

LA ARMADA ANTE EL CONFLICTO

Alejandro ANCA ALAMILLO
Marinero reservista voluntario
Investigador naval



L advenimiento de la Primera Guerra Mundial sorprendió a la sociedad española con el paso cambiado. Y es que para una nación donde primaba la injusticia social, insuficientemente industrializada, con una economía de mercado en pañales y un estamento político en gran parte corrompido, los ecos del conflicto eran percibidos por el pueblo llano como algo muy lejano, pues bastante tenía con padecer los males citados. Si a todo ello unimos la realidad de nuestras Fuerzas Armadas, y de nuestra Marina en particular, escasas en efectivos y atrasada tecnológicamente, la no beligerancia, más que una opción, se presentaba como una imperiosa necesidad.

Pero aquello no significó en absoluto que, con nuestros limitados medios, no estuviéramos vigilantes durante el desarrollo del conflicto, tal y como vamos a exponer a continuación.

Neutralidades que matan... o no (1)

A los diecinueve días de comenzadas las hostilidades, en *La Gaceta de Madrid* del 16 de agosto, el Ministerio de Estado español ordenaba la estricta neutralidad de sus súbditos en el conflicto.

El tiempo demostraría que aquella declaración no podía llevarse escrupulosamente a efecto, pues el vínculo económico establecido años antes con los aliados de la Entente (por no mencionar a los geográficos o estratégicos) hizo

(1) El título de epígrafe evoca al célebre artículo del aliadófilo Alvaro de Figueroa y Torres (conde de Romanones) que vería la luz en las columnas del *Diario Universal* de su edición de 7 de agosto de 1914, del que, con el permiso del lector, me he permitido jugar un poco con su sentido.



Mapa satírico de la Primera Guerra Mundial.

que en la práctica se convirtiera en «benévola» con ellos, lo que puso en muchas ocasiones en serios aprietos al Ejecutivo durante los cuatro años que duró la Gran Guerra.

No obstante, tanto Alemania como Austria se mostraron tan sorprendidas como contentas de la posición española, pues siempre creyeron que nuestro país, llegado el momento, entraría en liza al lado de la Entente, dando así cumplimiento a un hipotético pacto secreto suscrito años antes por nuestra nación con aquellas potencias.

Las razones de esta política las encontramos en dos elocuentes misivas que creo oportuno transcribir. La primera fue la carta que Eduardo Dato dirigió a Antonio Maura al mes de estallado el conflicto, en el que el jefe del Ejecutivo se expresaba en los siguientes términos:

«...Abrigamos el propósito de no salirnos voluntariamente de la norma de conducta que trazamos al estallar la conflagración. De la neutralidad sólo nos apartaría una agresión de hecho o una comunicación que se nos dirigiese en términos de ultimátum para prestar nuestro concurso activo a algunos belige-

rantes... ¿Durará esta situación? ¿Nos empujarán los aliados a tomar partido con ellos o contra ellos? No lo espero, aunque no deja de inquietarme las hipótesis. Y no lo temo, porque deben de saber que carecemos de medios materiales y de preparación adecuada para auxilios de hombres y elementos de guerra y que aún en el caso de que el país se prestase a emprender aventuras, que no se prestaría, tendría escasa eficacia nuestra cooperación. ¿No serviremos a los unos y a los otros conservando nuestra neutralidad para tremolar la bandera blanca y reunir; si tanto alcanzásemos, una conferencia de paz en nuestro país que pusiera término a la presente lucha...?»

La segunda, firmada por Salvador Bermúdez de Castro, titular de la cartera de Estado, es otra comunicación dirigida en esta ocasión al embajador de España en París:

«...Le diré que no seguimos otro camino que el de la neutralidad benévola... que es natural hacia naciones con las que nos unen relaciones especiales, aunque no se refieran principalmente a los intereses que están hoy en juego. Por otra parte, no habiendo el embajador de Francia ni el de Inglaterra significado nada que indirectamente representase la creencia por parte de sus gobiernos de que otra debiera ser nuestra actitud, hubiera constituido verdadera temeridad contraria, además, al sentimiento unánime de la Nación... Nuestra situación de neutralidad es, además, la más conveniente también para Francia e Inglaterra, dado que nuestro auxilio no sería muy eficaz...»

El Ejecutivo estimaba que los beligerantes no pondrían a nuestra nación entre «la espada y la pared» de forzar su entrada en la guerra pues, más que ofrecer una ayuda efectiva o determinante en los terrenos económico o militar, sería una nueva pesada losa con la que hubieran tenido que cargar, al tenerla que proveer de todo tipo de suministros y armamento. Además España esperaba, al igual que los contendientes, que la guerra se resolviera en pocos meses, para posteriormente erigirse en árbitro protagonista de las negociaciones de una paz estable y duradera. El tiempo se encargaría de demostrar que tan bienintencionados propósitos se convertirían pronto en un espejismo dentro del desierto de odio, crueldad y venganza en el que se encontraban abocadas las distintas potencias europeas.

Aunque parte de la sociedad se manifestaba abiertamente aliadófila o germanófila, la mayoría aplaudía la decisión del Gobierno, que fue respaldada por republicanos, regionalistas, la inmensa mayoría de la intelectualidad y de la clase media. No obstante, para evitar campañas a favor o en contra de unos y de otros, el Gobierno restringiría la libertad de prensa (2).

(2) Real Orden de 2 de agosto de 1914 publicada en *La Gaceta de Madrid* del día siguiente.

Política del ministro y de su Estado Mayor

Respecto a lo que se refería exclusivamente a nuestra Armada, algunos historiadores han censurado la aparente pasividad de nuestra flota ante aquella coyuntura bélica (3). Pero el contralmirante Augusto Miranda y Godoy (4), que ostentaba la cartera de Marina por aquel entonces, poco podía hacer ante la incapacidad de nuestra flota de ejercer un control efectivo en nuestras aguas territoriales, a pesar de que en esa época dicho límite quedó reducido a tan solo tres millas de la costa (5). Para ello se hubieran necesitado al menos siete u ocho cruceros de la clase *Princesa de Asturias* o que hubiéramos dispuesto de los buques específicos para esta labor. Además, según iba transcurriendo el conflicto, se produjo un encarecimiento notable del carbón (6), ya que los distribuidores, temiendo su escasez, comenzaron a acaparar grandes cantidades, a pesar de las iniciativas que hubo para evitar el abuso (7). Esto haría que se dieran órdenes para economizar su consumo, y que se vigilaran los depósitos que del combustible tenía nuestra Marina para evitar robos (8), prevenciones todas aquellas orientadas a mantener unas mínimas reservas estratégicas que podrían ser vitales ante cualquier cambio de coyuntura que pudiera producirse respecto a nuestro estatus como potencia neutral.

(3) BORDEJÉ Y MORENCOS, F. Fernando: *Vicisitudes de una política naval*. Editorial San Martín. Madrid, 1978.

(4) ANTÓN VISCASILLAS, Jaime; ANCA ALAMILLO, Alejandro: *El almirante don Augusto Miranda y Godoy. Marino, gobernante, hombre de ciencia y Senador del Reino*. Armesto & Asociados. Ferrol, 2012.

(5) Desde la Real Cédula de 17 de febrero de 1760 estaba establecida en seis millas, distancia que fue refrendada con posterioridad por la Real Resolución de 1 de mayo de 1775, el artículo 15 del Real Decreto de 3 de mayo de 1830 y la Orden de 5 de octubre de 1874. Sin embargo, y debido al conflicto, nuestra nación decidiría poner en vigor con carácter provisional los preceptos del XIII Convenio de La Haya de 18 de octubre de 1907, en el que la establecía en tan solo tres (véase el Real Decreto de 23 de noviembre de 1914, artículo 2). Concluidas las hostilidades volveríamos a las seis, y no sería hasta 1977 cuando dicha franja de influencia fue ampliada a las 12 millas.

(6) En 1913, la tonelada de carbón nacional costaba 18 pesetas. En 1917, 107,5. El pan subió un 60 por 100, la carne y los huevos un 80 por 100. Entre 1914 y 1920 los precios subieron un 100 por 100, mientras que los salarios lo hicieron en un 30 por 100.

(7) Por poner un ejemplo, a comienzos de 1917 el alcalde de Ferrol persiguió a aquellos intermediarios sin escrúpulos imponiéndoles fuertes multas, consiguiendo que los precios no se incrementaran y salvando con ello la supervivencia de la flota pesquera de su ciudad, que con el encarecimiento de costes del combustible no le salía rentable salir a faenar.

(8) El 12 de marzo de 1917 cuatro marineros, con la ayuda de unos paisanos, cargaron en una gabarra, que iba remolcada por un vapor propiedad de los últimos, unas cuantas toneladas de dicho combustible, pero al intentar salir de la dársena un infante de marina que se encontraba de centinela les dio el alto y les hizo regresar, siendo conducidos los marineros a la prisión militar del arsenal, instruyendo la sumaria el capitán de infantería de Marina Gerardo Elicechea.

Esta cruda realidad no significó, en ningún caso, que nuestro ministro permaneciera impasible ante el curso de los acontecimientos, pues bien pronto tuvo que reaccionar ante la intolerable violación de nuestra neutralidad, verificada por los alemanes en nuestros territorios africanos de Río de Oro (luego Villa Cisneros y hoy Ad-Dakhla). Este *affaire* tuvo lugar el día 26 de agosto de 1914, tan solo diez días después de declarada oficialmente nuestra neutralidad, cuando el crucero protegido británico *Highflyer*, comandando por Henry T. Bulller, sorprendió al crucero auxiliar germano *Kaiser Wilhelm der Grosse*, al mando de Maximilian Reymann, abasteciéndose en la colonia española por cuatro vapores de su nacionalidad.

Al no aceptar el teutón las exigencias de rendición del inglés, y pese a violar la neutralidad española, dio comienzo un breve combate que duró poco más de una hora, y donde la superioridad artillera determinó el hundimiento del buque de guerra alemán (9), si bien el resto de los buques aprovisionadores pudo escapar (10).

La inacción de las autoridades de la colonia fue muy censurada, sobre todo sabiendo como sabían la posición del Gobierno, que les fue adelantada el día 6



Almirante Miranda. (Museo Naval. Madrid).

(9) Parte de la dotación germana alcanzó la playa, siendo asistidos con ropas y alimentos por el destacamento español. Más tarde serían embarcados en el vapor *Gomera y Hierro* que los trasladó a Las Palmas, donde arribaron el día 29.

(10) CASTROVIEJO VICENTE, Cristino: *Destruya al Konigsberg a toda costa*. Damaré Edicións. Pontevedra, 2010, p. 67.

de agosto (11). Miranda inmediatamente puso en alerta al crucero acorazado *Cataluña*, que se encontraba en Las Palmas, y al que ordenaría zarpar hacia Río de Oro cuatro días después del lamentable suceso con objeto de disuadir a los alemanes de realizar operaciones de este tipo aprovechando la neutralidad española. Además, para evitar en el futuro estos comprometidos incidentes, mandaría a su Estado Mayor que realizara varios estudios para reforzar algunas zonas marítimas que pudiesen, por su situación estratégica, verse afectadas por la guerra. No obstante, y debido a la escasez de unidades de la que adolecía nuestra flota, la incapacidad de mantener el control de nuestras aguas territoriales fue a lo largo del conflicto un hecho, y por poner un ejemplo nos viene a la memoria el combate que se desarrolló en el litoral de la isla de El Hierro entre los submarinos alemanes *U-156* y *U-157* y el británico *E-48*, el 17 de enero de 1918 (12). Otra de las directrices que se dio fue la colaboración con el Estado Mayor Central del Ejército (13), que debía ser fluida, en especial en todo lo relativo, llegado el caso, a la preparación de los transportes marítimos en la conducción de fuerzas terrestres, y en general en todo lo relacionado con la defensa de las plazas navales y en el estudio de todos los planes militares que exigieran la coordinación de ambas fuerzas. Además se ordenó que se distribuyera, tanto a nuestro EMA (entonces denominado Estado Mayor Central de la Armada) como a los altos mandos, la publicación periódica *La Guerra y su preparación* (14), que redactaba la sección 5.^a del citado Estado Mayor Central, en el que se daban a conocer puntualmente las enseñanzas que estaba ofreciendo el conflicto, lo que facilitaba la mejora del nivel formativo y profesional de la alta oficialidad con los medios y tácticas empleados en la guerra moderna.

(11) Véase el diario *El País* de su edición del día 7 de agosto, que recoge las declaraciones del ministro, el marqués de Lerma, en la que afirmaba: «Nosotros hemos comunicado a nuestras posesiones de Guinea y Río de Oro la declaración de guerra y la neutralidad de España, encargando al gobernador Sr. Barrera, que estaba con la Comisión de delimitación, que vuelva a Santa Isabel, capital de la posesión...».

(12) Por si al lector le quedara alguna duda de la proximidad de los submarinos a la costa, comentar que los tripulantes del *U-156*, que había sido alcanzado por un torpedo por su adversario, que no llegó a estallar, llegaron a nado a la orilla. Incluso otro torpedo llegó a estallar contra la costa. No sería hasta pasado un mes de la acción cuando un buque de nuestra Armada (el cañonero *Laya*) se dejó ver por aquellas aguas. Véase CASTROVIEJO VICENTE, Cristino: *Submarinos Aliados en la Gran Guerra 1914-1918*. Real del Catorce Ediciones. Madrid, 2006, pp. 299-300.

(13) Creado en virtud del Real Decreto de 24 de enero de 1916 (publicado en *La Gaceta de Madrid* del día 26). Su artículo 4.º prescribía la obligación de mantener con el de Marina una comunicación constante.

(14) Su primer número salió en mayo de 1916, y la real orden que autorizó su publicación literalmente decía: «Se autoriza al Estado Mayor Central del Ejército para publicar mensualmente una revista técnica dedicada a las enseñanzas en todos los órdenes que se deriven de la presente guerra, y a los progresos que en lo sucesivo aparezcan limitados a fuentes autorizadas de información». *Colección Legislativa del Ejército*, núm. 92, 1916, pp. 104- 108.



Postal conmemorativa de la gesta del U-9.

También hay que reconocerle a Miranda la «cintura» que tuvo para cambiar sobre la marcha su programa naval, incorporando con inmediatez las primeras lecciones que estaba ofreciendo el conflicto. Así, por ejemplo, habilitaría la compra de la primera flotilla de submarinos de la que dispuso nuestra Armada, añadiendo para ello un artículo adicional a la Ley de 17 de febrero de 1915. Y es que el celeberrimo hundimiento de los cruceros británicos *Aboukir*, *Hogue* y *Cressy* por el submarino *U-9* en el mar del Norte, el 22 de septiembre de 1914, pareció demostrar que los *capital ships* tenían perdida la partida frente a los sumergibles, pues hasta ese momento las grandes flotas de acorazados no se habían enfrentado ni habían reñido batallas decisivas. Por esta razón y ajustándose a la realidad industrial del país, que en aquellas circunstancias no recibiría ni material ni ayuda técnica británica, descartó la construcción de aquellos navíos, que serían sustituidos por cruceros ligeros.

Además, su gran visión estratégica hizo que se incluyera en el texto una partida destinada para la creación de una serie de «puertos refugio» (léase bases navales secundarias) que, diseminados a lo largo de nuestro litoral y ubicados cerca de puertos destacados o de rutas marítimas de gran importancia, facilitarían la defensa de aquellas plazas y aseguraron el abastecimiento a los barcos de la Armada, facilitando su movilidad durante la guerra.

Por último, y debido también a las enseñanzas de la Gran Guerra, debemos mencionar el nacimiento oficial de la Aviación Naval (luego Aeronáutica Naval) en virtud del Real Decreto de 15 de septiembre de 1917, firmado en este caso durante el breve ministerio del contralmirante Manuel Flórez y Carrió (15).

Despliegue de la flota

Al comenzar la contienda, los buques continuaron en sus amarraderos habituales, despliegue naval muy orientado a controlar la costa del Protectorado y que la flota mantenía, sin apenas alteraciones, desde 1909. Solo a partir de septiembre de 1914 se observa una acumulación de unidades en tres escenarios marítimos: uno en el Mediterráneo, cubriendo un triángulo imaginario entre las islas Baleares, Barcelona y Cartagena; y dos atlánticos, el primero entre Cádiz, Ceuta-Tánger y las islas Canarias, y el segundo que debía cubrir las costas gallegas, entre Ferrol y Vigo. No obstante, como podría llegar a suponerse, estos barcos no tenían asignada zona de patrulla alguna; simplemente su misión se limitaba a permanecer —si no se recibían órdenes expresas para lo contrario— amarrados en los puertos.

Bastará como ejemplo que observemos para ello el despliegue en cada año, y en los escenarios aludidos, de los pocos buques de combate en servicio de los que disponía (16) nuestra escuadra:

Acorazado <i>España</i>				
1914	1915	1916	1917	1918
Atlántico 2	Atlántico 2	Atlántico 2	Atlántico 2	Atlántico 2

(15) Se le nombró ministro el 11 de junio de 1917, aceptándose la dimisión de su cargo el 3 de noviembre del mismo año. Sería sustituido por Amalio Gimeno y Cabañas.

(16) Excluimos al crucero *Reina Regente*, pues aunque era un buque que no había alcanzado ni la mitad de su vida operativa, eso no quería decir que no estuviera desfasado. De hecho, cuando comenzó la guerra, se empleaba ya como buque escuela de guardias marinas. En lo único que le afectó el conflicto fue que de su habitual viaje de instrucción, de finales de 1914, se canceló el periplo previsto por el norte de Europa.

PRIMER CENTENARIO DEL INICIO DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL...

Crucero <i>Princesa de Asturias</i>				
1914	1915	1916	1917	1918
Atlántico 1	Mediterráneo	Mediterráneo	Atlántico 2 Atlántico 1 Mediterráneo	Mediterráneo

Crucero <i>Cataluña</i>				
1914	1915	1916	1917	1918
Atlántico 1 Mediterráneo	Mediterráneo Atlántico 1 Mediterráneo Atlántico 1	Atlántico 1 Mediterráneo Atlántico 1	Atlántico 1	Mediterráneo

Acorazado <i>Pelayo</i>				
1914	1915	1916	1917	1918
Atlántico 1	Mediterráneo	Mediterráneo	Atlántico 1 Mediterráneo	Atlántico 1 Mediterráneo

Crucero <i>Carlos V</i>				
1914	1915	1916	1917	1918
Comisión a México	Atlántico 1 Atlántico 2	Atlántico 2 Atlántico 1 Atlántico 2	Atlántico 2 Mediterráneo	Atlántico 2

Destructor <i>Bustamante</i>				
1914	1915	1916	1917	1918
En armamento	Atlántico 1	Atlántico 2	Atlántico 2	Atlántico 2

Destructor <i>Villaamil</i>				
1914	1915	1916	1917	1918
En armamento	Atlántico 2	Atlántico 2	Atlántico 2	Atlántico 2



Acorazado Pelayo custodiando al UC-74.

A lo largo del conflicto, además, varias de nuestras unidades recibirían la orden de custodiar a los buques mercantes y submarinos germanos que fueron entrando en nuestros puertos. Respecto a estos últimos comentar que los *UB-23* (17) y *UC-48*, que entraron en Ferrol, fueron por momentos custodiados por el destructor *Audaz*, la corbeta *Villa de Bilbao* y el crucero *Río de la Plata*; los *UC-52* y *UB-49*, que arribaron a Cádiz, por los torpederos *Números 6* y *11*; el *UC-56*, retenido en Santander, por el cañonero *Marqués de Molíns*, el torpedero *Número 8* y los destructores *Bustamante* y *Villaamil*; el *U-39*, en Cartagena, por el crucero *Extremadura* y el torpedero *Número 14*; y por último, el *UC-74*, que llegó a Barcelona, por el cañonero *Álvaro de Bazán* y el acorazado *Pelayo*.

Protección del litoral y de arsenales y bases navales

Como es lógico, la preocupación principal del EMA fue cómo mantener el control de nuestro litoral para proteger a nuestra Marina Mercante y evitar posibles operaciones ilícitas de los bandos contrincantes.

(17) Para ser más exactos, primero entró en La Coruña y luego en Ferrol.

La Ley Maura-Ferrándiz, con todas sus virtudes, entre ellas recuperar la industria naval de nuestra nación, adoleció de no dotar a la Armada con los suficientes buques guardacostas, pues los veintidós torpederos encargados no eran unidades idóneas para ello. Desde la perspectiva de nuestro tiempo, y para ser justos y críticos, pretender como se pretendió solucionar de un plumazo aquel déficit con la licitación de un concurso público para la adquisición de dieciocho buques de este tipo se nos antoja fuera de lugar; primero porque las casas constructoras europeas no iban a acudir a la llamada por razones obvias, y segundo porque no existía ningún astillero en nuestro país, excluyendo a los arrendados a la



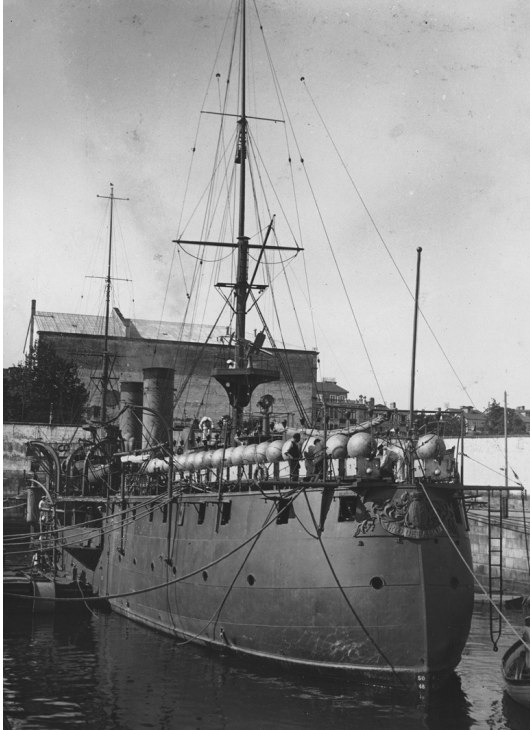
Explosión de una mina durante unas prácticas.

Sociedad Española de Construcción Naval (que no contaban por encontrarse ocupados en la ejecución del nuevo programa naval), que estuviera capacitado para construir buques de estas características. Esto explica que los cinco diferentes concursos que a lo largo de los años 1915, 1916 y 1917 se anunciaron para adquirir entre una docena y casi una veintena de unidades de este tipo quedaran desiertos (18).

Más acertada fue la decisión de dotar a la Armada con minas. Miranda, probablemente muy influenciado por lo sucedido en la batalla de Manila en 1898 (19), había incorporado desde los primeros proyectos de su programa naval una partida para su adquisición. Y no le faltaba razón, pues durante la guerra estos artefactos demostrarían en muchas ocasiones su excepcional utilidad como arma defensiva, como por ejemplo cuando se comprobó su efectivi-

(18) ANTÓN VISCASILLAS, Jaime; ANCA ALAMILLO, Alejandro: *op. cit.*, pp. 222-223.

(19) El 1 de mayo era comandante de la Estación Naval de la isla del Corregidor, y triste testigo de la inoperancia de las minas tipo Bustamante cuando la escuadra americana se adentró en la bahía de Manila.



El crucero *Río de la Plata* habilitado como buque portaminas.

dad a lo largo de la jornada del día 18 de marzo de 1915, en la que fueron sus víctimas los viejos acorazados británicos y franceses destacados en Dardanelos.

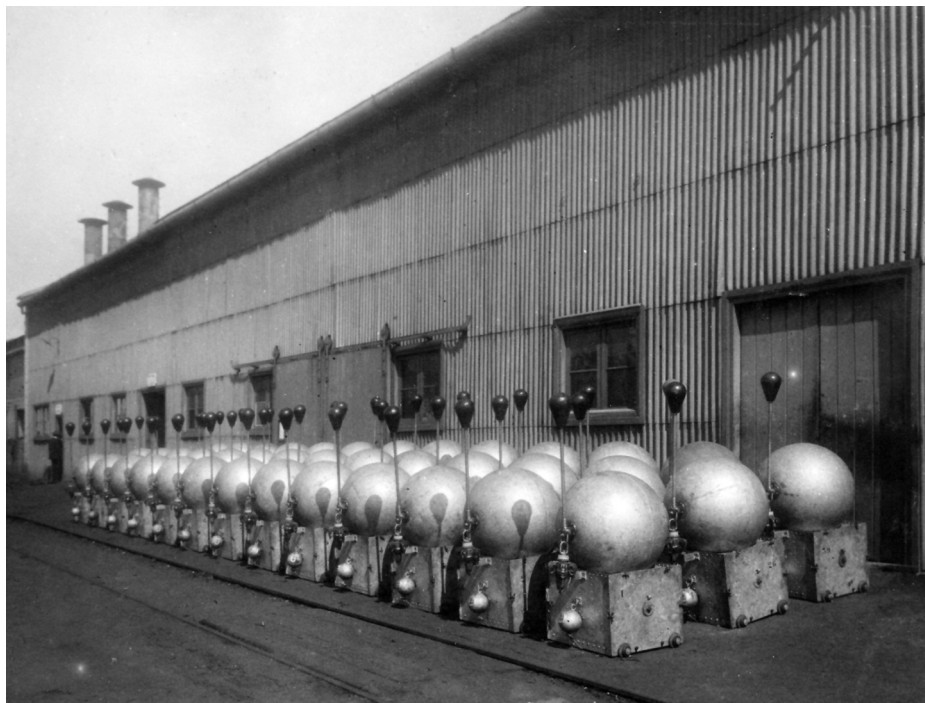
En el caso español se configuraban además como una solución barata y rápida que venía a paliar la escasez de piezas de artillería de costa (20). Desde hacía años la Marina disponía de algunas del tipo Harlé (21) Carbonit y Elia, que habían sido sometidas a distintas pruebas comparativas por nuestra Marina con el fin de elegir la mejor (22). A principios de 1914 se encargaron a la Sociedad Española de Construcción Naval cuarenta unidades Vickers Elia mod. 16-A (23), primer pedido que sería complementado con dos de mil unidades cada uno, siendo el primero encargado el

(20) En la *Memoria relativa a toda clase de servicios y aplicables a la defensa de la base naval*, elaborado por la Junta de Defensa Local de Ferrol elaborada en 1916, se denunciaba la escasez de piezas de artillería de costa y de verdaderos buques de combate dotados de potente armamento, y se apuntaba que las minas solo podían ser consideradas como un elemento complementario, junto al submarino, en la defensas de este tipo de establecimientos navales de primer orden.

(21) Se trataba de un arma de anclado automático con sistema de ascensión mecánico. El flotador tenía forma esférica, conteniendo 75 kg de explosivo, que era activado mediante un sistema de disparo de péndulo. El sumergidor era de forma troncocónica, con cuatro ruedecillas para su lanzamiento desde la cubierta. El peso total del ingenio alcanzaba los 437 kg, siendo su sonda máxima de 80 metros.

(22) Dichas pruebas se verificarían durante el año de 1912. Consistían en comprobar la profundidad a la que se podían fondear, su comportamiento ante el oleaje, las mareas y corrientes y su resistencia a explotar por influencia, entre otras. Para conocer a qué velocidad mínima un buque debía colisionar con el ingenio para que este se activase se utilizó al remolcador *Antelo*.

(23) Desarrollada por el teniente de navío Giovanni Emmanuele Elia de la Marina italiana y de la compañía Vickers, fue conocida en la Armada como «mina de bastón». Se accionaba



Minas construidas por la SECN listas para su entrega en Ferrol.

3 de noviembre de 1915, y el segundo en 1917 (24). La labor del EMA en este asunto se centró en identificar los puntos vulnerables e idóneos de nuestra extensa franja marítima donde deberían ser, llegado el caso, fondeadas. Pronto se constató que las rías gallegas (25) presentaban los mejores condicionantes para ello, por lo que a lo largo de 1915 se habilitarían como buques portami-

cuando el buque que tropezaba con ella giraba su boya con respecto al bastón, que permanecía inmóvil. Constaba de una boya construida en acero galvanizado y que contenía 100 kg de explosivo entre las cámaras de aire que lo envolvían, el sumergidor con su escandallo y el cable de anclaje. Hemos encontrado referencias que indican que la primera mina de este tipo que se construyó por la SECN fue entregada el 17 de octubre de 1914.

(24) Según sus memorias de obras, en 1929 la SECN había construido hasta ese año un total de 3.500 minas.

(25) En Ferrol se realizaron pruebas fondeando en la ría estos ingenios en dos líneas para su defensa: a la entrada de aquella, entre Prioriño Chico y la punta de Rabo de Porco (saliente pequeño que está en la parte oeste de la punta en donde se encuentra la batería de San Carlos), y en su punto más estrecho, entre la boya número 1 y la ensenada de Laje (inmediaciones del Castillo de San Felipe).

nas el crucero *Río de la Plata* y el remolcador *Antelo* (26), destacados a aquellas aguas. Los trabajos de acondicionamiento de los buques se realizaron en Ferrol, mientras se aprovechaba la varada de aquellos en el dique de La Campana con objeto de limpiar sus cascos. Al primero se le realizaron dichas obras entre los meses de abril y mayo, y el segundo quedó listo durante el mes de septiembre. También en Cartagena se habilitaría en 1917 uno de nuestros destructores para dicho cometido

Durante el conflicto, todos estos buques y algunas embarcaciones menores habilitadas coyunturalmente al efecto realizaron regularmente prácticas para el fondeo de dichos ingenios, no exentas de algún que otro contratiempo (27).

Para guardarlas hubo que habilitar en Ferrol el almacén número 8 del arsenal, autorizándose el 29 de abril de 1917 el gasto de 24.997 pesetas, que albergó con seguridad 154 de estos ingenios (28). Pero el depósito más importante se encontraba en los túneles de la Estación Naval de Ríos (Vigo), donde por aquellas mismas fechas reunía casi 700.

Neutralidad vigilante

Tras investigar la documentación relativa al respecto en los legajos que custodia el Archivo General de Marina «Álvaro de Bazán» en Ciudad Real, nos hemos llevado la agradable sorpresa de comprobar que la labor de inteligencia de la Armada estuvo a un excelente nivel, muy superior, según los informes oficiales, a la desarrollada por el Ejército.

Los agregados navales destacados en las distintas capitales europeas canalizaban la información que recopilaban nuestros cónsules y agentes, mandándola al Estado Mayor con mucha frecuencia. Destacaba de entre todos ellos el destinado en Viena quien, aparte de los informes, enviaba una gran cantidad de material gráfico. La documentación de este tipo que se encuentra en el legajo 7646 es bastante voluminosa, y merecería que algún historiador le dedicara la debida atención. Los informes remitidos son detallados y abarcan los más diversos aspectos de la contienda.

(26) El 26 de junio una Real Orden dispondría su transformación para este propósito, y la SECN cobraría por aquellos trabajos 6.487 pesetas. Tenía capacidad para llevar 22 de estos ingenios.

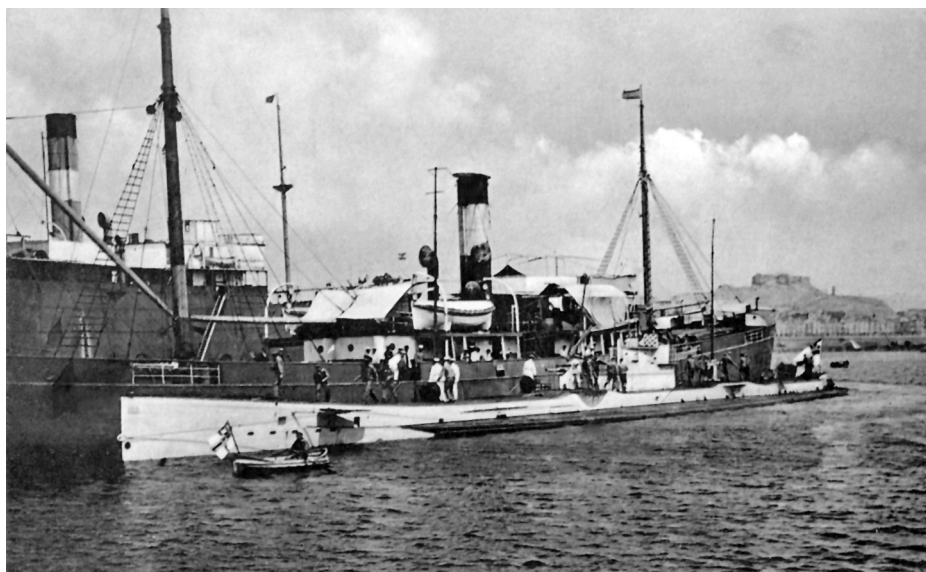
(27) El *Antelo*, por ejemplo, vararía el 26 de abril de 1917 en Prioriño Chico durante uno de aquellos ejercicios, y estuvo a punto de perderse. ANCA ALAMILLO, Alejandro: *Naufragios y accidentes de buques de guerra en la ría de Ferrol*. Edicións Embora. Ferrol, 2007, p. 55 y ss.

(28) En 1921 llegó a almacenarse hasta un total de medio millar de minas. BLANCO LORENZO, José Luis: *Historia de la Brigada y Estación Torpedista de Ferrol 1884-1930*. Visión Libros. Madrid, 2010.

Otros de los cometidos del EMA fue la investigación de las denuncias que llegaban sobre actos prohibidos que los bandos contendientes realizaban en nuestras aguas o puertos.

Recordar que el Real Decreto de 23 de noviembre de 1914, que plasmaba el acuerdo del Consejo de Ministros celebrado el mismo día, dejó meridanaamente clara la posición de nuestro país a ceñirse escrupulosamente a los preceptos contenidos en el XIII Convenio de La Haya de 18 de octubre de 1907, relativo a los derechos y deberes de las potencias neutrales en caso de guerra marítima hasta que acabara el conflicto.

Por ello, una visita que no hizo ninguna gracia a los aliados fue la protagonizada por el *U-35*, al mando de Lothar von Arnauld de la Perière, a Cartagena el 21 de junio de 1916, con la excusa de portar una misiva del káiser Guillermo para Alfonso XIII, aprovechando de paso (29) para avituallarse del vapor surto en el puerto de su misma nacionalidad, el *Roma*, si bien enseguida las autoridades de la Armada le indicaron que se abarloara al crucero acorazado *Cataluña*. Se ha especulado mucho sobre el contenido de la carta: ...que si el káiser agradecía a nuestro monarca la aceptación de un millar de refugiados del



El *U-35* abarloado al *Roma*.

(29) También se apunta que entregó algunas cajas de agentes químicos y sanitarios para hacérselos llegar al teniente de navío Wilhelm Canaris, agente secreto de la Marina alemana, cuya misión era crear una red de informadores y logística en los principales puertos españoles.

Camerún en la colonia española de Guinea (parte de los cuales, por cierto, fueron trasladados a la Península por buques de la Armada y acogidos en campos de refugiados) ...que si le recordaba a nuestro monarca los peligros de que España dejara de ser neutral, etc. Lo claro es que puso en un compromiso al Ejecutivo de Romanones, que en cuanto se enteró de la visita ordenó que su estancia no se prolongara por más de 24 horas, como así fue.

Esto no evitaría que tanto ingleses como franceses protestaran vehementemente de la presencia del submarino en nuestro puerto, subrayando que debía haber quedado internado, por lo que solicitaron formalmente que nuestro Gobierno promulgase una norma que impidiera la entrada de submarinos beligerantes en nuestros puertos (30).

Ni que decir tiene que a partir de aquella visita hubo que investigar con especial cuidado cada queja o reclamación que realizaran los bandos beligerantes en este sentido. Las denuncias más comunes de los aliados eran referidas al abastecimiento clandestino de submarinos alemanes y a posibles comunicaciones o instrucciones que, bien por radio, bien por señales, recibían desde nuestra costa. Según hemos podido constatar el 75 por 100 de ellas se demostraron falsas, si bien el 25 por 100 restante, la mayoría motivadas por la fuga de varios súbditos alemanes internados, fueron ciertas, abriéndose las correspondientes causas judiciales, siendo las más sobresalientes las instruidas sobre la fuga del submarino *UB-49* (31) de Cádiz y el intento de fuga del *UC-48* en Ferrol.

Las quejas alemanas se centraron en el transporte comercial español, cuyas exportaciones eran estimadas como contrabando a favor de los aliados.

Labores de inspección

Una poco conocida (32) labor que realizó un número significativo de oficiales de la Armada fue la de comisarios de inspección de buques-hospitales aliados. Recordar que dentro de la espiral de represalias en que habían

(30) Recordar que la presión de los aliados hizo que en *La Gaceta de Madrid* del día 30 de junio de 1917 el Gobierno promulgara un decreto, cuyo texto había sido elaborado por el EMA, por el que se prohibía la entrada a los puertos españoles de los submarinos de las naciones beligerantes, y los que así lo hicieran, quedarían internados hasta el final de la guerra con independencia de los motivos de su arribada. Esto enfureció a los alemanes, que protestaron contra la norma alegando que iba en contra de lo preceptuado en el preámbulo de la Convención de La Haya, donde se señalaba que ninguna potencia neutral podía cambiar las reglas durante el transcurso del conflicto, aparte de considerar la medida discriminatoria porque solo les perjudicaba a ellos.

(31) CASTROVIEJO VICENTE, Cristino: *Submarinos alemanes en la Gran Guerra (1914-1918)*. Almena ediciones. Madrid, 2004, p. 286 y ss.

(32) *Ibíd.*, p. 314 y ss.

caído los beligerantes, los galos utilizarían a prisioneros germanos como «escudos humanos», embarcándolos en sus buques hospitales con el fin de que no fueran torpedeados. Ante el recelo de los germanos, que no tenían la seguridad de que la medida quedara circunscrita a los beneméritos buques, el 26 de mayo de 1917 advirtió a sus adversarios que todo buque hospital aliado que navegara por el *Mare Nostrum* sería considerado como buque de guerra y tratado como tal.

Aquello planteó un problema importante, pues los heridos debían ser atendidos en hospitales de campaña próximos a las zonas de combate, con los obvios inconvenientes logísticos y de seguridad que aquello representaba. A los gobiernos galo y británico se les ocurrió entonces que España nombrara a varios de sus oficiales para que se embarcaran en los buques como garantes de la legalidad internacional, impidiendo con ello un uso ilícito de la enseña de la Cruz Roja. Alfonso XIII acogió con entusiasmo la propuesta, pues como ya comentamos su deseo durante el conflicto fue erigirse en figura arbitral de él. No perdió tiempo pues para contactar con el Ejecutivo germano, que aceptó la propuesta.

El EMA fue el encargado de recibir, entre los meses de julio y agosto de 1917, las solicitudes de los voluntarios y de su selección en base a sus conocimientos idiomáticos. Tras ser debidamente acreditados y expedírseles sus pasaportes diplomáticos, comenzaron a realizar dicha labor durante el mes de septiembre, embarcándose primero en los buques galos e incorporándose a los británicos durante los meses de septiembre y octubre.

Un total de veintisiete jefes y oficiales españoles fue comisionado al efecto, catorce de aquellos embarcaron en buques británicos, nueve en naves francesas y cuatro en barcos italianos.

Una «proposición indecente»

Dando fin a este breve artículo, que no ha pretendido otra cosa que contar a grandes rasgos la labor que desarrolló nuestra Armada en el conflicto, no nos resistimos a relatar una propuesta, hasta ahora desconocida, y que nos llamó sobremanera la atención durante nuestra citada investigación en El Viso: el intento de la compra del acorazado *España*.

Fue el día 11 de febrero de 1915 cuando nuestro embajador en Washington, Juan Riaño, recibiría una misiva firmada por un tal T. S. Todd, en nombre de la compañía de su nombre, en los siguientes términos:

We make inquiry on behalf of a friendly power, at this time and expecting to remain at peace with all the powers of the world, to know if the Government of your Excellency would entertain a proposition to dispose by sale at an advantageous price, of the Battleship España.

The nation which we have in mind feels that perhaps an increased navy would be a strong factor in securing to her a continuation of the always to be desire condition of peace.

We have thought it would not be incompatible with the dignity of the Government of your Excellency, to lend its aid in securing this result, if consideration can be given to our suggestion.

If desirable the writer would be very glad to discuss the matter in person, at a time and place convenient...

Nuestro sorprendido representante informaría al Ministerio de Estado de la enigmática carta para, dos días más tarde, contestarla de manera escueta sugiriendo que, al no tener competencias para tomar la determinación adecuada, dicha propuesta fuera presentada de nuevo por conducto oficial; es decir, a través de la embajada americana con el fin de que se hiciera llegar a Madrid.

Hemos deducido (33) que quien estaba realmente detrás de esta oferta era el gobierno chileno. Recordar aquí que la corporación neoyorquina Todd adquirió en 1915 en Seattle el astillero que precisamente había construido los dos submarinos para Chile, que acabaron en Canadá en 1914. Teniendo en cuenta que Argentina dispondría entre 1915 y 1916 de los dos *Dreadnoughts* encargados en los Estados Unidos, y que sin embargo los navíos chilenos de este tipo, que se construían en Gran Bretaña, acabaron requisados por la Royal Navy, el equilibrio militar-naval aparente (o discreta equivalencia) que desde 1902 existía entre las dos naciones quedaba roto (34), por lo que la única posibilidad de equiparlo era comprando un acorazado a una potencia neutral.

Ni que decir tiene que la propuesta no sería considerada por el EMA, siendo archivada a mediados del mes de marzo, durmiendo el sueño de los justos hasta nuestro hallazgo.

(33) Al principio pensé en Italia, que por aquellas fechas aún no había entrado en guerra, pero comentada la cuestión con el reputado historiador naval Cristino Castroviejo, señaló a los chilenos, con unos argumentos que vamos a pasar inmediatamente a ver, y que son en mi opinión, lo suficientemente convincentes.

(34) Los problemas entre ambas naciones, como se puede suponer, eran fronterizos. A principios del siglo XX medió en la disputa Inglaterra, que posibilitó los conocidos como Pactos de Mayo, que otorgarían 42.000 km² a Argentina y 48.000 km² a Chile, pasando la línea demarcatoria por donde mejor les pareció a ambas naciones, aunque a la postre la solución no sería del todo satisfactoria para ninguna de ellas. Entre 1965 y 1967 se produjeron incidentes armados en la frontera, solicitando ambos gobiernos en 1971 una nueva mediación de los británicos, pero el rechazo de Argentina al laudo arbitral de 1977 casi deriva en una confrontación bélica abierta en las navidades del año siguiente. En diciembre de 1980, la Santa Sede se ofrecería a mediar en el conflicto, arbitrio que fue aceptado y que se resolvió en 1984 con un Tratado de Paz y Amistad que zanjó la espionosa cuestión de soberanía del canal de Beagle.

BIBLIOGRAFÍA

- ANCA ALAMILLO, Alejandro: *Naufragios y accidentes de buques de guerra en la ría de Ferrol (1892-1969)*. Edicións Embora. Ferrol, 2007.
- *Remolcadores y lanchas remolcadoras de la Armada (1860-1940)*. Damaré Edicións. Pontevedra, 2007
- BLANCO LORENZO, José Luis: *Historia de la Brigada y Estación Torpedista de Ferrol. 1884-1930*. Visión Libros. Madrid, 2010
- GARCÍA DOMINGO, Enric: *¿España neutral? La Marina Mercante española en la I Guerra Mundial*. Real del Catorce editores. Madrid, 2005.
- GARCÍA SANZ, Fernando: «Información, espionaje y contraespionaje en España durante la Primera Guerra Mundial: esquema del modelo italiano en los servicios de información modernos y contemporáneos». *Revista de Historia Militar*. Año XLIX, 2005.
- PERERA RUIZ, Jesús: *Guerra Submarina en España. Espacio, Tiempo y Forma*, Serie V, H. Contemporánea, 1.16, 2004.
- PAZOS PÉREZ, Lino J.: *Sumergibles. Submarinos. Guerra submarina en Finisterre (1914-1945)*. Edición del autor. Pontevedra, 2005.
- *Buques españoles hundidos o naufragados durante los años de la Gran Guerra (1914-1918)*. Damaré Edicións. Pontevedra, 2010.
- PIÑEIRO, Luis: «Argentina-Chile 1902. La paz acorazada». Defensa. *Revista Internacional de Ejércitos, Armamento y Tecnología*. Núm. 246, octubre 1998.
- RÍO PELLÓN, José Ángel del; PÉREZ ADÁN, Luis Miguel: *Tiburones de acero. La guerra submarina en el Levante español (1914-1918)*. Divum & Mare. Cartagena, 2010.
- TOJO RAMALLO, José: *Cazadores de barcos. Historia de los submarinos alemanes en las costas de Galicia durante la Primera Guerra Mundial*. Ministerio de Defensa. Madrid, 2008.
- Hemeroteca de la Biblioteca Nacional.
- Resumen de Obras (1914). SECN.
- REVISTA GENERAL DE MARINA.
- Archivo General de Marina «Álvaro de Bazán».
- AGMAB. Estado Mayor. Leg. 7646.
- Archivo Naval de Ferrol.