

MARINA MERCANTE: LUCES Y SOMBRAS (1914-1918)

David RUBIO MÁRQUEZ
Capitán de Navío (R)

Resumen

El estallido de la primera guerra mundial en 1914 alteró de forma muy grave el comercio marítimo internacional. Todas las marinas mercantes se vieron afectadas. La española se benefició, al igual que el resto de la economía, de la neutralidad. Las luces fueron: el aumento de los fletes, con cuyos inesperados ingresos los armadores invirtieron tanto en nuevas construcciones como en otros sectores económicos, el aumento de las compañías navieras y el aumento de los astilleros. Las sombras vinieron tanto de los hundimientos de barcos, debidos especialmente a la acción de los submarinos alemanes, como del egoísmo de los navieros, preocupados tan solo de su inmediato beneficio, practicando una política de oposición a las reformas impositivas de Santiago Alba y una política de venta de barcos al extranjero.

Palabras clave: fletes, armadores, hundimientos, egoísmo.

A modo de presentación: España neutral

LOS disparos realizados por Gavrilo Princip en Sarajevo el 28 de junio de 1914 iniciaron un proceso que degeneraría en una sucesión de declaraciones de guerra entre las potencias europeas causante de la primera guerra mundial. Un conflicto que transformaría el mundo.

Iniciadas las hostilidades en Europa, el Gobierno conservador de Eduardo Dato procedió a declarar la neutralidad estricta, mediante un decreto, del Estado español. Su decisión contó con el apoyo mayoritario de la sociedad. «Solo la censuraron los carlistas, que simpatizaban con Alemania, y Lerroux, notoriamente a sueldo de Francia», escribió en sus *Memorias* el político catalán Francesc Cambó. El Partido Republicano Radical, dirigido por Alejandro Lerroux, no ocultó su apoyo a los aliados e hizo campaña a favor de la intervención. El 12 de agosto de 1914 en las páginas del periódico afín *El Progreso*, Lerroux escribía: «¿Qué peligro hay en ello? ¿El que no triunfen? Le disminuimos con nuestro concurso. ¿El que nos pidan soldados? Los estamos

enviando y sosteniendo en Marruecos sin gloria ni provecho». El conde de Romanones, dirigente del Partido Liberal, se mostró disconforme con la decisión gubernamental. El rotativo *Diario Universal* publicaba, el 19 de agosto, un editorial sin firma con el título «Neutralidades que matan», en el que se criticaba la política gubernamental. El conde argumentaba que la intervención al lado de la Entente supondría una oportunidad de oro para España, que no solo se beneficiaría económicamente, sino que también podría ampliar sus posesiones africanas. En este punto de la narración es imprescindible que formulemos dos interrogantes: ¿había interés entre los dirigentes políticos españoles por participar en el conflicto bélico? ¿Tenía España capacidad militar para participar en la contienda? A la primera de las preguntas podemos responder taxativamente que no. Alfonso XIII deseaba permanecer neutral para poder asumir un papel importante como organizador de una conferencia de paz en la que España, presumiblemente, conseguiría por la vía diplomática muchas más cosas que por la vía militar. Al segundo interrogante responderemos utilizando las ya aludidas *Memorias* de Cambó: «España tenía que ser neutral (...) porque no podía ser otra cosa. Ni poseía ejército eficiente, ni tenía un ideal internacional». La primera de sus afirmaciones ha sido ratificada por las modernas investigaciones históricas. Un ejército incapaz de controlar Marruecos ¿podía aspirar a enfrentarse a los de las potencias europeas? Por otra parte, su flota resultaba insuficiente para defender, frente a una potencia naval, sus extensas e indefensas costas peninsulares, insulares y coloniales. La segunda afirmación requiere algunas matizaciones. España se había vinculado, aunque sin comprometerse a una intervención militar, con la Entente en virtud de los acuerdos suscritos en Cartagena en abril de 1907. Por otra parte, a pesar de la rivalidad con Francia generada por el control de Marruecos, Alfonso XIII ofreció al presidente de la República Francesa, Poincaré, garantías de seguridad que podrían permitir «al Estado Mayor francés desguarnecer la frontera pirenaica; un acuerdo más estrecho podría, también, facilitar a Francia puntos de apoyo para su escuadra en los puertos peninsulares e insulares de España e incluso el libre tránsito por territorio español, en caso de ser preciso el traslado a la metrópoli del XIX Cuerpo del Ejército francés, asentado en África».

A pesar de la neutralidad oficial, la opinión pública española se dividió en dos bandos: germanófilos y aliadófilos. Para los primeros, Alemania era sinónimo de orden y autoridad. Lo integraban grupos tan dispares como los carlistas, conservadores, los personajes de la corte, el clero, los terratenientes, los altos funcionarios, una parte de los hombres de negocios y la mayor parte de los oficiales del Ejército y de la Marina. La Iglesia se convirtió en el principal dirigente de este grupo. Su fervor germanófilo les llevó hasta condonar la invasión de la católica Bélgica y a presentar al káiser como «un príncipe católico que quería castigar a la inmoral Francia y restaurar el poder temporal del Papa». Para los aliadófilos, al lado de Francia e Inglaterra estaban la libertad, la razón y el progreso. ¿Quiénes integraban este grupo? Era aún más dispar: los liberales monárquicos, los republicanos, los socialistas, la mayor parte de

los intelectuales, las clases medias ilustradas, de las finanzas y de la industria, una pequeña parte del Ejército y los sindicalistas de extrema izquierda.

La marina mercante y la primera guerra mundial

La marina mercante en 1914

En el verano de 1914 el tonelaje total mundial de buques de vapor se elevaba a 77 millones de toneladas de desplazamiento bruto. Los Imperios Centrales estaban en desventaja, pues solamente disponían del 15 por 100. El tonelaje de los mercantes aliados representaba el 59 por 100 del total, siendo el aportado por el Reino Unido un 48 por 100. Los países neutrales, por su parte, aportaban el 27 por 100 restante. ¿Cuál era el papel de España? Según la Lista Oficial de Buques publicada por el Ministerio de Marina, España contabilizaba, el 1 de enero de 1914, 628 vapores, con 844.327 toneladas, y 236 veleros con 32.070 toneladas, lo que hacía un total de 877.297 toneladas. La flota española, atendiendo a este último dato, era la sexta del mundo por detrás de Gran Bretaña, Francia, Alemania, Estados Unidos y Noruega. Pero debemos consignar que el 66 por 100 de las importaciones y el 34 por 100 de las exportaciones se realizaban, en 1913, en buques extranjeros. España, para realizar su comercio exterior, seguía dependiendo de pabellones foráneos.

Todos, neutrales y beligerantes, se vieron afectados por el desarrollo del conflicto armado. La primera guerra mundial tuvo unas consecuencias sobre el transporte marítimo más importantes que sobre cualquier otro sector de actividad, al acentuar tanto el carácter cíclico del mismo como la necesidad de capital. Solo las compañías navieras más sólidas financieramente fueron capaces de sobrevivir.

La primera consecuencia fue la retirada de las rutas del comercio naval de los barcos bajo pabellón de los Imperios Centrales.

«El día 1.º de agosto, Alemania tenía en navegación 635 buques mercantes, de un valor de cinco mil millones en números redondos. En la misma fecha, los austríacos eran 150, valorados en quinientos millones. Estos buques habrán de buscar refugio en los puertos de las naciones neutrales. Los que han sido apresados ya suman unos doscientos (...) deduce de estos datos la ruina de la Marina mercante de Alemania y Austria» (1).

En España habían quedado retenidos 53 barcos alemanes, con un total de 165.647 toneladas, y 13 austrohúngaros, totalizando 45.840 toneladas. De la

(1) *Vida Marítima*, núm. 456, 30 de agosto de 1914, p. 374. Marc Ferro (p. 196) escribe: «En el momento de la declaración de guerra, 734 navíos se refugiaron en aguas neutrales y no le quedaron a Alemania más que 600 navíos aproximadamente, que representaban 2.875.000 toneladas, de las cuales unas 600.000 fueron capturadas y varios millares más hundidas a fin de verano. Al cabo de unas semanas, el comercio de las potencias centrales había desaparecido de los océanos».

importancia que en las rutas comerciales habían adquirido las islas Canarias, objeto de rivalidades comerciales anglo-germanas, da idea el dato de que en el puerto de Las Palmas había internados 16 barcos y en el puerto de Tenerife seis, representando el primer y el cuarto puerto, respectivamente, en número de barcos con pabellón de los imperios centrales en ellos (2). La retirada del comercio internacional de tan importante cantidad de buques tuvo inmediatas repercusiones. La subida de los precios de los fletes benefició a los países neutrales. Los navieros escandinavos, griegos y españoles vivieron una edad de oro.

Los aspectos positivos de la guerra para la marina española

El impacto de la primera guerra mundial en la economía española

Antes de realizar el análisis de los aspectos positivos que para la marina mercante española deparó la primera guerra mundial, nos detendremos brevemente en su impacto sobre la economía nacional. Lo primero que debemos afirmar rotundamente es que España se benefició de su posición neutral, experimentando un primer despegue industrial. La caída de las importaciones, unida al volumen cada vez mayor y los precios en alza de las exportaciones, estimuló la producción interior con carácter sustitutorio. La industria textil catalana, en decadencia desde la pérdida de las colonias, cobró nuevo vigor. Las empresas vascas del acero y el hierro incrementaron también sus beneficios. La industria química y la hidroeléctrica también se expandieron enormemente. El superávit registrado en la balanza de mercancías entre 1915 y 1919 va a mantener llenas durante un par de décadas las arcas del Banco de España, además de permitir tanto el rescate de una parte sustancial de la deuda exterior española como pagar la industria española el utillaje comprado, liquidar las deudas anteriores, acumular una importante reserva de oro e incluso invertir capitales en empresas extranjeras. Los productos con valor estratégico se pagan en el mercado internacional a precios muy elevados. Se exportan desde España textiles de lana, algodón y yute, metales y sus manufacturas, cueros y calzados, papel y derivados, maquinaria y productos químicos. La minería, especialmente la extracción de carbón en Asturias, vivió una edad dorada. Aunque el valor de la producción minera había ido aumentando desde comienzos del siglo xx, alcanzó su cenit en los años 1917 y 1918, descendiendo a partir de esta última fecha. En cuanto a la agricultura —conviene recordar que aún en 1917 un 60 por 100 de la población española vivía en el campo y más de la mitad de los trabajadores censados eran campesinos—, el impacto fue ambivalente. Por último, el sector bancario vivió un enorme desarrollo de la banca privada. Muchos bancos, especialmente los vinculados a la industria siderúrgica, a la minería, a las navieras y a la producción de papel, cuadruplicaron o quintuplicaron sus capitales y sus reservas.

(2) *Ibidem*, p. 375.

Pero no todo fueron risas, hubo muchas lágrimas como consecuencia del impacto de la primera guerra mundial en la economía española. El primer problema derivaba de la cantidad de dinero en circulación, que había pasado de 1.931 millones de pesetas en 1913 hasta 3.866,9 millones en 1919. Como consecuencia, la peseta perdió la mitad de su poder adquisitivo y los precios se dispararon de una forma impresionante. Los salarios no pudieron mantenerse al nivel de los precios. Otro problema se derivó del desabastecimiento de suministros provocado, además de por la falta de importaciones de productos como abonos, bienes de equipo, maquinaria, carbones minerales, pasta de papel y ganaderos, por el colapso de la red ferroviaria nacional, sometida a una demanda de transporte que no fue capaz de satisfacer. Las compañías ferroviarias vieron cómo sus gastos de explotación aumentaban, especialmente desde 1916, mientras que sus ingresos reales permanecían congelados, lo que condujo a que los ejercicios se cerrasen con pérdidas. Las dificultades en el transporte perjudicaron gravemente a la industria de la construcción, afectada, además, por un alza en los precios de los materiales. En España se estaba produciendo el vertiginoso enriquecimiento de unos y la profunda miseria de otros. Especialmente perjudicados resultaron los campesinos del sur y del este peninsular. La única solución que encontraron, al agudizarse la inflación y la crisis de subsistencias partir de 1917, fue la emigración a las ciudades. En ellas, como consecuencia de la crisis de la construcción y del aumento de la demanda, se estaban elevando los precios de los alquileres. Evidentemente, como en todo período agudo de crisis económica, se produjeron frecuentes disturbios, motines y protestas que culminaron en la huelga general de 1917. Pero esa es otra historia en la que no debemos entrar.

Los impactos positivos de la primera guerra mundial en la marina mercante

Aumento de los fletes y de los beneficios de las navieras

Como ya hemos señalado, la primera guerra mundial produjo un considerable aumento de los fletes debido a la insuficiencia del tonelaje disponible para abastecer las necesidades del comercio mundial. Desde finales de 1915 se podía apreciar claramente la imparable tendencia alcista. El flete desde Cardiff a Bilbao para transportar carbón en 1914 era de cinco o seis chelines, en diciembre de 1915 ascendía a 20 o 22; el transporte del mineral de hierro desde Bilbao a Glasgow había pasado de 5 chelines a 18 y, por último, hay que reseñar que llevar naranjas desde Levante al Reino Unido tenía un coste de 10 chelines por caja al comienzo de la guerra. «En marzo de 1918 se dan noticias para destinos británicos, desde los puertos de Águilas y Cartagena, de 28 y 30 chelines» (3). Otro producto de la agricultura levantina, las cebollas,

(3) EGEA BRUNO, p. 353.

no alcanzaba en el Reino Unido los 30 chelines/caja; en otoño de 1917 se pagaba el flete a 18/20 chelines la caja y por adelantado (4).

Los grandes beneficiados de la nueva coyuntura económica fueron las sociedades navieras, que obtuvieron pingües beneficios por la consecuyente revalorización de sus servicios. Las tasas de rentabilidad para los accionistas superaron el 100 por 100 durante algunos años, especialmente entre las navieras bilbaínas, para las cuales la primera guerra mundial podría ser calificada como su edad de platino. Señala el profesor Valdaliso los siguientes datos:

«... entre 1917 y 1919 los dividendos repartidos por las compañías navieras representaron algo más del 60 por 100 de todos los dividendos repartidos por las sociedades anónimas de la plaza de Bilbao. Los beneficios obtenidos en los años 1914 a 1920, casi 1.000 millones de pesetas, fueron superiores, en un 25 por 100, a todo el capital invertido en la creación de nuevas sociedades mercantiles en esos mismos años».

Citemos el caso de algunas navieras vizcaínas. La Compañía Naviera Vascongada, con 18.714 toneladas de arqueo bruto, repartió un dividendo entre sus accionistas del 15 por 100 en 1914; 100 por 100 en 1915; 80 por 100 en 1916; 90 por 100 en 1917 y 190 por 100 en 1918. Por su parte, la Marítima del Nervión, con 22.299 toneladas de arqueo bruto, ofreció, en los mismos años, los siguientes porcentajes: 13 por 100, 70 por 100, 210 por 100, 180 por 100 y 520 por 100 a pesar de la pérdida de cinco de sus barcos (5). La Compañía Naviera Sota y Aznar, la segunda naviera española en 1915 con 90.881 toneladas de registro bruto, pudo incrementar sus beneficios de 2.550.00 pesetas en 1914 a 35.119.900 pesetas en 1918. Ramón de la Sota, gracias a estos beneficios, pudo crear la Compañía Siderúrgica del Mediterráneo y diversificar sus negocios invirtiendo en el sector eléctrico, en la construcción inmobiliaria en Bilbao y Getxo y en ferrocarriles. Por su parte, la Compañía Naviera Blachi, con 14.717 toneladas de arqueo bruto, pasó de unos beneficios de 239.700 pesetas en 1914 a 17.758.500 en 1918. Gracias a estas enormes ganancias, a pesar de las pérdidas causadas por los hundimientos, pudieron aumentar sus reservas y adquirir nuevas naves con las que sustituir a las envejecidas. La casa Martínez Rivas, en proceso de disolución, al fallecer José Martínez Rivas en abril de 1913, entre sus diez descendientes, vio cómo los resultados de todas sus empresas aumentaban abultadamente, lo que le permitió sanear sus cuentas, repartir cuantiosas rentas a los herederos y vender los buques que formaban su flota. Estos tenían una antigüedad superior a treinta años y fueron enajenados en 1915 y 1918 por los precios astronómicos que se ofrecieron por ellos. Otro empresario vasco, Horacio Echevarrieta, aprovechó la coyuntura favorable para realizar una doble operación: vender sus últimos

(4) SOLER, p. 196.

(5) Los barcos hundidos fueron *Mar Adriático*, *Mar Báltico*, *Mar Caspio*, *Eregea* y *Neguri*.

cinco barcos a la naviera La Palma de San Sebastián en febrero de 1917 y adquirir los Astilleros de Cádiz en mayo de 1917. Su naviera, con un arqueo bruto de 23.182 toneladas, ocupaba el séptimo puesto entre las nacionales en 1915. La enajenación de todos sus barcos, tres los había comprado la empresa siderúrgica Altos Hornos de Vizcaya en 1916, le había reportado «la fabulosa cantidad de 21.415.000 pesetas». El Astillero de Cádiz, en situación de quiebra desde 1910, lo adquiere por 1,31 millones pesetas pagadas en efectivo. Un negocio redondo. De esta edad de oro para las compañías marítimas españolas había quedado marginada la más importante: la Compañía Trasatlántica. ¿La causa? Su vinculación a los contratos estatales, que la obligaban a prestar una serie de servicios que le impedían beneficiarse de la situación bélica. Por último, señalamos un caso muy especial: la Compañía Cartagenera de Navegación. Creada el 26 de octubre de 1900, en 1915 disponía de un registro bruto de 6.082 toneladas. En septiembre de 1917 tuvo que convocar una junta extraordinaria de accionistas para informar de su disolución. Dos de sus barcos, *San Leandro* (6) y *San Fulgencio* (7), habían sido torpedeados; los dos restantes, *Santa Florentina* y *San Isidoro*, eran enajenados.

Aumento de las compañías navieras

Los ingentes beneficios obtenidos atrajeron a gran número de nuevos «emprendedores». Si entre 1910 y 1915 no se había creado ninguna naviera, entre 1916 y 1920 nacieron 58 nuevas; algunas con la intención de perdurar, otras solamente para aprovechar la coyuntura favorable. Dos ciudades portuarias iban a ser las sedes de las nuevas compañías: Barcelona y Bilbao.

En Barcelona, en 1914, había cinco sociedades anónimas dedicadas a la navegación. Entre 1916 y 1918 se crearon nueve sociedades anónimas dedicadas a la navegación de altura y cabotaje. La más importante de ellas fue la Compañía Trasmediterránea, instituida el 25 de noviembre de 1916 con un capital social de 100 millones de pesetas. En la misma procedían a fusionarse Valenciana de Vapores Correos de África, con 18 barcos en activo y 5 en construcción; Ferrer Peset Hermanos, con 15; Línea de Vapores Tintoré, con 7; Vinuesa, de Sevilla, con 5; Navegación e Industria (Barcelona), con 5, aportando los talleres Vulcano, sumando un total de 55 vapores (8). Se convertía en la segunda naviera española por detrás de la Trasatlántica. La Trasmediterránea poseía prácticamente la hegemonía de los servicios de cabotaje y la casi totalidad de los servicios postales oficiales con el norte de Áfri-

(6) Narración del hundimiento en *La Época*, 9 de enero de 1917, primera página: «Las pérdidas de los neutrales».

(7) SOLDEVILLA, Fernando: *El año político, 1917*, Imprenta y Encuadernación de Julio Cosano, Madrid, 1918, p. 107; referencia muy crítica al hundimiento en *El País*, 22 de abril de 1917.

(8) *Vida Marítima*, núm. 538, 10 de diciembre de 1916, p. 552.

ca, Canarias y Baleares. El 1 de octubre de 1918, perdería el vapor *Francolí* al ser atacado por el submarino alemán UB 49 cerca del cabo de Palos (9). También en Barcelona la guerra provocó una expansión espectacular en la casa Hijos de José Tayà Sociedad en Comandita. En sus orígenes estaban dedicados a la importación y comercialización de la madera. Los Tayà, al percatarse de las posibilidades que el tráfico marítimo podía reportar, compraron a Sota y Aznar un vapor para cubrir sus propias necesidades en enero de 1915. Los negocios prosperaron tanto, que se convirtieron en la tercera naviera de Barcelona. Con el dinero obtenido pudieron invertir en el negocio editorial adquiriendo el periódico *La Publicidad*, también en el negocio minero al adquirir en Teruel unas minas de carbón para el uso de su flota y una fábrica de papel. La expansión prosiguió hasta 1919 con la entrada en el negocio del transporte de emigrantes a América. Desde esa fecha, el progresivo retorno de los mercados internacionales a la normalidad hizo que su flota se fuera reduciendo hasta desaparecer en 1926.

En el País Vasco se creaban en el verano de 1917 la Naviera Izarra, con un capital de 1,3 millones de pesetas; la Marítima Euskalduna, con un capital de 2,225 millones pesetas y un solo vapor; la Mundaca, con un capital de 10 millones de pesetas y tres vapores; la Iturri, con un capital de 2,5 millones pesetas y dos pequeños vapores; la Naviera Euzkera, con un capital de 3,5 millones de pesetas y un vapor; la Naviera Gascuña con un capital de 3,6 millones de pesetas y un vapor, y la Marítima Bilbao, con un capital de 11 millones de pesetas y tres vapores. Se trataba de empresas con muy reducido capital y proyectadas tan solo para aprovechar los beneficios coyunturales.

Los astilleros nacionales

Los beneficios obtenidos por las navieras en la coyuntura favorable de la guerra se tradujeron en un aumento de las órdenes de construcción de barcos. Beneficiarios directos de las mismas fueron, a pesar de las dificultades, los astilleros nacionales. Entre 1917 y 1919 surgieron en Vizcaya 14 modestas empresas vinculadas a la construcción y reparación de buques y efectos navales de todo tipo. Entre ellas sobresalían los astilleros de Suárez y Cía. y los Astilleros de Cadagua, ambos creados en 1918. En la vecina Guipúzcoa la situación derivada de la primera guerra mundial hará posible que se consolide su mercado basado en la construcción de pequeñas embarcaciones de bajura. Antes del conflicto, dos astilleros concentraban el 96,2 por 100 de la cuota de

(9) Noticia del hundimiento en *El Globo*, 4 de octubre de 1918, «Otro barco español torpedeado», y SOLDEVILLA, Fernando: *El año político, 1918*, Imprenta y encuadernación de Julio Cosano, Madrid, 1919, pp. 271 y 272. El hundimiento de este vapor de la Trasmediterránea ha sido estudiado por Francisco Font Betanzos en su artículo «Vapor *Francolí*, primera pérdida por acción de guerra de la Compañía Trasmediterránea», en *Revista General de Marina*, noviembre 2015, pp. 662-666.

mercado: Astilleros Urola y Astilleros Andonaegui de Pasajes. En 1918 se constituyen cinco sociedades anónimas en relación con la construcción naval. Sobre las formas societarias anteriores, se crean las sociedades anónimas: en Pasajes de San Juan aparecen Astilleros Eraso, Astilleros Andonaegui y Astilleros de Pasajes de San Juan. En Deba, por su parte, Astilleros de Deva y en Orio, Astilleros Oriotarras.

En cuanto a los tres grandes astilleros españoles, La Naval, Nervión y Euskalduna, evolucionaron de forma similar. El primero de los citados adquirió el 12 de enero de 1915 los terrenos de las marismas de Sestao (Vizcaya), donde instaló el astillero del mismo nombre. Ante las dificultades provocadas por el desabastecimiento de hierro y acero, en 1917 comenzaba a construir una nueva planta siderúrgica en Reinosa (Santander) (10). Los Astilleros del Nervión obtuvieron un significativo aumento en sus beneficios: en 1913 eran de 101.132,84 pesetas, en 1918 7.583.631,51 pesetas. Durante catorce años se habían especializado en la construcción de embarcaciones de poca envergadura tales como remolcadores, gabarras, pesqueros y balandros. Durante la guerra, especialmente a partir de 1916, el astillero reinició la construcción de vapores de cierta importancia como el *Mudela* núm. 2, botado el 15 de junio de 1915 y comenzado a construirse sin contar con pedido fijo, o el *Martínez de las Rivas*, botado el 21 de mayo de 1917. El primero sería adquirido por la Naviera de Martínez Rivas, el segundo por la Compañía Marítima del Nervión. El astillero Euskalduna, por su parte, tuvo que esperar a 1919 para iniciar su despegue, acosado por los problemas de suministros de materias primas, especialmente de hierro y acero, que repercutieron en frecuentes retrasos en la entrega de los barcos contratados. Como ejemplo, el vapor *José Tayà*. Iniciada su construcción, por encargo de la Compañía Tayà, en marzo de 1916, no pudo ser entregado hasta comienzos de 1918. En Cataluña merece atención el caso de los Astilleros de Cardona en Barcelona. Se trataba de una empresa familiar que, como tantas otras, se convirtió en una sociedad anónima en noviembre de 1915. Con el objetivo de ampliar el negocio, adquirieron los Astilleros Burell, situados en Casa Antúnez, habiendo empezado en ellos grandes reformas para montar tres gradas suficientes para construir, a la vez, tres buques de 4.000 toneladas. Los Astilleros Cardona tenían el proyecto de construir diez vapores seguidos de 1.000 toneladas; pero viéndose con posibilidades para emprender obras mayores, tan pronto estuvieron listos estos dos primeros vapores, comenzó la construcción de otros dos de 2.500 toneladas, cuyo proyecto estaba ya listo. Terminados estos buques, se empezarán otros de 4.000. Los resultados, no obstante, fueron pobres: los vapores *Olesa* y *Cervera* de 1.150 toneladas, destinados a la Sociedad Naviera Española, que el final de la guerra sorprendió aún en proceso de construcción (11). Debemos considerar que tanto el encare-

(10) SOCIEDAD ESPAÑOLA DE CONSTRUCCIÓN NAVAL, pp. 121 y 122.

(11) Compra de los Astilleros Burell en *El Financiero Hispano Americano*, núm. 826, 26 de enero de 1917, p. 61. Proyectos y realizaciones del Astillero Cardona en *Vida Marítima*, núm. 598, 10 de agosto de 1918, p. 342.

cimiento de los productos importados como la inseguridad de su aprovisionamiento repercutieron negativamente en la industria naval. Tuvo que solventar la situación acudiendo a la colaboración con empresas y talleres nacionales o, como ocurrió con Euskalduna, aquejada de la continua falta de oxígeno y acetileno, a instalar su propia fábrica para abastecerse estos productos.

Los impactos negativos de la guerra para la marina mercante española

La pérdida de buques y sus repercusiones gubernamentales

La guerra comercial emprendida por los beligerantes afectó a la marina mercante española. Lo más grave fue tanto la pérdida de barcos como de vidas humanas. Un total de 87 embarcaciones con un arqueo de 167.892 toneladas se perdieron durante el conflicto. Representaban el 20 por 100 del total de la flota mercante española (12). Hubo 397 víctimas. El hundimiento con mayor número de fallecidos tuvo lugar el 25 de mayo de 1917 cuando el trasatlántico *Carlos de Eizaguirre*, perteneciente a la Compañía Trasatlántica, chocó con una mina frente a la isla de Robbin, próxima a Ciudad del Cabo, en su viaje entre Barcelona y Manila y su naufragio produjo 134 muertos, esto es el 33,75 por 100 del total (13). Los dos primeros mercantes hundidos fueron el *Isidoro* y el *Peña Castillo*, cargados ambos con mineral de hierro y hundidos por submarinos alemanes en agosto de 1915 en el canal de San Jorge y en el canal de Bristol. En el segundo de los hundimientos, perecieron veintitrés de sus tripulantes (14). El 5 de octubre de 1918 el vapor *María* era torpedeado en el golfo de Salónica pereciendo 10 tripulantes, era la última víctima de la guerra. Las minas, además de causar el naufragio con mayor número de víctimas, como ya hemos señalado, fueron responsables del hundimiento de ocho barcos y de la pérdida de 191 vidas humanas. Los otros hundimientos son achacables a la acción de los submarinos alemanes.

(12) Existen datos dispares sobre el número de barcos hundidos durante el conflicto. Juan Antonio Lacomba habla de 89, con un tonelaje de registro bruto de 199.118 toneladas. José María Blanco Núñez, capitán de navío, eleva las pérdidas a 204.609 toneladas y el número de barcos hundidos a 97.

(13) *La Correspondencia Militar*, 29 de mayo de 1917, p. 3.

(14) El hundimiento del *Isidoro* y del *Peña Castillo* no fue mal recibido por la prensa germanófila. En el diario militar *La Correspondencia Militar* de 21 de agosto de 1915 (p. 2) se podía leer: «En cuanto se enteró el embajador de Alemania [del hundimiento del *Isidoro*] escribió al marqués de Lema, diciendo que si el hecho era exacto, lo sentiría mucho, y que suponía que sería el resultado de un lamentable error». El diario conservador *La Época* escribía: «El hundimiento del *Isidoro* no será obstáculo para que se mantengan sin alteración las buenas relaciones que sostenemos con Alemania. El Gobierno confía en que nuestra reclamación, por ser justa, no dejará de ser atendida, consiguiéndose también que en lo sucesivo los submarinos alemanes respeten a los buques españoles que hacen el tráfico con Inglaterra». En *El Liberal*, por el contrario, podemos leer: «... los alemanes, al hundir á mansalva el *Isidoro*, supieron (*sic*) perfectamente lo que hacían».

Ante la indiscutible superioridad naval de los aliados, la estrategia naval alemana se centró en una guerra de desgaste. En su intento de bloquear al Reino Unido, Alemania anunció que desde el 18 de febrero de 1915 todos los barcos que navegasen por las aguas de Gran Bretaña, Irlanda y el canal de la Mancha podrían ser hundidos sin previo aviso. La presión de Estados Unidos excluyó a los barcos neutrales de esta amenaza, a pesar de lo cual, como ya hemos señalado, fueron destruidos dos buques españoles. El hundimiento del trasatlántico inglés blindado y armado *Lusitania*, el 7 de mayo de 1915, muriendo 413 tripulantes y 785 pasajeros, agravó la tensión con los Estados Unidos al ser muchos de los fallecidos (128) ciudadanos norteamericanos. Para evitar la guerra con la potencia americana, el gobierno alemán instó al Alto Mando de la Armada a que moderara sus impulsos en la guerra submarina. Después del hundimiento del *Arabic*, en el que también perdieron la vida ciudadanos americanos, se prohibieron expresamente los ataques sin previo aviso a los buques de pasajeros. En septiembre de 1915, la guerra submarina quedó reducida a una guerra comercial ajustada a la «ley de presas». Los submarinos debían lanzar una advertencia a los navíos que permitiría ahorrar vidas humanas, dando la posibilidad a las tripulaciones de utilizar sus lanchas de salvamento. Para el sumergible esta táctica era muy peligrosa. Al señalar su posición se hacía muy vulnerable, especialmente desde que «se multiplicaron los pequeños vapores armados hasta una cifra enorme, tanto construyéndose nuevos como por transformación de los existentes» (15). También podía ser atacado por los buques patrulla que se encontraban en las proximidades y que eran cada vez más numerosos. En otoño de 1916, la entrada en la guerra de Rumania con los aliados y la mala situación del Ejército alemán tras las batallas de Verdún y el Somme, decidieron a Hindenburg y Ludendorff, jefes del Mando Supremo del Ejército, al empleo del arma submarina sin restricciones a pesar de las reservas del canciller Bethmann-Hollweg, temeroso de la reacción de los países neutrales. En octubre de 1916 se reiniciaban los ataques indiscriminados a los barcos mercantes, 23 buques españoles fueron hundidos a lo largo de 1916. La intensificación de la guerra submarina tuvo repercusiones importantes para España. Lo reconocía explícitamente el presidente del Gobierno, conde de Romanones:

«La acción de los submarinos alemanes contra nuestra flota mercante se recrudeció en aquel verano del 16. Con rapidez nuestra Marina mercante se reducía. En cuatro meses se hundieron 80.000 toneladas, y esto producía un alza en el precio de las subsistencias, con una baja en las exportaciones» (16).

Durante 1917, el peor año para la marina mercante española, fueron hundidos 35 barcos. Esta alta cifra de pérdidas hay que ponerla en relación con las nuevas tácticas de Alemania para ganar la guerra. El Alto Mando de la Arma-

(15) CHURCHILL, p. 803.

(16) ROMANONES, p. 392.

da alemana había previsto que si se hundían 600.000 toneladas de navíos por mes, en el plazo de cinco meses el Gobierno británico pediría la paz. El riesgo era enorme, podría acarrear la entrada en la guerra de Estados Unidos y de otros países neutrales. A pesar de ello, el 9 de enero de 1917 el káiser Guillermo II aceptó iniciar la guerra submarina a ultranza a partir del 1 de febrero. Esto significaba que los submarinos alemanes atacarían a todo buque mercante que circulase por las aguas alrededor de las islas británicas, Azores y todo el Mediterráneo, con excepción de una franja de veinte millas alrededor de los países neutrales y un paso por el Mediterráneo hasta Grecia. Dos días después, el presidente de Estados Unidos, Wilson, anunciaba en el Congreso la ruptura de relaciones diplomáticas con el imperio alemán. El conocimiento del llamado «telegrama Zimmermann» y la admisión de su autenticidad por parte de Alemania «destruyó la indiferencia con que las tres cuartas partes de la población norteamericana contemplaba la guerra hasta aquellos momentos» (17). El 2 de abril Wilson solicitó al Congreso que se declarara el estado de guerra entre Estados Unidos y Alemania. A pesar de los éxitos conseguidos en los primeros meses de la campaña germana, en abril fueron hundidas 866.000 toneladas, de las cuales 10.887 correspondían a barcos españoles (18). La adopción del sistema de convoyes y la intensificación de la construcción naval inclinó la balanza del lado de los aliados: «A fines de aquel año [1917] era ya seguro que no sucumbiríamos (...). A mediados de 1918, la campaña submarina había sido definitivamente ganada» (19).

¿Cómo reaccionó el Gobierno español ante los continuos ataques germanos a lo largo de la primera guerra mundial? Lo primero que debemos señalar es que el panorama político cambió al hacerse cargo Romanones de la jefatura del Gobierno el 9 de diciembre de 1915. Alemania, especialmente su embajador, temió que España se inclinase hacia los países de la Entente. El nuevo gabinete solicitó la cesión de diez barcos alemanes refugiados en puertos españoles para resarcirse de los perjuicios que estaba causando la guerra submarina. Alfonso XIII también intervino en las negociaciones. En febrero de 1916 manifestó al agregado militar de la embajada alemana la necesidad de sustituir las importaciones de carbón británico por otras procedentes de Estados Unidos. Para ello se necesitaba más capacidad de transporte y la solución sería emplear los barcos alemanes internados en los puertos españoles. Las negociaciones prosiguieron durante los meses posteriores. En mayo se redactó un borrador con las condiciones de la entrega de diez barcos, entre las que se estipulaba su devolución al finalizar la contienda. De la aparente buena sintonía en las negociaciones era prueba que el káiser enviara una carta al monarca español en la que expresaba: «Me produce una alegría especial poder confir-

(17) TUCHMAN, p. 255.

(18) Fueron hundidos durante ese fatídico mes el *Alu Mendi*, el *Luisa*, el *Nuestra Señora del Carmen*, el *San Fulgencio* y el *Triana*. Los hundimientos causaron 21 muertos, siendo el velero *Nuestra Señora del Carmen*, víctima de una mina entre Orio y Guetaria, el que perdió a trece de sus tripulantes.

(19) CHURCHILL, p. 879.

martes a través de mi Embajador que, de acuerdo con tus deseos, he puesto a tu disposición diez barcos alemanes. Mi Gobierno se ha puesto de acuerdo con el tuyo para fijar las condiciones necesarias. Puedes estar seguro de que tienes la máxima comprensión de mi parte». La misiva llevaba fecha de 5 de mayo. Es recibida en España el 21 de junio de 1916, cuando atracaba en el puerto de Cartagena el submarino U-35. Las complicaciones internacionales que de tal hecho se derivaron enturbiaron las negociaciones sobre la cesión de los mercantes. Se embrollaron aún más cuando se extendieron los rumores de que Horacio Echevarrieta había vendido sus barcos a través de un hombre de paja a Francia o Inglaterra y una orden de la Marina de Bilbao iba a dar permiso para vender a Inglaterra todos los barcos inferiores a 3.000 toneladas. Las negociaciones quedaron rotas. En este contexto de falta de entendimiento, el hundimiento del mercante *San Fulgencio*, cuando desde el Reino Unido regresaba a España con una carga de carbón, por un submarino alemán el 9 de abril de 1917, fue el momento aprovechado por Romanones para intentar romper las relaciones con Alemania. Consideraba que se trataba de «un agravio directo a España realizado con ultraje de los convenios internacionales y de los derechos del nuestro» (20). Sus pretensiones no se vieron coronadas por el éxito. Por una parte, casi todos los líderes dinásticos se pronunciaron en contra de abandonar la neutralidad estricta, incluso los miembros de su propio partido. De otro lado el Ejército, a través de editoriales publicados en *La Correspondencia Militar*, se mostraba partidario de continuar con la política de neutralidad. Por último, Alfonso XIII no apoyó a su presidente de Gobierno (21). Romanones presentaba su dimisión el 19 de abril de 1917 alegando que «no debo ni quiero gobernar contra toda la opinión. No la comparto, pero ante ella me rindo» (22). El rey encargó a García Prieto la formación de un nuevo gabinete liberal. Fue reemplazado en junio por Eduardo Dato presidiendo un Gobierno conservador. Prosiguieron los hundimientos y el bloqueo de las conversaciones hispano-germanas. El 13 de julio, el vapor *Ramón de Larrinaga*, requisado por el Gobierno español, que traía petróleo desde Nueva York, fue torpedeado cuando estaba a punto de entrar en aguas españolas, ocasionando la muerte de ocho miembros de su tripulación. El barco, para evitar cualquier confusión, navegaba con todas las luces encendidas y dos luces iluminando el pabellón (23). La gravedad del incidente obligaba a tomar alguna medida. El Consejo de Ministros, después de arduas discusiones, se puso de acuerdo el 10 de agosto en remitir una nota de protesta a su homólogo

(20) ROMANONES, p. 408.

(21) Reproduce Soldevilla la siguientes declaraciones de Alfonso XIII en su visita a un cuartel de Leganés en donde revistó a las tropas que regresaban de Larache: «Aunque la vida de guarnición es más tranquila que la de campaña, es más pesada, por faltar en ella las emociones naturales de la guerra; hay que estar siempre preparados, aunque el propósito de España sea el de permanecer en la neutralidad».

(22) ROMANONES, p. 395.

(23) SOLDEVILLA (1917), pp. 209-210. Enric García Domingo (p. 205) proporciona el nombre de los tripulantes fallecidos y su cargo en el hundimiento.

alemán, recordándole los problemas ocasionados por la guerra submarina y anunciándole que tomaba la decisión de que cada barco español hundido sería sustituido por un barco alemán internado en España (24). Respondió Alemania advirtiéndole de que la captura de cualquiera de sus mercantes equivaldría a la ruptura de las relaciones diplomáticas y la declaración de guerra. Fueron hundidos los mercantes españoles *Carasa* y *Atxerri Mendi* (25). El Gobierno español no hizo nada. El deterioro de la situación militar de las Potencias Centrales propició un acuerdo con España: «... vista la apremiante escasez de tonelaje que sufre España, Alemania está dispuesta a reponer en su caso, *in natura*, buques españoles hundidos indebidamente; es decir, de ceder a España buques alemanes de un tonelaje correspondiente» (26). El 14 de octubre de 1918 eran cedidos por el Gobierno alemán siete barcos: *Eriphia*, *Euphemia*, *Oldenburg*, *Klio*, *Matilde*, *Trinfied* y *Rudolff*, con un arqueo bruto de 21.600 toneladas (27). Se trataba de una pobre compensación frente a las, al menos, 145.693 toneladas perdidas. Pero, además, los aliados hicieron saber al Gobierno español que no reconocerían el cambio de bandera y que esos buques serían objeto de caza y captura en el mismo momento de abandonar las aguas jurisdiccionales españolas (28).

Los efectos del bloqueo aliado

Expulsada la marina mercante de las Potencias Centrales de los mares y océanos desde el comienzo de la primera guerra mundial, apelaron a los países neutrales para aprovisionarse. Todos los países no beligerantes, de conformidad con los acuerdos y convenios internacionales, estaban autorizados a comerciar libremente con los países enfrentados a cambio de reconocer el derecho de los mismos a realizar inspecciones y no comerciar con productos de contrabando (29). Los aliados, lógicamente, intentaron impe-

(24) Texto completo de la nota en *ibidem*, pp. 226-228.

(25) El hundimiento de ambos barcos y sus repercusiones en la vida nacional en SOLDEVILLA, op. cit. pp. 231-235. GARCÍA, como en el caso anterior, este autor proporciona el nombre y el cargo de los seis marineros fallecidos en el hundimiento del *Carasa* por el submarino UB-92. (pp. 216 y 217).

(26) SOLDEVILLA (1917), p. 287.

(27) *Ibidem*, p. 286.

(28) ROMERO (p. 205) califica la cesión de «acto de caridad por parte de los alemanes».

(29) Según la Declaración de Londres de 1909, entre cuyos signatarios estaba España, existían tres tipos de contrabando:

- Contrabando absoluto, compuesto de mercancías bélicas tales como armas municiones y equipos militares que podía ser confiscado;
- Contrabando relativo, compuesto de mercancías no bélicas que podían también ser utilizadas con propósitos militares. Se podía confiscar si se albergaba la fundada sospecha de que iba a ser utilizado con fines bélicos;
- Una lista libre de mercancías que no podían ser consideradas como contrabando y, por tanto, no podían ser apresadas.

dir que llegasen suministros a los imperios alemán y austrohúngaro. Los barcos de guerra aliados detuvieron mercantes españoles cuando iban navegando hacia un país neutral pero con la sospecha de que su destino final fuese Alemania. Existe, no obstante, una diferencia fundamental entre hundir un barco mercante neutral, con la consiguiente pérdida económica y de vidas humanas, y el apresamiento, que provocaba, a lo sumo, la pérdida de la carga al ser confiscada bajo la acusación de contrabando. Para derrotar a los Imperios Centrales, los aliados establecieron un bloqueo. La primera fase, bloqueo restringido, duró desde agosto de 1914 a marzo de 1915. El propósito era impedir a aquellos importaciones de contrabando. Las islas Canarias fueron objeto de especial atención. Los británicos asignaron al Cuerpo de Cruceros I la vigilancia de las islas con el objetivo de llevar a cabo controles tanto de la carga como del pasaje que podían finalizar con el desvío del barco a Gibraltar, como ocurrió cuando el 2 de octubre de 1914 cuatro pasajeros alemanes en edad militar fueron detenidos cuando viajaban en el trasatlántico español *Villaverde* (30). En marzo de 1915 se intensificó el bloqueo. El bloqueo ilimitado, presentado como una represalia por la guerra submarina a ultranza, se proponía cerrar el paso a todo tipo de movimiento marítimo que procediera o se dirigiera a puertos de las Potencias Centrales y a las importaciones y exportaciones de estas efectuadas a través de los puertos neutrales. Desde este momento cualquier exportador español debía someter a la inspección del consulado británico sus suministros. Se expedía después de la revisión un certificado que garantizaba la libre navegación. Una vez más fueron las Canarias las más afectadas por las medidas al obligar a los barcos que navegaban desde el archipiélago a la Península y viceversa a someterse a su registro y control. Los mercantes eran frecuentemente obligados a desviarse a Gibraltar. Las protestas del Gobierno español hicieron que el gabinete británico enviase 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 suministro de combustible para submarinos enemigos. Gran Bretaña consideró un éxito su política de bloqueo. Un memorándum de enero de 1917 afirmaba lo siguiente: «Según todas las informaciones de que disponemos, ninguna mercancía de ultramar, salvo escasas excepciones, ha llegado a manos de Alemania» (31).

El egoísmo de los armadores españoles

El último aspecto negativo que analizamos son las muestras de egoísmo de los armadores. Estos, a pesar de las necesidades de barcos mercantes para el abastecimiento del mercado nacional, procedieron a su enajenación ante sus

(30) SOLDEVILLA (1914), p. 422.

(31) HARDACH, p. 36.

elevados precios en los mercados internacionales (32). Juan Antonio Lacomba afirma que las pérdidas de buques, fundamentalmente debidas a torpedeamientos, no les afectaban al estar cubiertos por seguros marítimos. Igual idea puede leerse en *El año político, 1918*: «... si este era torpedeado, poco o nada perdía, porque estaba asegurado y cobraba una buena prima por buque y carga». Esta situación les impulsaba, a pesar de los riesgos, a realizar lucrativos viajes. Pero, además, participaban en el avituallamiento de los sumergibles alemanes. El caso más paradigmático es el del armador mallorquín Juan March: contrabandista, presumiblemente abastecedor de submarinos alemanes, informador de la marina británica y objeto de permanente investigación por los servicios secretos franceses en relación con sus actividades en Marruecos y el Mediterráneo.

Por si esto no fuese suficiente, mostraron una oposición frontal a las reformas emprendidas por Santiago Alba en Hacienda, calificadas por el historiador Carlos Seco Serrano de «tercer intento regeneracionista registrado en España desde el 98» (33). Alba pretendía sanear la Hacienda y vigorizar la economía española aprovechando la coyuntura favorable de la primera guerra mundial. Presentó un proyecto de ley, el 3 de junio de 1916, que pretendía gravar los beneficios extraordinarios de la guerra. Leyes similares ya habían sido aprobadas en Francia, Suiza, Italia, Austria-Hungría, Rusia y Estados Unidos de América. Inmediatamente encontró la oposición de Francesc Cambó, que justificó la misma escribiendo: «... no me proponía ni regatear recursos al Tesoro, ni amparar beneficios extraordinarios, sino rechazar un proyecto que, ni científica ni prácticamente, poseía consistencia (...) fueron muchos los que se decidieron a seguir el ejemplo» (34). Entre los aludidos por el político catalán, se encontraba el armador Ramón de la Sota. Ambos participan en actos públicos en contra del proyecto gubernamental celebrados en el Coliseo Albia y en el Club Marítimo del Abra. Se unieron los grandes apellidos de la oligarquía vizcaína: Ybarra, Zubiría, Chávarri, Ampuero y Gandarías. El proyecto de Alba fracasó ante la cerrada oposición de intereses coaligados contra él. Los oligarcas, especialmente los armadores, como ya hemos señalado al hablar de los dividendos en páginas anteriores, seguirán enriqueciéndose mientras el Estado español sigue empobreciéndose y es incapaz de atender a las necesidades, cada vez más acuciantes, de los más desfavorecidos.

Como conclusión podemos señalar que la coyuntura de la primera guerra mundial afectó de manera profunda tanto a toda la economía nacional como, especialmente, a todas las actividades navales. La subida de los fletes provocó unos desmedidos beneficios que se tradujeron en nuevas demandas de barcos e

(32) En marzo de 1917 Fomento de la Marina protestó ante el Gobierno alegando que reduciría al paro forzoso a la mayoría de los navegantes al venderse los barcos nacionales. Un ejemplo de negocio lucrativo: el *Mar Rojo* fue adquirido en 1909 por 14.500 libras esterlinas, fue vendido en 25.000 en 1915 por la Compañía Marítima del Nervión.

(33) SECO SERRANO, p. 368.

(34) CAMBÓ, p. 228.

inversiones en otros sectores productivos por parte de la oligarquía bilbaína. No fueron solidarios con el resto de la sociedad española. No solamente se negaron a socializar, vía impuestos, sus astronómicos beneficios, tampoco supieron proyectar un futuro para después de la guerra. Los grandes perdedores fueron los marineros fallecidos ya que los seguros marítimos compensaron sobradamente la pérdida de las naves ocasionadas por los sumergibles alemanes. El bloqueo aliado provocó muchos menos problemas que la guerra submarina.

Bibliografía

- BLANCO NÚÑEZ, José María: «Pérdidas de la marina mercante española durante la primera guerra mundial», en *Cuadernos de Historia Militar*, núm. 4, 2014 pp. 61-67.
- CAMBÓ, Francisco: *Memorias (1876-1936)*. Alianza Editorial, Madrid, 1987.
- CHURCHILL, Winston: *La crisis mundial, 1911-1918*. Penguin Random House Grupo Editorial, S.A., Barcelona, 2014.
- DÍAZ MORLÁN, Pablo: *Horacio Echevarrieta, 1870-1963. El capitalista republicano*, LID, Editorial Empresarial, S.L., Madrid, 1999.
- : «Capitalismo rentista y decadencia empresarial: la desaparición de la casa Martínez Rivas (1913-1921)», en *Revista de Historia Industrial*, núm. 29, 2005, pp. 117-139.
- EGEA BRUNO, Pedro María: «Neutralidad, comercio y relaciones internacionales de España durante la primera guerra mundial», en *Anales de Historia Contemporánea*, núm. 25, 2009, pp. 349-371.
- ESCUDERO, Antonio: «El fracaso de la aventura mediterránea de Ramón de la Sota: las Compañías de Sierra Menera y Siderúrgica del Mediterráneo», en *Mediterráneo e Historia Económica*, núm. 7 de *Mediterráneo Económico. Colección Estudios Socioeconómicos*. Cajamar Caja Rural, 2005, pp. 270-290.
- ESCUDERO, Mercedes: *Juan March (1880-1962)*. Marcial Pons (Historia), Madrid, 2011.
- FERRO, Marc: *La Gran Guerra, 1914-1918*. Alianza Editorial, Madrid, 1970.
- GARCÍA DELGADO, José Luis, y JIMÉNEZ, Juan Carlos: *Un siglo de España. La economía*. Marcial Pons (Historia), Madrid, 1999.
- GARCÍA DOMINGO, Enric: *¿España neutral? La marina mercante española en la I Guerra Mundial*. Real del Catorce Editores, S.L, Madrid, 2005.
- : «El impacto de la primera guerra mundial en la marina mercante española: un apunte sobre el caso catalán (1914-1922)», en *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, núm. 13, diciembre 2007, pp. 122-144.
- GÓMEZ MENDOZA, Antonio: *Ferrocarril, industria y mercado en la modernización de España*. Espasa Calpe, Madrid, 1989.
- GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, M.: «Primera guerra mundial en el Mediterráneo», en *Revista General de Marina*, ag.-sep. 2014.
- HARDACH, Gerd: *La primera guerra mundial, 1914-1918*. Crítica (Memoria Crítica), Barcelona, 1986.
- HOUPT, Stefan, y ORTIZ-VILLAJOS, José María (dirs.): *Astilleros españoles, 1872-1998. La construcción naval en España*. LID Editorial Empresarial, Madrid, 1998.
- LACOMBA ABOLLÁN, Juan Antonio: «La primera guerra europea y la economía española», en *Saitabi. Revista de la Facultad de Geografía e Historia*, núm. 19. Universitat de València, 1969, pp. 1-35.
- PEREA RUIZ, Jesús: «Guerra submarina en España (1914-1918)», en *Espacio, Tiempo y Forma* (serie V, historia contemporánea), núm. 16. UNED, 2004, pp. 193-229.
- PONCE MARRERO, Javier: «El bloqueo aliado y el control de la navegación en Canarias durante la Primera Guerra Mundial», en *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, núm. 0. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, mayo de 1992, pp. 137-148.

- ROMANONES, Conde de: *Notas de una vida*. Marcial Pons (Historia), Madrid, 1999.
- ROMERO SALVADÓ, Francisco J.: *España 1914-1918. Entre la guerra y la revolución*. Crítica, Barcelona, 2002.
- : «España y la primera guerra mundial. Neutralidad y crisis», en BALFOUR, Sebastian, y PRESTON, Paul (eds.): *España y las grandes potencias en el siglo XX*. Crítica, Barcelona, 2002, pp. 17-33.
- SECO SERRANO, Carlos: *La España de Alfonso XIII*. RBA, Barcelona, 2005.
- SOCIEDAD ESPAÑOLA DE CONSTRUCCIÓN NAVAL: *Resumen de Obras 1917*.
- SOLER, Vicent: «La coyuntura agraria en el País Valenciano durante la Primera Guerra Mundial», en *Agricultura y Sociedad*, núm. 18, 1981, pp. 175-212.
- TUCHMAN, Barbara W.: *El telegrama Zimmermann. El documento secreto que cambió el curso de la primera guerra mundial*. RBA, Barcelona, 2010.
- VALDALISO GAGO, Jesús María: *Desarrollo y declive de la flota mercante española en el siglo XX. La Compañía Marítima del Nervión*. Fundación Empresa Pública (Documento de Trabajo 9305), Madrid, 1993.
- : «Nacimiento y desarrollo de la industria naval del hierro y el acero en el País Vasco: el caso de Vizcaya (c. 1889-1979)», en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 2, 1998, pp. 307-325.
- : «Entre el mercado y el Estado: la marina mercante y el transporte marítimo en España en los siglos XIX y XX», en *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, núm. 1, 2001.
- : «Guerras, riesgo y beneficios: las compañías navieras bilbaínas durante las dos guerras mundiales», en *Itsas Memoria*, núm. 5, 2006, pp. 503-516.
- VICENS VIVES, Jaime: *Coyuntura económica y reformismo burgués*. Ariel, Barcelona, 1974.
- ZURBANO MELERO, José Gabriel: «Una aproximación a la historia de los astilleros guipuzcoanos en la época contemporánea (1780-1980)», en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 2, 1998, pp. 327-362.