

## **GIBRALTAR, 1914-1918: GUERRA Y COMERCIO ALIADO EN EL MEDITERRÁNEO<sup>1</sup>**

---

### **GIBRALTAR 1914-1918: WAR AND ALLIED SHIPPING IN THE MEDITERRANEAN**

Carolina García Sanz  
C.S.I.C.

*Entregado el 4-2-2010 y aceptado el 14-7-2010*

**Resumen:** El papel jugado por la base naval de Gibraltar durante la Gran Guerra ha despertado escaso interés tanto en la historiografía internacional sobre el conflicto, como en la específica sobre la colonia británica. Sin embargo, la puesta en valor de la plaza en el sistema de operaciones del Almirantazgo reportó ventajas muy valiosas para la estrategia de la Entente en el Mediterráneo. En ese plano, este trabajo analiza las funciones desarrolladas por la colonia en una doble vertiente: logística, atendiendo a su condición de centro redistribuidor de suministros interaliados a partir de la batalla de Gallipoli; y naval, en la lucha por mantener abiertas y seguras las comunicaciones marítimas y rutas comerciales después de la declaración de guerra submarina a ultranza. La contribución de Gibraltar resultó clave para ganar el combate por la supervivencia sostenido por ambos bandos contendientes desde el mar.

**Palabras claves:** Gibraltar, Marruecos, España, Mediterráneo, Primera Guerra Mundial, logística interaliada, Marina Mercante, carbón mineral, víveres, sistema de convoyes.

---

**Abstract:** The role played by the naval base of Gibraltar during the First World War has worth little attention by international historiography of the War

---

<sup>1</sup> Este trabajo ha sido realizado en el marco del proyecto de investigación «Contraespionaje, seguridad y relaciones internacionales en España durante la Primera Guerra Mundial» (I+D BHA 2006-01933) (2006-2009).

and the one specifically focused on the colony. In contrast, the high value of that position in the Admiralty network offered the allies a full range of strategic advantages in the Mediterranean. This case study deals with the activities developed by the base from logistics, providing its condition of allied supplies' redistribution centre since the Battle of Gallipoli; as well as naval control point, keeping sea communications and merchant routes safe against submarine aggression. Therefore, Gibraltar remarkably contributed to the belligerents' war struggle to survive.

**Key words:** Gibraltar, Morocco, Spain, Mediterranean Sea, First World War, allied logistics, shipping, Merchant Navy, mineral coal, supplies, convoy system.

## 1. Gibraltar y la guerra en el Mediterráneo

La reactivación de la función naval de Gibraltar en el sistema de operaciones del Almirantazgo tras la Conferencia de Algeciras, marcó el camino de los desafíos de carácter estratégico que la base afrontó durante la Primera Guerra Mundial. Su puesta en valor habría de reportar grandes beneficios en el Mediterráneo, tanto para la intendencia como la navegación aliada. Pero tradicionalmente la historiografía internacional y, en concreto, británica han matizado la relevancia de Gibraltar en ese marco. Su localización en la retaguardia, lejos de los escenarios destacados en la lucha inicial, ha constituido uno de los principales argumentos para atribuirle un papel de bajo perfil, en contraposición a otros puertos del Mediterráneo central y oriental como Malta o Chipre. La ineficacia de su centro naval ante los movimientos de los submarinos alemanes en el área del Estrecho; y su dependencia operativa de la política de neutralidad española, también habrían contribuido a relegar la base del Peñón a una posición secundaria y periférica respecto al conflicto de 1914.

La idea dominante en lo que se ha escrito sobre la colonia británica durante el período se resume en la siguiente afirmación de Bathilde Larssonneur en plena Guerra Fría: «*La guerre de 1914-1918 avait montré la faiblesse de cette position*»<sup>2</sup>. Sobre esa línea de interpretación inciden, con pocas excepciones, las diferentes historias de Gibraltar publicadas desde la primera posguerra mundial<sup>3</sup>. Si bien, en el presente trabajo pon-

---

<sup>2</sup> B. Larssonneur, *Histoire de Gibraltar*. Presses Universitaires de France, Paris, 1955, p. 90. En concreto, la imagen de Gibraltar y su utilidad estratégica durante la Primera Guerra Mundial, al socaire de la revisión del mito de la inexpugnabilidad de la fortaleza, han sido estudiados por la autora precedentemente en: C. García Sanz, «Gibraltar y su campo: un estudio regional de las relaciones internacionales de España durante la Primera Guerra Mundial», en *Hispania*, n.º 226, 2007, pp. 575-579.

<sup>3</sup> Esta tendencia puede identificarse con bastante unanimidad en los autores y no sólo en los británicos ya en los años inmediatamente posteriores al conflicto, entre los más significativos: G. Herrmann, *Gibraltar, puerta del Mediterráneo*. Cultura Española, Santander, 1938, pp. 119-127; G.T. Garrat, *Gibraltar and the Mediterranean*. Butler and Tanner, London, 1939, p. 189; P.A.W. Schulz, *Gibraltar Terre Spagnole*. Les Editions de France, Paris, 1941, pp. 25-28; y B. Larssonneur, *op. cit.*, pp. 82-93; Una tradición que es recogida por G. Hills, *El Peñón de la discordia. Historia de Gibraltar*. Editorial San Martín, Madrid, 1974, p. 479; W.F. Jackson, *The Rock of the Gibraltarians. A History of Gibraltar*. Gibraltar Books, Grendon Northants, 1990; y M. Harvey, *Gibraltar a History*. Staplehurst, Spellmount, 2000, p. 129. Entre las últimas aportaciones a la historia de Gibraltar provenientes

dremos de manifiesto cómo la lógica discursiva imperante, bajo la que se evalúan aspectos tácticos y funcionales en menoscabo de Gibraltar, participa de un concepto de guerra que difiere significativamente de la tónica de confrontación que se dirimió en el Mediterráneo entre 1914 y 1918. Ésta no se desarrolló bajo los parámetros de la guerra naval convencional, para la que se habían preparado los Estados Mayores europeos en los años precedentes.

Las grandes unidades de combate dejaron de ser una herramienta útil en el Mediterráneo desde abril de 1915, cuando la beligerancia de Italia a favor de la Entente anuló prácticamente a la flota austriaca. Una vez aplicado el bloqueo a las Potencias Centrales, los aliados orientaron los esfuerzos al mantenimiento de sus propias comunicaciones, para garantizar la intendencia bélica y doméstica frente al avance submarino<sup>4</sup>. Así la dimensión mercantil de la guerra marítima constituyó, además de uno de los aspectos más sugerentes del conflicto, una de las claves para su desenlace final. Podría decirse que los antagonismos que se libraron en el frente marítimo representaron una lucha de desgaste con el fin de agotar la maquinaria bélica del adversario.

En ese marco, el Almirantazgo estableció una división del Mediterráneo en dos zonas dependientes de los centros navales de Malta y Gibraltar. Operativamente, los objetivos propuestos en cada una de ellas se hallaban conectados para asfixiar las comunicaciones de los Imperios Centrales. De acuerdo con ese organigrama, la *Shipping Intelligence Office* de Gibraltar, tras las *Secret Standing Orders* del 29 de julio de 1914, sobresalió como un foco de captación y tratamiento de inteligencia naval y comercial para el Almirantazgo, transfiriendo datos sobre pabellones, compañías, rutas, cargos y tripulaciones en la desembocadura hacia la fachada Atlántica. Pero, Gibraltar no sólo actuó como un observatorio marítimo, fue además un centro de intendencia bélica y naval cuyo protagonismo iría en aumento conforme se prolongaba el conflicto. La función comercial de la colonia jugaría un papel esencial en la proyección mediterránea de la En-

---

de medios académicos anglosajones, adoptando nuevos puntos de vista y metodologías, caben citar las siguientes: S. Constantine, *Community and Identity: The Making of Modern Gibraltar Since 1704*. Manchester University Press, 2009; G. Stockey, *Gibraltar: a Dagger in the Spine of Spain?* Sussex Academic Press, Brighton, 2009.

<sup>4</sup> La bibliografía sobre el tema es muy amplia, si bien en este aspecto concreto de la dinámica de guerra en el Mediterráneo destacamos el trabajo de Halpern. Véase, P.G. Halpern, *Naval War in the Mediterranean (1914-1918)*. Naval Institute Press, 1987.

tente. En las páginas siguientes trataremos algunos aspectos derivados de su contribución en ese ámbito.

## 2. Intendencia bélica ¿negocio para una colonia comercial?

El 2 de agosto de 1914 el personal naval y militar destinado en Gibraltar fue movilizado<sup>5</sup>. A partir de ese momento, también la población civil se preparó para una guerra que se esperaba breve.

Gibraltar era básicamente una colonia de comerciantes. La mayoría de sus habitantes, originarios de Italia y posesiones británicas como Malta o Chipre, además de sefarditas procedentes del Magreb, se habían instalado allí a lo largo del siglo XIX al albur de su condición de centro de negocios<sup>6</sup>. A esto se añadía la promoción y protección explícita que Londres confirió a la plaza con la creación de su Centro de Inteligencia Naval en 1903. Las rutas del comercio exterior británico se unieron a principios del siglo XX de tal manera que Gibraltar en el Mediterráneo; Hong Kong en China; y Montevideo en América constituían los puntos neurálgicos del circuito de cables submarinos y depósitos de carbón, que a su vez conectaban entre sí los distintos territorios de ultramar del Imperio<sup>7</sup>. Gibraltar se consolidó como lugar de transbordo de mercancías y el auge

---

<sup>5</sup> Respecto al impacto de la guerra en la vida de la colonia, pueden consultarse la documentación del *Colonial Office* (en adelante, CO), 91/456, registros 1914 en los *National Archives*, Kew, Londres (en adelante, TNA). Desde el punto de vista de la función militar de la colonia pueden consultarse las memorias de un mando que sirvió en Gibraltar durante la guerra, vid. J.M. Kenworthy, *Soldiers, Statements and Others*. London, 1933.

<sup>6</sup> Gibraltar se había destacado como un centro de comercio muy dinámico, a lo que se añadía su tradicional condición de puerta del contrabando a Europa desde la época del monopolio español sobre las Indias. La temprana concesión del estatuto colonial a la fortaleza en 1830 también había supuesto un acicate en ese sentido. En cuanto a la actividad generada por el contrabando en el siglo XIX, vid. R. Sánchez Mantero, *Estudios sobre Gibraltar: política, diplomacia y contrabando en el siglo XIX*. Diputación Provincial de Cádiz, Cádiz, 1989. Asimismo, destacamos la aportación de C. Grocott, *The Moneyed Class of Gibraltar, c. 1880-1939*. Tesis doctoral inédita, Universidad de Lancaster, 2006.

<sup>7</sup> En el período inmediatamente precedente a la guerra, tuvo lugar el despegue definitivo de las bases exteriores de la inteligencia naval británica sustentado, en palabras del Almirante Jackie Fisher, sobre las cinco llaves estratégicas del planeta: Dover, Gibraltar, El Cabo, Alejandría y Singapur. Para el impulso británico al comercio exterior a través de las bases del Almirantazgo puede consultarse P.M. Kennedy, *The Rise and Fall of British Naval Mastery*. Penguin, London, 1991, pp. 206 y ss.

en determinados sectores no se hizo esperar. Así, numerosos gibraltareños, ya fueran consignatarios de carbón mineral británico, mantequilla y margarinas también procedentes de la metrópoli, harinas que llegaban desde América o seda originaria de India, China o Japón, se enriquecieron rápidamente reexportando esas mercaderías legal o ilegalmente. Además, a partir de 1907 su mercado natural —el Marruecos francés— se vio ampliado. Se potenciaron las relaciones comerciales con España, la gran puerta de entrada para introducir o reintroducir mercancías en el continente europeo. El entendimiento político entre Madrid y Londres contribuyó a la prosperidad de la colonia.

En ese clima de bonanza, el inicio de las hostilidades no tardó en considerarse en Gibraltar una contingencia molesta. Para empezar, el Gobierno británico incautó gran parte de las mercancías en espera de transbordo. Se puso en práctica *The Importation of Foodstuff Ordinance 1914* o el control público sobre las importaciones de productos alimenticios básicos, entre ellos el carbón mineral, implicando además la prohibición de reexportar a privados. El Gobernador de la plaza, el General Herbert Miles<sup>8</sup>, remitió entonces al Secretario de Estado para las colonias una previsión del consumo anual de los civiles. La cantidad de libre disposición de cada producto en los almacenes debía ajustarse exclusiva y semanalmente a los promedios calculados, mientras que el resto sería retenido en previsión de un eventual uso militar<sup>9</sup>. Desde el 13 de agosto de 1914 España —en virtud de un acuerdo bilateral— aprovisionaba puntualmente a Gibraltar de carbón vegetal y carnes<sup>10</sup>.

Pero lo cierto es que en esos momentos el conflicto parecía muy lejano, en contraste con la intensidad de las restricciones comerciales en Gibraltar. Éstas empezaron a inquietar a los intermediarios locales y a sus socios internacionales. Las mercancías se amontonaban en los almacenes. El 31 de agosto de 1914 se elevó a la Oficina Colonial una queja de la Cámara de Comercio de Liverpool, a colación del deterioro que pudiesen sufrir los

---

<sup>8</sup> El Teniente General Sir Herbert Scout Gould Miles fue Gobernador Militar desde el 30 de julio de 1913 hasta el 11 julio de 1918 cuando fue remplazado por el General Sir Horace Smith-Dorrien.

<sup>9</sup> *El Gobernador Militar al Secretario de Estado para las colonias*, confidencial n.º registro 37752, Gibraltar, 14 de septiembre de 1914, CO 91/456, TNA.

<sup>10</sup> *El Gobernador Militar del Campo de Gibraltar a Eugenio Espinosa*, particular, Algeciras, 13 agosto de 1914, leg. H2491, Serie Gran Bretaña (SGB) 1911-1916 en Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid (en adelante, AMAEM).

productos perecederos confiscados. La respuesta fue muy clara: las circunstancias de «emergencia nacional» justificaban los posibles perjuicios sobre los distribuidores. Así se lo comunicaría el General Miles a los interesados en la colonia<sup>11</sup>: «*I have to add that this Government cannot accept responsibility in respect of merchandise which may be affected by legislation enacted in Imperial interest under the pressure of national emergency*». Sin embargo, el Gobernador no tardaría mucho en modificar su criterio, probablemente como consecuencia del incremento de la presión local.

En octubre Miles ya defendía la liberalización de las transacciones, empleando los argumentos conocidos sobre las condiciones de las mercancías almacenadas, cuyo mejor ejemplo lo representaban las harinas importadas de América<sup>12</sup>. De hecho, distribuidores de ese producto fueron procesados por saltarse las restricciones impuestas<sup>13</sup>. En el fondo de la cuestión, se dirimía un aspecto esencial para la vida de la colonia: la pérdida de su situación privilegiada como centro de comercio interpuesto en la región. Gibraltar constituía el vértice del dinámico triángulo mercantil que formaban el norte de África y las ciudades andaluzas de Málaga y Almería. Debían relajarse las restricciones a las transferencias para que puertos competidores, especialmente Cádiz y Málaga, no sustituyesen al de la plaza como puntas de lanza de la reexportación a Marruecos<sup>14</sup>:

Since Gibraltar depends for its commercial prosperity upon its position as an entrepôt for dealing with commodities in transit, chiefly to the Moroccan coast, the complete prohibition of exportation would cause the automatic cessation of import, and threatened to paralyse local commerce and to cause unemployment among the working classes; and also to give to competing ports, such as Malaga and Cadiz, and advantage which it might be difficult to recover from them, and which might result in the final loss to Gibraltar of the bulk of its transshipment trade.

---

<sup>11</sup> *El Gobernador Militar al Secretario de Estado para las colonias*, Gibraltar, 16 de septiembre, CO 91/456, TNA.

<sup>12</sup> Las palabras del General fueron: «*This scheme in practice was soon found to have many disadvantages*», *el Gobernador Militar al Secretario de Estado para las colonias*, confidencial, Gibraltar, 10 de octubre de 1914, *ibid*.

<sup>13</sup> A la Casa Levy le fue impuesta una multa de 500 libras, a Cavanna de 400 y a Sacarello de 300. La Casa Murto tan sólo fue multada con 25 libras, puesto que había infringido la legislación al vender harina supuestamente destinada a la zona española de Marruecos a Cavanna. *El Gobernador Militar a la Secretaria Colonial*, confidencial, Gibraltar, 10 de octubre de 1914, *ibid*.

<sup>14</sup> Documento citado. CO 91/456, TNA.

Si Gibraltar era remplazada en su principal especialidad económica, supondría una ruptura con la línea secular de prosperidad económica. Por eso, a juicio del Gobernador debía restablecerse el principio del *Business as usual*<sup>15</sup>: «*It was, moreover, the policy of His Majesty's Government to prevent interference with the course of trade and to restore the commerce of the Empire, so far as possible, to its normal footing*». Por añadidura, medidas como la retención de mercaderías o la fijación de precios resultaban contraproducentes para el comercio exterior británico, al que Alemania pretendía desbancar.

A finales de octubre de 1914 diez casas gibraltareñas dispusieron de licencias para reanudar sus operaciones, importando azúcar de caña malaqueña y reexportándola a Marruecos. Debían satisfacer contratos contraídos con las autoridades militares francesas y españolas. El temor a que las azucareras andaluzas prescindieran de intermediarios estuvo muy presente en la autorización de la Oficina Colonial. Sin embargo, la exportación no estuvo exenta de condiciones: el montante de ese comercio no podría superar las 100 t mensuales (10 t por cada intermediario con licencia) y se gravarían los beneficios con una ganancia neta para la Tesorería Colonial de 431 libras<sup>16</sup>. Aquel suponía un escenario inédito para las firmas radicadas en Gibraltar, puesto que siempre habían gozado de un amplísimo margen de maniobra en sus transacciones.

Pero la actividad económica en Gibraltar tuvo, además, que hacer frente a otra clase de desafíos. En Málaga, por ejemplo, algunos miembros de la colonia alemana propalaron la especie de que las autoridades inglesas habían prohibido la salida de efectivo de la plaza, impidiendo el pago incluso de las mercancías ya recibidas. El 4 de octubre de 1914 el Cónsul británico en esa ciudad, Henry Montagu Villiers<sup>17</sup>, informaba

<sup>15</sup> *Ibid.*

<sup>16</sup> *El Gobernador Militar al Secretario de Estado para las colonias*, copia doc. s/n., Gibraltar, 20 de octubre de 1914, *ibid.*

<sup>17</sup> Henry Montagu Villiers (1863-1948) fue *Acting* vicecónsul en Filadelfia, vicecónsul en Bogotá, administrativo y responsable del archivo de la legación, 10 de octubre de 1894. Pasó el examen para dicho puesto el 16 de mayo de 1896. Encargado de la Legación de Bogotá del 4 de junio de 1896 al 29 de abril de 1899. Recibió la *Jubilee Medal* en 1897. Fue promovido a Cónsul de las islas Farøe el 1 de abril de 1900. Fue transferido a Estocolmo el 7 de mayo de 1906. Un nuevo distrito fue asignado a la sede de Estocolmo y se le concedió una nueva comisión el 30 de noviembre de 1907. Designado Miembro de la 4.ª Clase de la *Royal Victorian Order* el 27 de abril de 1908. Transferido a Málaga el 1 de julio de 1913. Nombrado Cónsul para Islandia y las Islas Faroe, para residir en Thorshavn el 20 de no-



a la embajada sobre las noticias falsas que al respecto se difundían en la prensa local. Su finalidad era disuadir a los importantes proveedores malagueños de continuar surtiendo Gibraltar, con rumores de la clase de que los bancos españoles no aceptarían ni cambiarían cheques británicos muy devaluados por la guerra<sup>18</sup>. Además, los representantes consulares de los Imperios Centrales usaron la incipiente legislación de Londres en materia de *Comercio con el Enemigo* para indisponer al tejido empresarial de la ciudad contra Gran Bretaña<sup>19</sup>:

In this connexion another alarm has just been ingeniously published in the press, namely the recent Proclamation as to Trading with the «Enemy». The text is given without the essential definition of «an enemy». Spaniards with German names, Spaniards with German partners, German firms who have no connection with Germany, thinks that British Merchants are prohibited from coaling with them either as exporters or importers. Paragraphs in the press carry little weight: the Proclamation has been read and alarms spread.

Gibraltar y su actividad económica fueron un claro objetivo de los servicios de propaganda y espionaje de las Potencias Centrales en España. Sin embargo, la guerra no había hecho nada más que comenzar.

### 2.1. «Gallipoli»: Comienza la reexportación a gran escala

En febrero de 1915 las fuerzas británicas y francesas bombardearon los fuertes otomanos en los estrechos del Mediterráneo oriental. Su propósito consistía en cerrar la salida al mar del enemigo, favoreciendo la posición de Rusia en la zona. Pero el fracaso de la ofensiva naval rápidamente dio paso a otra terrestre. A finales de abril desembarcaron 75.000 soldados aliados en la península de Gallipoli, un esfuerzo que recayó sobre Gran Bretaña y sus dominios de la *Commonwealth*. La apertura de ese frente fue clave para que la guerra se hiciese visible por primera vez en Gibralt-

---

viembre de 1914. Transferido a Esberg, Dinamarca el 11 de febrero de 1915. Reasignado en Málaga el 7 de agosto de 1915. *Employed on special service in Madrid from July, 1918.*

<sup>18</sup> *El Embajador en Madrid al Secretario de Estado*, Comercial n.º 50/90, Madrid, 4 de octubre de 1914, CO 91/457, TNA.

<sup>19</sup> *El Cónsul británico en Málaga al Embajador*, copia doc, s/n. Málaga, 5 de octubre de 1914, *ibid.*

tar<sup>20</sup>. Como punto de escala obligada en los movimientos de las *British Expeditionary Forces*, y sobre todo en la repatriación de los heridos, la población civil de la colonia experimentó de cerca los desastres de una campaña, que se prolongaría durante nueve meses. Entonces se formó el *Gibraltar Volunteer Corps*<sup>21</sup>.

Desde el verano de 1915 el desembarco masivo de expedicionarios heridos saturó los hospitales naval y militar, generando problemas acuciantes de logística. Una idea del incremento de la tasa de hospitalización en la plaza se obtiene comparando la cifra de militares asistidos en esas mismas dependencias a lo largo de 1914, en total 128, con los 1.100 soldados que tan sólo en el mes de octubre de 1915 requirieron cuidados médicos<sup>22</sup>. En cualquier caso, las acciones en los Dardanelos no sólo implicaron para Gibraltar una dificultad sanitaria. También supuso un notable incremento de la actividad en los astilleros. Los trabajos de reparación y artillado de buques se multiplicaron en las fases álgidas de la campaña, una eventualidad que se salvó con el recurso a los obreros de La Línea de la Concepción. En la primavera de 1915 se produjo el primer gran efecto llamada sobre la mano de obra de las provincias de Cádiz y Málaga. Obreros desempleados, con experiencia en labores de carboneo, estiba y desestiba o reparación de buques, se hacinaban en La Línea a la espera de una oportunidad para ganarse el jornal en la colonia inglesa. La Oficina Colonial británica calculaba que aproximadamente se emplearon 2.000 nuevos trabajadores españoles entre junio y diciembre de 1915<sup>23</sup>.

Sin duda, el sostenimiento de la población militar flotante planteó el reto más importante a los británicos. Fueron necesarios suministros franceses. En diciembre de 1914 las autoridades inglesas habían llegado a un acuerdo con el General Louis H. Lyautey para el abastecimiento desde

---

<sup>20</sup> J.M. Kenworthy, *op. cit.*

<sup>21</sup> *Vid.* M. Harvey, *op. cit.*, p. 132; W. Jackson, *op. cit.*, p. 265.

<sup>22</sup> *El Gobernador Militar al Cónsul General en Tánger*, n.º 2081/15, Gibraltar, 29 de octubre de 1915, caja *The First World War 1914-1915, Wounded Soldiers, Gifts and Entertainment 1915. Foodstuffs; reseves of supplies, 1914-1917*, en los *Gibraltar Archives*, Gibraltar (en adelante, GA).

<sup>23</sup> Sobre la cifra de los trabajadores españoles empleados en Gibraltar puede consultarse la correspondencia entre el Gobernador Militar del Campo de Gibraltar y el Ministerio de Estado, tratándose de un asunto de calado bilateral. *El Gobernador Militar del Campo de Gibraltar al Ministro de Estado*, confidencial, Algeciras, 3 de marzo de 1915, leg. H2491 SGB 1911-1926, AMAEM.

Marruecos<sup>24</sup>. Se trataba de un régimen de concesión en el que los beneficiarios eran exportadores marroquíes, que actuaban a modo de consorcio. Según lo estipulado, el Gobierno de la colonia debía designar a un proveedor de Casablanca o, en su defecto, Larache o Mazagán, que se encargaría además de fletar la mercancía. Este último exportaría tomando como referencia el precio ofertado en destino<sup>25</sup>. La lógica del sistema llevó a las autoridades británicas a negociar directamente, prescindiendo de intermediarios cuya competencia tenía como efecto el incremento de los precios. Desde ese punto de vista, el impacto de Gallipoli modificó la estructura del comercio entre Gibraltar y Marruecos.

Por ejemplo, en mayo de 1915, se produjeron cambios cuantitativos y cualitativos en un mercado en alza como el de los huevos. Tras el fuerte tirón de la demanda en la colonia inglesa, las autoridades del Protectorado francés intervinieron limitando la exportación mensual a 500.000 huevos (una cifra susceptible de corregir en un área tradicional de contrabando)<sup>26</sup>. La Casa *Kandor-El-Mokadem* junto a sus asociados *Ohana* en Casablanca y *Rafael Ruiz* en Mazagán, canalizaron en gran medida el tráfico hacia Gibraltar desde el puerto español de Larache, tomando además el control de los circuitos de distribución. Desplazaron por completo a la firma gibraltareña *Ballestrino*<sup>27</sup>.

Pero la contribución, o mejor dicho el negocio, del Marruecos francés con Gibraltar no se agotaron en esa partida. Se añadió la exportación mensual de casi 1.500 aves de corral y 80 t de cebada<sup>28</sup>. Todas esas provisiones se gestionaban en Gibraltar por los *Army Service Corps* (A.S.C.), la unidad especial del ejército británico encargada de asegurar líneas de co-

---

<sup>24</sup> Louis Hubert Lyautey (1854-1934), tras servir en Argelia (1890-92), Indochina (1894-1897) y Madagascar (1897-1902), fue destinado como General de División para ocupar la ciudad marroquí de Oujda, tras el tratado de Fez se convirtió en Alto Comisario de la zona ocupada y más tarde Residente General, máxima autoridad francesa en Marruecos. Para la conexión entre la administración colonial francesa en Marruecos y la improvisación de la estrategia en el Mediterráneo occidental, véase C.M. Andrew y A.S. Kanya Forstner, «The French Colonial Party and French colonial war aims, 1914-1918», en *The Historical Journal*, IV, 1974, pp. 79-106.

<sup>25</sup> *El Vicecónsul británico en Rabat a la Secretaría Colonial*, copia, Rabat, 27 de mayo de 1915, *The First World War 1914-1918, eggs from Morocco, GA*.

<sup>26</sup> *Ibid.*

<sup>27</sup> *Ibid.*

<sup>28</sup> Estas cifras se estuvieron verificando entre mayo de 1915 y junio de 1916. *The First World War, 1914-1918 Special Trade War, Barley from Morocco. File. Army Service Corps, ibid.*

municación y transporte para avituallar a los soldados en el frente<sup>29</sup>. Fue así como la militarización del depósito y administración de los abastos permitió prescindir de los intermediarios de la plaza, que —hasta entonces— habían ocupado un papel protagonista en las transferencias hacia Marruecos<sup>30</sup>.

La entrada de productos básicos en Gibraltar no sólo respondió a las necesidades planteadas por la sobrepoblación militar. Los datos resultan elocuentes. En octubre de 1915, el General Miles cifraba que para el sostenimiento mensual de los más de mil soldados, que estaban internados en los buques hospitales, se requerían 400 aves de corral<sup>31</sup>. La importación se hallaba muy por encima de ese promedio. El crecimiento exponencial de la población, multiplicándose por 10, tampoco podría justificar por completo esas cifras de consumo interno. Además, el General Lyautey levantó en noviembre de 1915 las restricciones sobre la exportación de huevos y aves de corral, en claro ascenso durante el momento álgido de la retirada de las tropas<sup>32</sup>. Aunque proporcionalmente muy inferiores, los abastos españoles también entraban en la colonia por la aduana de La Línea de la Concepción. Los montantes más significativos de esa exportación fueron los siguientes: carbón vegetal 667 t; aceite de oliva 178,6 t; patatas 50 t; garbanzos 18,2 t; jamones y embutidos 14,2 t; guisantes verdes 10,5 t; cebada 6,4 t; y arroz 1,2 t<sup>33</sup>. Para hacernos una idea de la proporción entre los suministros franceses y españoles, conviene citar un documento de la Secretaría Colonial, según el cual de cada 25 huevos suministrados del exterior, uno procedía de España<sup>34</sup>.

Volviendo sobre el cometido de los A.S.C., estimamos que, entre mayo y noviembre de 1915, más de tres millones de huevos, diez mil aves de corral o seiscientas toneladas de cebada se destinaron desde Gibraltar al Mediterráneo oriental, un escenario donde llegaron a combatir cerca de

<sup>29</sup> *Ibid.*

<sup>30</sup> Según las estimaciones del secretario colonial la ausencia de intermediarios gibraltareños suponía un ahorro de un 25% en el precio final de la mercancía. *Ibid.*

<sup>31</sup> Doc. cit. *The First World War 1914-1918, Miscellaneous papers, ibid.*

<sup>32</sup> *Colonial Secretary Office*. doc. s/n., noviembre de 1915. *The First World War 1914-1915, Wounded Soldiers, Gifts and Entertainment 1915. Foodstuffs; reserves of supplies, 1914-1917, ibid.*

<sup>33</sup> *El Ministro de Hacienda al Ministro de Estado*, Madrid, 10 de noviembre de 1917, leg. H2491 SGB 1911-1916, AMAEM.

<sup>34</sup> Estadísticas de importación, *Colonial Secretary Office*. doc. s/n. *The First World War 1914-1918, eggs from Morocco, GA.*

750.000 británicos. Gibraltar no sólo reparó los buques que atracaron en su puerto en escala hacia o desde Malta, también los nutrió.

En ese sentido, Gallipoli significó una llamada de atención sobre las concepciones erróneas que durante muchos meses los Estados Mayores de los beligerantes abrigaron acerca de la clase de guerra que se libraba. La logística que exigía un conflicto de las dimensiones de aquél, obligó a redefinir la estrategia en el Mediterráneo tras el fracaso en los Dardanelos.

En lo que a Gibraltar concernía, se reforzó su condición de centro re-exportador. La colonia inglesa no sólo recibió de países amigos o aliados, como España y Francia respectivamente, también proveyó a éstos de productos estratégicos y de primera necesidad en grandes cantidades. Paul Halpern consideró que fue el enclave aliado mediterráneo donde la cooperación internacional se efectuó sobre bases más sólidas<sup>35</sup>. A continuación daremos contenido a alguna de esas dinámicas de cooperación, uno de cuyos máximos referentes se halló en el mercado energético de la plaza.

## 2.2. *Bases de cooperación: la reasignación de productos estratégicos en el Estrecho*

La *Gibraltar Petroleum Company*, asociada a la petrolera americana *Vacuum Oil Co.*, surtía de gasóleos a puertos marroquíes y andaluces. Gestionaba un rentable menudeo de combustible procedente de Estados Unidos o Gran Bretaña vía Lisboa, (donde la compañía matriz tenía su centro de operaciones más cercano) hacia establecimientos vecinos, fundamentalmente de Tánger, Melilla, Mazagán, La Línea y Algeciras. Además, la *Gibraltar Petroleum* disponía de otras filiales, como la *Casa Busquets Brothers* con sede en Sevilla, que a su vez abastecía a proveedores españoles. En 1914 los promedios quincenales de exportación total se cifraron aproximadamente en unos 50 barriles (1.135,8 litros)<sup>36</sup>. Sus operaciones no implicaban transacciones a gran escala, pero aún así la firma obtenía beneficios al servirse de la infraestructura de una gran petrolera como la *Vacuum*.

Lógicamente la irrupción de la guerra distorsionó las operaciones de compra y venta del combustible. A partir de agosto de 1914 cualquier

<sup>35</sup> P.G. Halpern, *A naval History of World War I*. UCL Press, London, 1994, p. 395.

<sup>36</sup> Unos 50 barriles serían aproximadamente 300 galones. *El Secretario de Estado para las colonias al Gobernador Militar*, secreto, 14 de septiembre de 1915, CO 91/459, TNA.

transferencia debía ser autorizada desde Gibraltar por el *Senior Naval Officer (S.N.O)*, una vez pasada por el filtro del Centro de Inteligencia Naval del Almirantazgo en la colonia. Ese departamento manejaba información sobre las casas de comercio españolas y marroquíes involucradas en las transmisiones, por lo que se hallaba en condiciones de atestiguar la «fiabilidad» de las mismas. El combustible no podía llegar bajo ningún concepto a manos enemigas, que lo utilizaran para el abastecimiento submarino.

En teoría, la preocupación por el negocio de la gasolina encauzado hacia los puertos vecinos tendría que haber desaparecido de Gibraltar con la prohibición de 19 de marzo de 1915 de exportar gasóleos y derivados del petróleo, excluyendo a otros territorios británicos. Pese a ello, esa clase de envíos de combustible, lejos de disminuir en los meses siguientes, se incrementaron excepcionalmente por razones de estrategia en el área. Según las estadísticas de la Secretaría Colonial, entre el 1 de abril y el 15 de septiembre de 1915 la exportación de gasolina (procedente de los Estados Unidos) a Marruecos alcanzó la cifra de 108.793,816 litros. De ellos, 47.764,176 fueron entregados a la autoridad militar gala, 38.768,64 a la española y 22.261 recalaron en la zona internacional de Tánger<sup>37</sup>. Aunque los intereses franceses resultaron los máximos beneficiados, habría que destacar las importantes cantidades consignadas a españoles. Además de a la armada española, se favoreció a privados como a la naviera valenciana *Correos de África*, que prestaba íntegramente su tonelaje a la causa aliada<sup>38</sup>.

Algo similar ocurrió con el carbón mineral. Durante la guerra este supuso el apartado más importante en materia energética respecto a Gibraltar. Las facilidades para el carboneo habían constituido tradicionalmente uno de los activos más sobresalientes de la posesión del Peñón para los británicos. Su carácter de escala obligada, en las rutas de comercio entre Gran Bretaña y el Mediterráneo, había consolidado al *Gibraltar Coaling Depot* como uno de los surtidores más dinámicos de la región. La óptima relación calidad-precio del mineral, generalmente traído en lastre desde

---

<sup>37</sup> *El Gobernador de Gibraltar al Secretario de Estado para las colonias*, oil 70/44 315, telegrama, 15 de octubre de 1915, *ibid*.

<sup>38</sup> Sobre las relaciones preferentes del dueño de la naviera, senador por el Partido Liberal José Juan y Dómine, con el Departamento de Inteligencia Naval del Almirantazgo durante la guerra, véase *War Trade Intelligence Department, weekly bulletins*, FO 833/16, TNA.

Gales, resultaba muy atractiva para los mercantes que atracaban en puertos vecinos. A esto se añadían las buenas condiciones que se obtenían para el flete desde la colonia. El mercado energético de Gibraltar era el más competitivo de todos cuantos se localizaban en el Estrecho. Y pese a que se impondrían fuertes restricciones al tráfico del carbón con la guerra, los cambios inducidos fueron *a priori* menos evidentes que en el mercado de la gasolina.

El Departamento de Inteligencia Naval debía conocer el *stock* en posesión de los distribuidores; y el *Chief Examining Officer*, bajo las órdenes del *S.N.O.*, fijaba las cantidades del mineral que podían transferirse en cada una de las operaciones con licencia. En 1915 se incrementó la exportación alrededor de 80.000 y 90.000 t respecto al año anterior, ascendiendo a un total de 365.000 t<sup>39</sup>. Ese aumento lógico, teniendo en cuenta la arribada continua de buques en escala hacia o desde Malta, no significó un mayor volumen de ganancias para la asociación de carboneros de la plaza. La fijación de precios y la aplicación del principio de «*taxation of war profits*» alejaron la venta del mineral de bases comerciales. Así se lo comunicó la Secretaría Colonial al Director del *Gibraltar Coaling Depot*, John Mackintosh<sup>40</sup>: «*the keeping up of the coal supplies here for British and Allied Shipping, and perhaps for neutral ships in the service of the Allies, is a war necessity, and should be treated on a non-commercial basis*». Los depósitos del Almirantazgo estaban surtiendo a intereses franceses y españoles. Pero Mackintosh y sus socios creían que ese avituallamiento a otros puertos de la región entrañaba un acto de competencia desleal, ya que beneficiaba a una firma sobre las demás, la *London Coal Company*, contratista del Almirantazgo<sup>41</sup>.

Una aproximación numérica a la importancia de las remesas de carbón mineral exportadas en ese régimen, podría obtenerse a partir de las licencias concedidas a Rabat entre septiembre de 1915 y agosto de 1916. Éstas alcanzaron un valor de 20.000 t y el coste del flete por tonelada osciló entre las 52 y 56 libras esterlinas<sup>42</sup>. Dicho tráfico representó una corriente de

---

<sup>39</sup> *El Gobernador de Gibraltar al Secretario de Estado para las colonias*, confidencial 14530, Gibraltar, 11 de marzo de 1916, CO 491/461, *ibid.*

<sup>40</sup> *Flag Captain al Secretario colonial*, adjunto n.º3 confidencial 14530, Gibraltar, 9 de marzo de 1916, *ibid.*

<sup>41</sup> *Ibid.*

<sup>42</sup> *El Secretario de Estado para las colonias al Gobernador Militar*, doc. s/n., copia, 4 de septiembre de 1916, *The First World War, 1914-1918. Miscellaneous Files, GA.*

ingresos muy a tener en cuenta para el Almirantazgo. A ello se añadía que los barcos franceses encargados de la vigilancia en las costas de Marruecos repostaban directamente en Gibraltar. Éste supuso un medio de aprovisionamiento más económico, puesto que la tonelada de carbón se vendía al equivalente en libras de unas 60 pesetas<sup>43</sup>. Respecto a las prestaciones a España, como ya se ha señalado, existió una clara dicotomía entre intereses públicos y privados. Entre los primeros, habría que destacar los servicios de la Marina en Ceuta y Málaga realizados en virtud del principio de reciprocidad entre las administraciones británica y española. Generalmente la cifra autorizada bajo este concepto rondó las 400 t, aunque las concesiones se hacían siempre de manera excepcional, sin una periodicidad fija<sup>44</sup>. En la segunda clase de beneficiarios incluiríamos a importadores de carbón locales y navieras incluidas en la *White List*<sup>45</sup>.

Pero, el compromiso contraído en el Estrecho por los británicos con sus aliados franceses no se circunscribió al combustible. Por ejemplo, la acumulación coyuntural de chatarra en Gibraltar en el mes de enero de 1916, como consecuencia de la intensificación del trabajo de reparación de buques, abriría un nuevo capítulo de suministros estratégicos<sup>46</sup>. A inicios de febrero el *War Trade Department* autorizaba la exportación de chatarra, zinc y cobre desde Gibraltar a Marsella y Génova<sup>47</sup>. Atendiendo a las licencias tramitadas en la colonia entre mayo y diciembre de 1916, se destinaron a la *Sociedad Minero Metalúrgica (Altos Hornos)* de Málaga aproximadamente 1.600 t de acero, 46 t de cable y 8.000 t de chatarra<sup>48</sup>. La tonelada de chatarra tenía un precio inicial de 3 a 4 libras para las industrias contratistas del ejército francés, como ocurría con *Al-*

<sup>43</sup> La cifra de 60 pesetas proviene de un documento dirigido por un mayorista al Cónsul General en Sevilla, *R. Fleming al Cónsul General en Sevilla*, Sevilla, 22 de octubre de 1915, FO 185/1244, TNA.

<sup>44</sup> Comunicación de la Secretaría Colonial anexo al despacho consular, SC núm. 19, Gibraltar, 11 de febrero de 1918, leg. H2491 SGB 1911-1926, AMAEM.

<sup>45</sup> Compañías que prestaban servicios al Almirantazgo y gozaban de preferencia a la hora de carbonear en Gibraltar. Anexo al despacho del *Cónsul General en Gibraltar al Ministerio de Estado* SP d. núm. 48, 22 de mayo de 1915, leg. H1899, CCEG 1913-1932, *ibid.*

<sup>46</sup> *El Gobernador militar al Secretario de Estado para las Colonias*, n.º 18, Gibraltar, 16 de enero de 1916, *The First World War, 1914-1918, steel, scrap iron, GA*.

<sup>47</sup> *El Subsecretario de Estado al War Trade Department*, 4561/1916, Londres, 1 de febrero de 1916, *ibid.*

<sup>48</sup> Las cantidades resultantes son producto de la suma de las licencias de exportación halladas en la documentación, teniendo por tanto el carácter de estimación, *ibid.*



*tos Hornos*<sup>49</sup>. La factoría malagueña recibiría materia prima vía Gibraltar de las más diversas y variopintas procedencias: desde un pecio hundido hasta de la industria corchera del Campo, cuyos empresarios decidieron hacer negocio vendiendo su maquinaria antigua en la colonia<sup>50</sup>. El Centro de Inteligencia Naval inspeccionaba las operaciones. La existencia de una numerosa comunidad alemana en Málaga exigía un control exhaustivo sobre los intermediarios, más si cabe en el caso de *Altos Hornos*. Por eso, para garantizar la fiabilidad de las transacciones, las autoridades navales británicas eligieron a Pedro Ruiz, miembro del Consejo de Dirección de la metalúrgica, como consignatario y fletador exclusivo de la mercancía<sup>51</sup>.

También se beneficiaron del negocio de la chatarra otras factorías aliadas ubicadas en la región. Por ejemplo, la firma gibraltareña *Levy & Co.* obtendría los permisos pertinentes para suministrar latón a factorías de pescado en Ceuta, cuya producción en conserva se destinaba a Londres, Malta, Génova y Marsella<sup>52</sup>. Al contrario de lo que había sucedido con el avituallamiento energético, algunos distribuidores locales al fin lograron un amplio espacio para lucrarse. La progresión de la demanda de víveres en el frente así lo determinó. La legislación de guerra debía adaptarse a la realidad del desgaste ocasionado en los beligerantes tras dos años de enfrentamiento. La movilización de recursos exigía ampliar los concesionarios. Comenzaba la auténtica lucha por la supervivencia.

### 3. La «hora de Gibraltar»: mercantes *versus* submarinos

En febrero de 1917 la declaración de guerra submarina a ultranza tuvo repercusiones inmediatas sobre el comercio aliado. La conflagración entraba en una nueva fase en la que el control del mar constituía la garantía de la continuidad del esfuerzo bélico. La base naval de Gibraltar, que ocupaba una posición clave en las rutas entre los puertos del Canal de la Mancha y del Atlántico, por un lado, y de Marsella, Génova, Malta y Port— Said de otro, fue llamada a desempeñar un papel vital en la neu-

---

<sup>49</sup> *Ibid.*

<sup>50</sup> *El secretario colonial a Pedro Ruiz*, 1760/16, Gibraltar, 9 de septiembre de 1916; *Hermanos Conte a la Secretaría Colonial*, Algeciras, 12 enero de 1919, *ibid.*

<sup>51</sup> *G.S.O. (naval) al Secretario Colonial*, Gibraltar, 26 de agosto de 1916, *ibid.*

<sup>52</sup> *Levy & Co. al tesorero colonial*, Gibraltar, 12 de agosto de 1918, *ibid.*

tralización de la destructiva arma germana: centralizar el tráfico mercante entre el Mediterráneo y el Atlántico y viceversa.

### 3.1. *El sistema de convoyes*

Según constaba en la propuesta del Almirantazgo de 27 de abril de 1917, Gibraltar era elegido cabecera del sistema de convoyes por localizarse en un desfiladero marítimo, donde el agrupamiento en línea de los buques permitía cubrir más superficie respecto a la amenaza submarina<sup>53</sup>. Además, los navíos quedaban protegidos en dos áreas de especial actividad enemiga: la entrada al Atlántico y la zona del Canal de la Mancha. El puerto de llegada del convoy siempre se hallaba en las islas británicas, en tanto que se realizaban las escalas pertinentes en la costa francesa, dependiendo de la ruta de los buques concretos que integraran cada expedición.

La oficina del *S.N.O.* de Gibraltar, antes de autorizar la salida, debía coordinarse con las de sus homólogos en los observatorios navales de Milford, Falmouth, Plymouth o Brest. El primero se encargaría de transmitir por cable el programa de navegación, la velocidad mínima del convoy, la composición del mismo y los diferentes puertos de destino. El Almirantazgo dejaba a discreción de la máxima autoridad naval en Gibraltar la elección de las coordenadas de navegación, en virtud de los patrones de actividad submarina detectados en ese momento en la entrada del Mediterráneo.

De ese modo, el nuevo régimen que regía las comunicaciones mercantes comenzó a ser operativo en mayo de 1917. La formación del convoy seguiría reglas muy estrictas<sup>54</sup>. Hierro y cereales componían las cargas determinantes para establecer la prioridad de la inclusión de los buques en la expedición. El tonelaje total en cereales siempre debía destinarse en una proporción equitativa a puertos franceses y británicos, mientras que dos tercios del mineral transportado desembarcarían forzosamente en Gran Bretaña<sup>55</sup>. Los convoyes se integraban de un número mínimo de 16 naves y un máximo de 20. En ningún caso los navíos podían estar detenidos en la base del Peñón durante más de 4 días, plazo máximo para que estuviesen listas las providencias necesarias para la partida del convoy<sup>56</sup>.

---

<sup>53</sup> ADM, *Secret*, 3412, n.º 1, *Admiralty* (en adelante, ADM) 137/2570, TNA.

<sup>54</sup> *Ibid.*

<sup>55</sup> *Ibid.*

<sup>56</sup> *Ibid.*

Además, los capitanes de los mercantes tenían que ser informados en esos días acerca de las medidas de seguridad durante la travesía. De ahí que el Almirantazgo, consciente de la falta de experiencia de aquéllos en el pilotaje en formación, impartiera en Gibraltar cursos de instrucción intensiva para quienes por primera vez se unían al convoy<sup>57</sup>. Se exigía a los capitanes e ingenieros de máquinas dominar la navegación en zigzag, además de estar en condiciones de regular y adaptar rápidamente la velocidad de crucero. Antes de la salida, las luces de las embarcaciones eran manipuladas por los mecánicos para bajar su intensidad. No obstante, para pasar desapercibidos ante el enemigo, se aconsejaba que se apagasen durante la navegación nocturna o en condiciones meteorológicas adversas.

Los navíos salían generalmente de la bahía de Algeciras dos horas antes del amanecer en una formación inicial de entre cuatro y seis columnas, delimitadas por cables anti-submarinos<sup>58</sup>. Las embarcaciones más lentas debían situarse en la cabeza y la velocidad máxima de crucero no podía superar las 11 millas náuticas. Los mercantes, con destino final en puerto británico, debían formar las columnas occidentales y, por el contrario, aquellos que se dirigían a las costas francesas, las orientales. Los buques con artillería se colocaban casi siempre en la primera y cuarta columna o, en su defecto, en las columnas de los extremos<sup>59</sup>. En posición central respecto a la alineación navegaba un comodoro, en calidad de *Senior Naval Officer*, cuyos movimientos originaban los de toda la formación. Cuando el comodoro juzgase que se transitaba por una zona segura, habría de ejercitar la destreza de los capitanes mercantes ordenando maniobras en zigzag durante al menos una hora al día. Su barco contaba con estación telegráfica para, llegado el caso, comunicarse con los buques escoltas. No obstante, se restringiría el uso de la telegrafía sin hilos para situaciones de emergencia. De ese modo se evitaba que los submarinos alemanes captasen las señales<sup>60</sup>.

Todos los detalles de la navegación se trataban con el máximo secreto y sólo podían conocerlos con antelación las embarcaciones escoltas. El Almirantazgo reforzó en Gibraltar la presencia de barcos armados y torpederos para las labores de escolta. Concretamente en abril de 1917 se aprobó el envío de seis destructores para acompañar a los mer-

---

<sup>57</sup> *Ibid.*

<sup>58</sup> En principio se prescribió la formación de cuatro columnas, si bien en la práctica el criterio fue variable. *Ibid.*

<sup>59</sup> *Ibid.*

<sup>60</sup> *Ibid.*

cantes hasta su salida al Atlántico<sup>61</sup>. La colocación de los destructores respecto al convoy dependía del número de los mismos disponible en la base. Normalmente guardaban una distancia de no menos de 100 yardas respecto a la formación principal, con el objetivo de impedir el acercamiento de los sumergibles a los mercantes y poder aminorar los efectos de los ataques<sup>62</sup>.

Los resultados del nuevo sistema de navegación se contrastaron muy pronto. Los mercantes que formaban parte de los convoyes escapaban de los ataques submarinos en una proporción de un 78% frente a aquellos de pabellón neutral que no iban armados<sup>63</sup>. La implantación del sistema fue un éxito, pero también comportó dificultades para Gibraltar en el terreno de la logística. La colonia debía estar preparada para el sostenimiento de la población flotante que componían las tripulaciones que continuamente desembarcaban en sus muelles, además de subvenir las necesidades de carbón y víveres de sus embarcaciones.

Hasta entonces, la plaza había sido abastecida por tres vías: desde Marruecos, la metrópoli y el resto de posesiones, y desde España. Pero en junio de 1917 la importación se resintió en la plaza, justo cuando más la necesitaba. Primero fue el azúcar de Hong Kong y, después, otros productos que formaban parte de la dieta cotidiana de la guarnición. Hasta entonces, Gibraltar había recibido semestralmente de Gran Bretaña la cantidad siguiente de abastos: 55 t de bacon; 37 t de margarina; 92 t de mermelada; 14 t de queso canadiense; 100 t de cordero; 8 t de cebada; 2.400 latas de polvo de curry; y 4.500 cajas de leche condensada<sup>64</sup>. Un Aviso aparecido en la *Gaceta Oficial* anunciaba ese mismo mes de junio que los alimentos procedentes del Reino Unido serían limitados a artículos «indispensables y de difícil adquisición en otros lugares»<sup>65</sup>. De ahí que, con la presencia en sus aguas de un orden de cien buques mercantes por semana, la dependencia de Gibraltar para su abastecimiento se hiciera más acusada respecto a Marruecos y

---

<sup>61</sup> *Ibid.*

<sup>62</sup> D.A.S.A. 27 de abril de 1917, *ibid.*

<sup>63</sup> La cifra ha sido extraída del Archivo Romanones (en adelante, AR) según los datos recabados por el embajador español en Londres, Alfonso Merry del Val al Conde de Romanones, 10 de abril de 1917, leg. 42, expediente n.º3, particular, AR.

<sup>64</sup> *El Gobernador al Secretario de Estado para las colonias*, recibido en la Secretaría Colonial en Londres a las 9.7 p.m., 8 de febrero de 1917, CO 91/464, TNA.

<sup>65</sup> *El Cónsul de España en Gibraltar al Ministro de Estado*, SP despacho núm. 49, Gibraltar, 1 de junio de 1917, leg. H1899 CCEG 1913-1932, AMAEM.

España<sup>66</sup>. La importación de víveres devino entonces la máxima prioridad, puesto que el suministro de carbón estaba garantizado por el Almirantazgo.

### 3.2. Estación carbonera de la flota mercante aliada

Durante la guerra Gibraltar venía siendo abastecida de carbón fundamentalmente por *Lambert Brothers*, quienes controlaban la *London Coal Company*. La vinculación entre dicha firma y el departamento naval suscitó desde un principio quejas entre los diferentes asociados del *Gibraltar Coaling Depot*, que se sentían perjudicados por lo que consideraban una intromisión en su área de negocio. Las protestas al Almirantazgo por ese motivo se incrementaron notablemente durante el primer trimestre de 1917. Para John Mackintosh y sus afiliados, la distribución del tonelaje de carbón en la plaza por el *Inter-ally Chartering Committee* no hacía sino consolidar la pauta precedente, beneficiando abiertamente a una sola compañía<sup>67</sup>. La presencia en el consorcio de un miembro del Consejo de Administración de la *London Coal Company*, suponía para los damnificados una señal inequívoca de la arbitrariedad que regía las concesiones de carbón<sup>68</sup>. Mientras que en abril de 1917 Mackintosh denunciaba que sus depósitos se hallaban exhaustos e incapaces de satisfacer sus compromisos con mayoristas españoles y marroquíes, los de la *London Coal* aún disponían de un *stock* adicional de 11.411 t<sup>69</sup>. Esa situación que hundía a los distribuidores locales en el mercado regional, favorecía por otro lado los depósitos rivales que los *Lambert* poseían en puertos vecinos como el de Huelva<sup>70</sup>. En algunas ocasiones, incluso los mercantes aliados habían sido desviados de Gibraltar para carbonear en la estación onubense<sup>71</sup>.

---

<sup>66</sup> *El Gobernador al Secretario de Estado para las colonias*, confidencial, Gibraltar, 16 de febrero de 1917, CO 91/464, TNA.

<sup>67</sup> *El Gobernador al Secretario de Estado para las colonias*, confidencial 20855, Gibraltar, 14 de abril de 1917, *ibid*.

<sup>68</sup> Este miembro de Consejo de Administración era identificado en diferentes reclamaciones al Gobernador de la colonia como Señor Dunn. *Ibid*.

<sup>69</sup> *Ibid*.

<sup>70</sup> Fernando Suárez, agente de *Lambert Brothers* en Huelva, disfrutaba de la condición de representante de carbones del Almirantazgo en dicho puerto, viendo su negocio extraordinariamente favorecido durante la coyuntura. *Ibid*.

<sup>71</sup> Durante el primer trimestre de 1917, de las 155.056 toneladas de carbón disponibles en la colonia, 149.456 habían sido servidas por los depósitos de los concesionarios del Almirantazgo, confidencial 20855, doc. cit. CO 91/464, TNA.

En esa línea, el General Miles expuso al Secretario de Estado para las colonias que, si las condiciones vigentes para el suministro energético se prolongaban, las firmas gibraltareñas estarían abocadas bien a la absorción por la *London Coal Company* o a la extinción<sup>72</sup>. Una vez más, el Gobernador volvía a respaldar la posición de los intereses locales, al calibrar las consecuencias que ese último escenario habría de tener para la competitividad del mercado del carbón en Gibraltar tras la guerra<sup>73</sup>.

### Depósitos de Carbón en Gibraltar (1914-1918)<sup>74</sup>

Firma	Almacenes	Capacidad <sup>TM</sup>	Carbón suministrado <sup>TM</sup> junio1916-junio1917
London Coal Company	4	7.000	248.000
John Mackintosh	7	13.000	152.000
Smith, Imossi & Co.	1	1.400	40.000
A. Mateos & Sons	1	1.200	34.000
M.H. Bland & Co. Ltd.	1	2.000	31.000
Anchor Line Ltd.	1	4.000	27.000
Thos. Mosley and Co.	1	900	3.100

Fuente: *Section II, Coaling by Commercial Firms*, CO 91/465 NA.

Sin cuestionar la prevalencia del criterio del Almirantazgo sobre el particular, Miles reclamaba una mayor participación del Estado sobre el proceso de distribución y venta del mineral para evitar beneficiar a unas compañías en detrimento de otras. Y lo cierto es que la implantación del sistema de convoyes pronto indujo cambios en el régimen de *handling* del carbón mineral, precisamente en la dirección deseada por los miembros del *Gibraltar Coaling Depot*.

<sup>72</sup> *Ibid.*

<sup>73</sup> *Ibid.*

<sup>74</sup> Entre los consignatarios de carbón privados, sin duda Mackintosh era el más importante. También comerciaba bajo las firmas de *Gibraltar Coaling Depot*, *British Coal Co.*, *Imperial Coal Co.*, *John Peacock and Co.* Además actuaba como comisionista de otras firmas como *John Carrara & Sons*, *Jos Rugeroni & Sons*, *J. Lucas Imossi & Sons*, *Francia & Co.*, *John Onetti & Sons*, e *Y. Bergel*.

A partir de mayo de 1917 creció exponencialmente la demanda de carbón en la plaza. Gibraltar debía disponer de un *stock* lo suficientemente amplio como para impedir cualquier demora de los convoyes. Esta constituyó una de las principales razones para las nuevas instrucciones del Almirantazgo en materia de carboneo. Se trataba de agilizar el proceso de reparto del combustible. Las directrices aprobadas en julio de 1917 se asentaban sobre los siguientes principios<sup>75</sup>: usar a pleno rendimiento los depósitos existentes; impedir el monopolio o prevalencia de una firma concreta sobre el resto; proteger la pluralidad de intereses privados involucrados en las transacciones; y fiscalizar las cantidades recibidas por cada una de las firmas, sin menoscabar la eficiencia de las operaciones de cada una de ellas.

En realidad se liberalizaba el mercado energético, aunque no tanto para aliviar a los mayoristas gibraltareños de la presión ejercida por la *London Coal Company*, como para multiplicar las posibilidades de avituallamiento de mineral. La consecuencia más inmediata de orden práctico de la nueva regulación, fue un incremento en las cantidades aprobadas para la distribución en la colonia. No obstante, éstas se hallaban sujetas a una serie de condiciones<sup>76</sup>:

1. El mineral debía ser fletado por los representantes de las firmas comerciales gibraltareñas en Inglaterra. Se haría de acuerdo a lo estipulado en las cláusulas de venta en estaciones carboneras del Imperio, aprobadas el 28 de junio de 1917 por el *Controller of Coal Mines*. Las calidades y las proporciones, que de cada una de ellas fueran remitidas, tenían que autorizarse previamente por el Almirantazgo en Londres; del mismo modo que los precios de los fletes debían ajustarse a los arreglos alcanzados entre el *Committee of the shippers* y los delegados del Almirantazgo.
2. Las cantidades de mineral recibidas en Gibraltar se corresponderían exactamente con aquellas cuya solicitud había sido aprobada por un comité local, que además supervisaría el estado de los *stocks* y las operaciones de compraventa. Dicho comité debía anticiparse a las necesidades requeridas por cada firma y poseía po-

---

<sup>75</sup> *El S.N.O. al Gobernador de Gibraltar*, n.º N. 39, Gibraltar, 13 de julio de 1917, CO 91/465, *ibid*.

<sup>76</sup> *Proposals for bunkering arrangements of Merchant Vessels at Gibraltar by the Commercial Coaling Company*, *ibid*.

testad para disponer de los almacenes privados en interés general. Ese órgano estaba compuesto por un oficial naval, a elección del *S.N.O.*, un representante del Gobierno militar, ambos en calidad de controladores, y otros tres, a modo de consejeros, que debían ser consensuados por las firmas comerciales de la colonia.

3. Los precios de venta serían fijados y revisados trimestralmente por el Almirantazgo en Londres. No obstante, de acuerdo con la fluctuación del coste CIF y de los gastos de la mano de obra, almacenaje y otros consumos adicionales a nivel local, el valor final podría experimentar un incremento máximo de hasta 10 libras sobre el regulado.

Otro capítulo muy importante del régimen de suministro venía dado por las responsabilidades que contraían directamente las firmas. Éstas tenían obligación de controlar todo el proceso de transferencia del mineral a los buques, incluyéndose la contratación de la mano de obra adicional que se requiriese<sup>77</sup>. Los «clientes», compañías y buques, eran asignados a las firmas directamente por el comité local. En caso de conflicto entre el comité y los depósitos sobre el particular, la opinión de los controladores sería la que prevalecería. Cualquier incremento en la solicitud de la provisión mensual de carbón debía ser aprobado por el comité. En definitiva, se trataba de evitar que las firmas se lucrarán de la transferencia bajo cuerda del *stock* entre ellas y otros terceros. De ahí que las autoridades locales realizasen inspecciones frecuentes para verificar el estado real de los depósitos<sup>78</sup>.

Como ya se ha señalado, una de las virtudes de ese sistema de concesiones residió en el incremento de *stock* en circulación. Durante la segunda mitad de 1917 la cifra de carbón servido en Gibraltar alcanzó cotas sin precedentes, superándose el millón de toneladas<sup>79</sup>. La cantidad resulta desorbitada, aún más si tenemos en cuenta las dificultades para la movilización de tonelaje en plena campaña submarina. Desconocemos el grado de exactitud de los cálculos de las autoridades del Peñón. Pero, en cualquier caso, la marina mercante británica dio una muestra contundente de superioridad en la fase final del conflicto, al garantizar el trans-

---

<sup>77</sup> *Ibid*

<sup>78</sup> *Ibid*.

<sup>79</sup> «*Coaling work at Gibraltar*» adjunto despacho, *el Gobernador al Secretario de Estado para las colonias*, Gibraltar, 9 de septiembre de 1918, CO 91/468, *Ibid*.



porte del mineral y evitar el estrangulamiento de la actividad portuaria en Gibraltar. La utilización conjunta anglo-norteamericana de la base a partir de septiembre de 1917 constituyó un factor decisivo en el incremento de la demanda energética. En diciembre de 1917, fue necesario contratar a más de mil trabajadores españoles para las tareas de carboneo. Por entonces ya se cargaban más de 22.000 t a la semana, acentuándose la tendencia en meses posteriores<sup>80</sup>. Entre enero y junio de 1918, las autoridades de la colonia computaron el mineral dispensado en unas 730.000 t (incluyéndose el tonelaje requerido por los servicios del Almirantazgo). En el otoño, la estimación para todo el año de 1918 alcanzó la cifra de 2.000.000 t revelando un fortísimo incremento de la demanda<sup>81</sup>.

### 3.3. *El desafío logístico de la presencia estadounidense*

El 14 de septiembre de 1917 el Cónsul español en Gibraltar, Francisco Martí, escribía a Madrid informando sobre la llegada de ocho buques procedentes de Estados Unidos, un número que estaba programado ampliarse a veintitrés<sup>82</sup>. Los efectivos norteamericanos permitirían redoblar la vigilancia en el Estrecho, apoyando el servicio de escolta británico a los convoyes. Además, su presencia significaría el despliegue de una fuerza aérea complementaria. Se construyeron hangares en las proximidades del puerto de la colonia y las autoridades británicas cedieron dependencias del arsenal en los muelles, para que sus aliados instalaran el centro de mando y otras oficinas adjuntas<sup>83</sup>. Se concentrarían en la base en torno a 15.000 hombres. El despliegue estadounidense iba unido indudablemente al nuevo rumbo que, en breve, tomaría la guerra. El camino de la victoria comenzaba a despejarse para los aliados. Sin embargo, las consecuencias adversas del aumento de la población militar fueron inmediatas en el mercado local: escasez de productos básicos e inflación en los precios<sup>84</sup>.

El 10 de septiembre el Gobernador de la colonia, junto a varios representantes de los *Army Services Corps* (A.S.C.), se reunió con el Co-

---

<sup>80</sup> *Ibid.*

<sup>81</sup> *Ibid.*

<sup>82</sup> *El Cónsul español en Gibraltar al Ministro de Estado*, política n.º 91, Gibraltar, 14 de septiembre de 1917, leg. H 2491, AMAEM.

<sup>83</sup> *Ibid.*

<sup>84</sup> *Ibid.*

mandante John Halligan, jefe del *staff* a las órdenes del S.N.O. norteamericano, el Contralmirante Wilson<sup>85</sup>. Los puntos a tratar tenían que ver con la sostenibilidad del abasto a la tropa. En primer lugar, se procedió a la fijación del precio de la carne, legumbres, pescado y fruta<sup>86</sup>. Sin embargo, el florecimiento del mercado negro representaba un factor decisivo en la evolución real de los precios fuera de los baremos legales<sup>87</sup>. Los norteamericanos se comprometieron a importar directamente de los Estados Unidos el grueso de su dieta básica: patatas, harinas, huevos y verduras. Los almacenes de los A.S.C. se encargarían en la colonia de surtirles de carne; y el pescado y la fruta habrían de comprarlas en el mercado «abierto» (naturalmente con precios máximos acordados)<sup>88</sup>. Las autoridades británicas se sintieron satisfechas con las garantías obtenidas. La viabilidad de la ampliación del contingente estaba asegurada en Gibraltar<sup>89</sup>. Otro asunto distinto lo representaba el abasto a la flota mercante.

Pese a que, en el otoño de 1917, el sustento de la población flotante dependía aún de las provisiones canalizadas por el consorcio franco-marroquí, se constataron cambios notables en la estructura del régimen de suministros. La casa *Kandor-el-Mokadem* vio mediatizada su actividad por la nueva legislación de Lyautey, más restrictiva sobre las exportaciones del Protectorado<sup>90</sup>. Por ejemplo, en enero de 1918, la importación de aves de corral se establecía en 1.500 unidades mensuales<sup>91</sup>. En mayo de 1917 ya se había limitado el suministro de cebada a Gibraltar en 800 quintales, destinados para uso exclusivo del *War Department*. Tan sólo se lo-

---

<sup>85</sup> *El Gobernador Militar al S.N.O.*, confidencial, copia, Gibraltar 29 de septiembre de 1917, *The First World War, 1914-1918. Wounded soldiers, Gifts and Entertainment, 1915. Foodstuffs; reserves of supplies, 1914-1917, GA*.

<sup>86</sup> *Ibid.*

<sup>87</sup> Nos gustaría llamar la atención sobre el hecho de que en el ingente caudal documental sobre contratos y operaciones de compra-venta conservados en los *Gibraltar Archives*, los precios y las cantidades de los productos exceden generalmente las restricciones impuestas por ley. Esto se hace especialmente evidente en relación a los lotes suministrados por el Consorcio Marroquí. *The First World War, 1914-1918. Special Trade War, ibid.*

<sup>88</sup> *The First World War, 1914-1918. Wounded soldiers, Gifts and Entertainment, 1915. Foodstuffs; reserves of supplies, 1914-1917, ibid.*

<sup>89</sup> *Ibid.*

<sup>90</sup> En septiembre de 1917 *Mokadem* surtía a Gibraltar de aves de corral (a un precio tasado de 90 ptas. por libra) y huevos (15 francos más un 5% de comisión equivalía al precio de 100 huevos). Sobre las restricciones de Lyautey, *el agente británico en Tánger al Gobernador de Gibraltar*, confidencial, Tánger, 14 de febrero de 1918, *ibid.*

<sup>91</sup> *Ibid.*

graría mantener por entonces la importación de huevos en cotas elevadas, a una media mensual de 400.000<sup>92</sup>. Las cifras del comercio con Marruecos se habían estancado y no crecían al mismo ritmo que la demanda en la plaza. A ello se añadía que el consorcio marroquí orientaría su exportación en los últimos meses del conflicto prioritariamente hacia Marsella. La prolongación de la guerra y la crudeza del invierno en ciernes pasaba factura a todos los beligerantes, incluido el aliado francés. La negociación con Portugal para el suministro mensual de 750.000 huevos pondría de manifiesto en mayo de 1918 la búsqueda de fuentes de aprovisionamiento alternativas<sup>93</sup>. En ese escenario, la ayuda de un país vecino y amigo como España revistió una importancia estratégica.

**Principales partidas exportadas a Gibraltar  
por la aduana de la Línea de la Concepción 1917 (kg)**

Producto	Segundo trimestre	Tercer trimestre
Ganado Vacuno	103.773	152.700
Ganado Lanar	52.882	55.746
Carbón vegetal	298.850	374.000
Patatas	86.957	147.835
Alubias	131.740	175.725
Arroz	78.450	180.200
Garbanzos		57.290
Harina de trigo	196.850	359.637
Harina de garbanzos	1.580	12.031
Lentejas	9.000	38.300
Habas		24.400
Guisantes		71.960
Pan		29.694
Aceite		28.246

*Fuente:* En AMAEM, memorando de la DGA a Gibraltar de noviembre de 1917.

<sup>92</sup> Estimación a partir de los ratios hallados en la documentación: *The First World War. Eggs from Morocco, 1914-1918. ibid.*

<sup>93</sup> *Ibid.* n.º 1194, memorando de la Secretaria Colonial, Gibraltar, 19 de mayo de 1918.

La evolución del tráfico por la aduana de La Línea de la Concepción experimentó un punto de inflexión coincidiendo con el desembarco norteamericano en septiembre de 1917<sup>94</sup>. Pero además, el 30 de julio anterior se había establecido desde el puerto de Algeciras un servicio de suministro de agua a Gibraltar.

Otro factor clave en el abastecimiento de la flota en Gibraltar, ya fuese desde España o Marruecos, lo representó el contrabando. Durante el invierno de 1918, en la provincia de Cádiz se multiplicaron los procesos por exportación clandestina de alubias, arroz y ganado<sup>95</sup>. Las limitaciones relativas al tráfico en rías y bahías se incumplían por sistema en el Campo de Gibraltar<sup>96</sup>. Los estrechos lazos económicos y personales entre las casas gibraltareñas y andaluzas les reportó pingües beneficios. Son numerosos los ejemplos en ese sentido, entre ellos citamos: a la familia Larios, la *Sociedad Industrial y Agrícola del Guadiaro (SIAG)*, de su propiedad, extendía su control sobre la mayoría de los recursos agrarios de la zona<sup>97</sup>; la *Conde Bandrés y Compañía*, fabricante de harinas con establecimientos en La Línea y Algeciras; la *Pérez Hermanos* de la Línea de la Concepción; o la *Murte Hermanos* con sede en Gibraltar y Ceuta, conectada a la familia política gaditana de los Aramburu, distribuía, entre otros productos, pastas y legumbres<sup>98</sup>.

---

<sup>94</sup> Los suministros españoles a la plaza británica por la aduana de La Línea de la Concepción son analizados en el marco de la relación bilateral hispano-británica en C. García Sanz, «Gibraltar y su Campo...», *op. cit.*

<sup>95</sup> Las subastas de partidas de alubias y arroz incautadas en las aduanas de Algeciras y, sobre todo, de Puente Mayorga entre el 3 de junio y el 5 de septiembre de 1918 alcanzaron 55,5 t y 48,6 t, respectivamente. «Aduana de Algeciras», en *El Campo de Gibraltar*, 3 junio de 1918, p. 2; Causas por contrabando en la provincia de Cádiz, Sección Ministerio de Hacienda, Fondos Contemporáneos, libro n.º 3.266; libro n.º 3.267, Archivo Histórico Nacional, Madrid.

<sup>96</sup> *Gaceta de Madrid*, 01/09/1917, n.º 244: Ministerio de Hacienda: Real orden modificando los preceptos contenidos en el artículo 248 de las Ordenanzas de Aduanas, introduciendo variaciones en el régimen a que se encuentra sometido al tráfico de bahía, p. 584.

<sup>97</sup> Los terrenos de la sociedad de los Larios abarcaban casi 25.000 has en los términos de Jimena, Casares, Manilva, Gaucín, San Roque y Los Barrios. Usufructuarios de la mayor parte de los montes públicos de la zona, Los Larios fueron promotores de una incipiente industria de explotación corchera. *Vid.* J.I. Jiménez Blanco, «Los Larios y la Industria Corchera. Un caso de industrialización fallida en el Campo de Gibraltar», en *Revista de Historia Industrial* 27 (25), 2005, pp. 49-89.

<sup>98</sup> En relación a la *Conde y Bandrés*, el *Gobernador Militar al Ministro de la Gobernación*, telegrama n.º 1.355, Algeciras, 21 de diciembre de 1917, leg. H2491, *AMAEM*; respecto a las Casas *Pérez Hermanos* y *Murte Hermanos*, el *agente diplomático de España*

Pero al puerto inglés no sólo llegaban partidas originarias del Campo, las ramificaciones de ese comercio trascendían el marco regional. Uno de sus máximos exponentes lo encarnaba la importación de 10 toneladas diarias de mermeladas procedentes de Logroño<sup>99</sup>. La situación en la colonia había desbordado todos los pronósticos de Madrid. Las cantidades de víveres solicitadas por el Gobernador Militar de Gibraltar excedían con mucho las cifras que, desde el Ministerio de Estado, se habían fijado como máximos en febrero de 1918. La política española hacia Gibraltar, además de alejarse de los preceptos de la neutralidad favoreciendo la intendencia de los aliados, fomentaba la acción de los especuladores y acaparadores de subsistencias<sup>100</sup>. Aún así, el *Foreign Office* no dudó en presionar para que los distintos gobiernos españoles, que se sucedieron hasta el armisticio, accedieran a sus reclamaciones en relación al abastecimiento de la plaza<sup>101</sup>.

Gracias a ello, Gibraltar continuó trabajando por la victoria hasta el final, actuando como un nudo de comunicaciones vitales entre el Mediterráneo y el Atlántico, además de funcionar a pleno rendimiento como centro de redistribución de mercancías y depósito de carbón. La neutralidad benévola del vecino español permitió que la colonia cumpliera durante la guerra con las expectativas depositadas por Londres acerca de su utilidad estratégica.

---

en *Tánger al Ministro de Estado*, Tánger 25 de agosto de 1917, leg. H2491 SGB 1911-1926, *ibid.*

<sup>99</sup> *The First World War, 1914-1918. Wounded soldiers, Gifts and Entertainment, 1915. Foodstuffs; reserves of supplies, 1914-1917, GA*,

<sup>100</sup> *El Embajador de España en Londres al Ministro de Estado*, SP doc. núm. 552, Londres, 18 de marzo de 1918, leg. H2491, *ibid.*

<sup>101</sup> *El Ministro de Hacienda al Ministro de Estado*, telegrama cifrado s/n, Madrid, 30 de marzo de 1918, *ibid.*