madeira y Cabo Verde.

(59) BCM-AH, núcleo 419, 8 octubre 1917, y BRANDÃO, 2015.

(60) *A Capital*, núm. 2292, 9 de enero de 1917.

Este periódico advirtió de que en Portugal había quienes trabajaban para los alemanes, apoyados por la fuerte presencia de estos últimos en España. En este sentido, las autoridades portuguesas sospecharon que los espías al servicio de Alemania sabían que el vapor *Ambaca*, que provenía de Burdeos con material, podía ser atacado por submarinos alemanes. Estas redes posibilitaban recopilar datos no solo sobre los movimientos de los buques, sino incluso acerca de las defensas existentes. Para evitar lo primero se ordenó a los barcos navegar lejos de la costa española⁶¹ y, más tarde, hacerlo durante la noche, como se indica en las instrucciones para los trenes que transportaron el Cuerpo Expedicionario Portugués durante 1917⁶².

Es lo que se desprende de las afirmaciones del capitán del lugre *Maria Luiza*, hundido por un U-Boot el 24 de agosto de 1918, quien declaró que el comandante del U-22 poseía un mapa que mostraba las barreras antisubmarinas del puerto de Lisboa⁶³.

Reforzando estas estructuras «formales» de espionaje, tras la entrada de Portugal en la guerra aparecen los tripulantes de los buques alemanes internados y, más tarde, requisados, los cuales, aparentemente, vagaban por Lisboa en total libertad⁶⁴. Aprovechando dicha libertad, algunos de ellos lograron huir para acogerse a los barcos alemanes internados en España. Sabemos, por ejemplo, que unos 30 oficiales y 70 marineros se refugiaron en los barcos alemanes surtos en Bilbao⁶⁵. Es posible que estos y algunos otros indujesen a los servicios británicos de inteligencia a advertir al gobierno portugués, en junio de 1916, de que las minas que estaban emergiendo en la entrada de la barra de Lisboa habían sido fondeadas por pesqueros españoles, con tripulaciones compuestas por alemanes procedentes de los buques requisados por Portugal⁶⁶. Sabemos que todo fue pura imaginación; las minas que emergieron en la entrada de Lisboa fueron fondeadas únicamente por submarinos alemanes.

Más elaboradas fueron las dos iniciativas propuestas por la embajada de Alemania en Madrid. La primera preveía una nueva visita del U-35 a puertos españoles, proponiendo el lanzamiento, en los ríos que desembocan en Portugal, del bacilo del cólera, con el fin de obstaculizar las comunicaciones con los Aliados. Afortunadamente, para que la embajada pudiese cumplir el plan, los cultivos tendrían que ser enviados desde Alemania, lo que inmediatamente provocó su rechazo⁶⁷. La segunda consistía en que los agregados navales alemanes en Madrid instasen a sus agentes a sobornar a los prácticos españoles, para que provocasen accidentes marítimos, colisiones o varadas a los buques aliados que atracaban en sus puertos. Los prácticos

(61) BCM-AH, código 320, nota 173, 9 julio 1917.

(62) TELO y SALGADO.

(63) BCM-AH, código 320, telegrama s/n, 24 agosto 1918, y nota 593, 29 agosto 1918.

(64) NA-PRO, ADM137-1203, telegrama 138, 18 abril 1916.

(65) GONZÁLEZ CALLEJA y AUBERT, p. 218.

(66) BCM-AH, núcleo 320, circular 25 junio 1916.

(67) KOERVER, Hans Joachim (ed.): *German submarine warfare 1914-1918 in the eyes of British Intelligence*, s/ed., Berlín, 2010, p. 590.



Desembarco en la isla de Tenerife de las tripulaciones de los buques aliados hundidos por el crucero alemán *Karlsruhe* (*Le Miroir*, núm. 105, 28 de noviembre de 1915)

tendrían derecho al 2 por 100 del valor del buque y de la carga, en caso de pérdida total⁶⁸.

En cuanto a los corsarios, el paquebote alemán *Kaiser Wilhelm der Grosse* recibió, el 4 de agosto de 1914, la orden de operar en las inmediaciones del archipiélago canario. Este tipo de buque precisaba de un alto consumo de carbón y, aprovechando la benevolencia de las autoridades españolas, se dirigió a la colonia española de Río de Oro. Una vez fondeado en ella, varios buques de carga se le unieron con todo tipo de suministros, incluyendo el imprescindible carbón. La maniobra se llevó a cabo muy lentamente, y el buque alemán fue por último interceptado y destruido por un antiguo crucero inglés, el HMS *Highflyer*, cuando todavía permanecía en aguas territoriales españolas. Los prisioneros ingleses, que habían sido transbordados a uno de los barcos de reabastecimiento, fueron liberados cuando este último buque fue interceptado por otro crucero inglés. Los tripulantes alemanes pudieron desembarcar en la colonia española y luego fueron llevados a las islas Canarias, regresando a Alemania posteriormente⁶⁹.

La segunda referencia a navíos corsarios es la de otro paquebote: el *Kronprinz Wilhelm*, que zarpó de Nueva York al comienzo de la guerra. Operará durante tres años, produciéndose su primer reabastecimiento de combustible

(68) NA-PRO, ADM137-956, telegrama del Almirantazgo de 27 de septiembre de 1918.

(69) WALTER, John: *The Kaiser's Pirates*. Arms & Armour Press, Londres, 1994, pp. 94-97.

en la zona de las Azores, mediante un buque de carga alemán que había salido de Las Palmas de Gran Canaria⁷⁰.

Por último, es importante mencionar al *Möwe*, que operó dos veces en el Atlántico portugués. A diferencia de los anteriores buques corsarios, el *Möwe* era un carguero, lo que le confería mayor autonomía, si bien su velocidad máxima era muy baja. Después de ser reconvertido y armado, zarpó para su primera misión en diciembre de 1915, y el 20 de enero estaba 700 millas al suroeste de San Vicente de Cabo Verde, donde capturó y hundió varios barcos enemigos, hasta que inició su regreso a Alemania a primeros de febrero del 1916. En el curso de ese regreso capturó más barcos británicos, entre ellos al SS *Westburn*. Esta presa fue enviada a las Canarias con las tripulaciones de los barcos hundidos, pero el *Westburn* terminó autohundiéndose, en aguas inmediatas al puerto de Santa Cruz de Tenerife, cuando divisó al crucero inglés HMS *Sutlej* esperándolo en el confín de las aguas territoriales españolas⁷¹.

Barcos españoles en la guerra submarina en el Atlántico portugués

Contemplando el Atlántico portugués en su conjunto y durante los cinco años de guerra, contamos alrededor de 550 combates entre submarinos alemanes y barcos aliados⁷², circunstancia que se tradujo en el hundimiento de 275 buques, lo cual arroja la cifra de 605.700 toneladas. Estos datos son esenciales para comprender la importancia relativa del Atlántico portugués en la guerra submarina. Los U-Boote hundieron durante el conflicto cerca de 5.000 barcos, lo que supone casi 13 millones de toneladas⁷³. Los 275 buques y 605.000 toneladas en el Atlántico portugués representan, por tanto, algo menos del 5 por 100 del total.

En este amplio espacio atlántico hubo encuentros con hasta 90 buques españoles, de los cuales solamente diez resultaron hundidos⁷⁴, dos de ellos, en 1917, y el resto, en el último año de la guerra⁷⁵. En este año de 1918, los submarinos portugueses, navegando en sus aguas, informaron sobre algunos buques españoles que, cuando fueron avistados, mantenían rumbos irregulares y sospechosos⁷⁶.

(70) *Ibidem*, pp. 129-135.

(71) *Ib.*, pp. 140-154, y SHM Vincennes–BB 20-Möwe.

(72) Estos datos fueron obtenidos a través de consulta de documentación existente en archivos ingleses (National Archives-Kew), alemanes (Bundesarchiv de Friburgo), franceses (Brest), norteamericanos (Biblioteca del Congreso) y portugueses, en particular de la Biblioteca Central da Marinha-Arquivo Histórico (Lisboa).

(73) Los valores varían según la fuente. KOERVER, p. XXXVIII.

(74) El vapor *Begoña* encalló en las proximidades de Vila do Conde, pero no se saben las causas. Livro Registos do Instituto de Socorros a Náufragos.

(75) TELO y SALGADO, vol. II.

(76) BCM-AH, caja 1379, «Relatório do Serviço dos Submersíveis durante a Guerra. 1916-1918», pp. 7-12.

La documentación de los barcos españoles hundidos o interceptados muestra distintos comportamientos por parte de los comandantes de los U-Boote y, consecuentemente, diferentes destinos de esos barcos. Por ejemplo, el *Joaquín Mumburú* fue detenido, el 30 de diciembre de 1917, por 14 disparos del U-156 (mandado por Konrad Gansser), al sur de Madeira, y abordado por dos oficiales y cuatro marineros. Transportaba 800 toneladas de fruta seca, considerada contrabando de guerra, y su tripulación pasó a dos buques que, finalmente, llegaron por separado a las Canarias cinco y siete días después, respectivamente⁷⁷. El *Urkiola Mendi*, sin embargo, salió airoso cuando el mismo submarino lo detuvo el 23 de enero de 1918; transportaba un cargamento a Suecia y tenía una carta del cónsul de Bahía que lo atestiguaba⁷⁸. En cambio, el vapor *Sardiner*, también fletado por el gobierno sueco, fue hundido por el U-155 (comandado por Erich Eckelman) el 23 de febrero de ese mismo año. Pero, al día siguiente, el vapor *Villarreal* no fue hundido sino parcialmente saqueado por el mismo submarino, que alegó no tener a bordo documento alguno de un cónsul alemán que atestiguase la carga. El barco estaba en ruta hacia Casablanca, y la carga estaba destinada a los españoles residentes allí⁷⁹. El viaje del vapor *Montevideo* fue interrumpido el 19 de marzo. El barco fue enviado de vuelta a Cádiz por el U-157 (capitán, Max Valentiner), para que obtuviese la pertinente documentación consular⁸⁰. Y, en agosto de 1918, el vapor *Sálvora*, con cargamento de plátanos para Casablanca, tampoco fue hundido por el U-22 (capitán, Heinrich Hermann Hashagen), porque los alemanes no se dieron cuenta de cuál era su puerto de destino⁸¹. Finalmente, para evidenciar que la suerte de los barcos neutrales era muy aleatoria y dependía de los comandantes de los submarinos imperiales alemanes, tenemos el caso del vapor *Joaquina*, hundido el 15 de marzo de 1918 por el U-155 porque estaba en una zona prohibida⁸².

Para concluir, nos gustaría mencionar un episodio que ocurrió con un barco portugués, pero contó con el apoyo de varios buques españoles. Este episodio tuvo lugar durante las acciones que el UC-20 llevó a cabo en las inmediaciones del archipiélago canario, que culminaron con el hundimiento del velero *Emilia*, el 17 de noviembre de 1916, cerca de Las Palmas⁸³. La víspera, el vapor *Machico* fue atacado, en las inmediaciones de las islas Canarias, por el mencionado submarino UC-20 cuando regresaba de África con suministros para el ejército francés. Este vapor navegaba unas 45 millas náuticas al norte del también vapor *Portugal*, cuando esa misma mañana el oficial de guardia avistó al UC-20. Gracias a la inteligente reacción del capitán del *Machico*, Afonso Dionísio, que aumentó la velocidad y ordenó una serie de guiñadas, los disparos del U-Boot no le alcanzaron. A bordo, los pasajeros y la

(77) BB14-DEZ17 y Bundesarchiv, RM97-1130

(78) BB14-JAN18 y Bundesarchiv, RM97-1130.

(79) Bundesarchiv, RM97-1124.

(80) BB14-MAR18, Bundesarchiv, RM97-1138 y ADM 137-4098.

(81) BB16-AGO18, Bundesarchiv, RM97-609 y ADM 137-956.

(82) BB14-MAR18, Bundesarchiv, RM97-1124 y ADM-137.

(83) BB12-NOV16, ADM 137-3920, ADM137-4212 y Bundesarchiv, RM97-1764.



El vapor español *Pagasarri* (3.287 t) antes de ser hundido por el U-35, el 11 de agosto de 1916, frente a Cerdeña. Este barco también hizo un viaje entre Inglaterra e Italia transportando carbón (colección Alan Hunt)

tripulación –excepto el personal de máquinas, a cuyo jefe se le ordenó dar la máxima potencia–, bajo la dirección del primer oficial, ocuparon sus puestos de abandono del buque.

Según un relato de la época, mientras el capitán intentaba ganar la mayor distancia posible respecto de la temible amenaza, su segundo preparaba a los pasajeros y tripulación para el caso de tener que abandonar el barco. El *Machico* se fue a la máxima velocidad disponible, embocando el canal que separa las islas de Lanzarote y Alegranza, para pasar el resto del día en aguas de jurisdicción española.

La nave, sin embargo, emitió llamadas de socorro –en ese momento, un «aló, aló»–, alertando de que estaba siendo blanco de un ataque. Estas llamadas fueron recibidas por algunos barcos que navegaban cerca, incluyendo el correo español *Isabel de Borbón*. Este se dirigió al lugar del ataque, pues creería que el barco portugués no solo estaba siendo atacado, sino que también podría hundirse con las mujeres y niños que tenía a bordo. Llegó a la zona a las 16:00, naturalmente sin encontrar nada, porque el *Machico* había logrado escapar del UC-20, como hemos visto⁸⁴. También el comandante de la zona marítima canaria ordenó enviar varios buques de guerra a la zona⁸⁵. La manio-

(84) NA-PRO, ADM137-4212.

(85) *A Capital*, núm. 2251, 19 de noviembre de 1916.

bra del vapor portugués fue tan rápida que el UC-20 no pudo identificarlo, registrando solamente en su diario de guerra que, a pesar de haberlo atacado con artillería, el vapor había logrado escapar⁸⁶.

Después de este susto, el *Machico* continuará hacia Marruecos, navegando en oscuramiento total, para arribar finalmente a Lisboa al mediodía del 19 de noviembre. De su llegada a Portugal se informó ampliamente en periódicos y revistas locales. Mientras tanto, el buque correo *Portugal*, que regresó más tarde, también había recibido el «aló» del *Machico*, por lo que cambió el rumbo, pasando por el sur de las islas de Fuerteventura y Lanzarote, arribando a Lisboa sin problemas⁸⁷.

En conclusión, afirmamos que, durante la Gran Guerra, Portugal y los Aliados siempre mantuvieron grandes sospechas de que en España había gente apoyando a Alemania. Por regla general, estas sospechas eran infundadas, por más que los alemanes mantuviesen una intensa actividad de espionaje desde España. En la mar, cualquier acción llevada a cabo por buques o barcos españoles, por corriente que fuese, era indefectiblemente vista como sospechosa. Sin embargo, estas sospechas en ningún caso pudieron confirmarse.

(86) Bundesarchiv, RM97-1764.

(87) JUNIOR, Costa: *Ao Serviço da Pátria. A Marinha Mercante Portuguesa na I Grande Guerra*. Editora Marítimo-Colonial, Lisboa, 1944, pp. 45-56.