



LA NO BELIGERANCIA ESPAÑOLA Y EL BLOQUEO BRITÁNICO EN EL CONTEXTO CANARIO¹

SPANISH NON-BELLIGERENCE AND THE BRITISH BLOCKADE IN THE CANARIAN CONTEXT

Teodoro Santana Nelson*

Cómo citar este artículo/Citation: Santana Nelson, T. (2020). La no beligerancia española y el bloqueo británico en el contexto canario. *XXIII Coloquio de Historia Canario-Americana (2018)*, XXIII-080. <http://coloquioscanariasamerica.casadecolon.com/index.php/CHCA/article/view/10476>

Resumen: En nuestro trabajo ahondaremos en las relaciones diplomáticas y económicas que se desarrollan entre España y Gran Bretaña durante la Segunda Guerra Mundial (1939-1945), con especial atención a la zona atlántica de Canarias.

El bloqueo naval que impuso el Imperio británico sobre los neutrales afectó a la España franquista. Fue un factor relevante para que España decidiera finalmente no entrar en la contienda de parte de Hitler.

Así, la dependencia ibérica hacia Gran Bretaña se reflejó en este período por el férreo control de los mares y la sumisión del nuevo Estado español ante la diplomacia de hierro británica en el nuevo contexto de guerra.

Palabras clave: Segunda Guerra Mundial, Historia diplomática, Islas Canarias, bloqueo naval, no beligerancia española, Gran Bretaña.

Abstract: In our work we are going to delve into the diplomatic and economic relations that develop between Spain and Great Britain during the Second World War (1939-1945), with special attention to the Canary Island's Atlantic area.

The naval blockade imposed by the British Empire on neutrals affected Franco's Spain. It was a relevant factor so that Spain finally decided not to enter the contest on behalf of Hitler.

Thus, the Iberian dependence on Great Britain was reflected in this period by the tight control of the seas and the submission of the new Spanish State to British diplomacy in the new context of war.

Keywords: World War II, Diplomatic History, Canary Islands, naval blockade, spanish non-belligerence, Great Britain.

LA NO BELIGERANCIA

Las relaciones diplomáticas anglo-españolas han sido estudiadas por la historiografía. Sin entrar en detalle, se puede establecer cuatro grandes fases² que guían el movimiento histórico durante este período:

* Doctorado Islas Atlánticas: Historia, Patrimonio y Marco Jurídico Institucional. Beneficiario de las ayudas del programa predoctoral de formación del personal investigador dentro de programas oficiales de doctorado en Canarias concedidas por el Gobierno de Canarias (ACIISI) y cofinanciadas por el Fondo Social Europeo. Edificio de Humanidades, Despacho 132. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. C/ Pérez del Toro, 1. 35003. Las Palmas de Gran Canaria: España. Teléfono.: +34 928458922; correo electrónico: teodoro.nelson@ulpgc.es

¹ Esta comunicación se enmarca dentro de la tesis doctoral "El control británico de las comunicaciones marítimas en el Atlántico Medio Oriental: el caso de Canarias durante la Segunda Guerra Mundial".

² Sigo aquí, en líneas generales, el esquema presentado por MORADIELLOS (2016).



— Una fase de neutralidad inicial (4 de septiembre de 1939 al 12 de junio de 1940), en la que España se declara estrictamente neutral al mismo tiempo que inicia ciertos acercamientos al Eje. La reacción británica no se hace esperar: el bloqueo naval sigue en paralelo a las ayudas económicas al régimen.³ Al tiempo, se producen las primeras negociaciones anglo-españolas (1939-1941)

— Una segunda fase de no-beligerancia (12 de junio de 1940 a 22 de junio de 1941). Ante el avance alemán y siguiendo el ejemplo italiano, Franco declara la “no-beligerancia” en España. Es en este período donde llega a España Sir Samuel Hoare. Además, se producen fallidos intentos de acercamiento económico, junto con los primeros planes de conquista y un reforzamiento en el bloqueo marítimo. En este período se produce la famosa entrevista en Hendaya y la crisis de Tánger.

— Una tercera fase de “beligerancia moral” (del 13 de julio de 1941 hasta el 1 de octubre de 1943). Tras los movimientos alemanes en la URSS, se pone en marcha la División Azul para combatir junto al Eje, en la “teoría de las dos guerras”. Al tiempo, se asentaba la lucha política en el Estado franquista. La reacción anglo-norteamericana fue la interrupción de suministros y el reforzamiento del bloqueo naval. Se pone a punto una fuerza de 10.000 hombres para ocupar Canarias. Estas medidas durarían hasta febrero de 1942.

— Una cuarta fase de vuelta a la neutralidad (del 1 de octubre de 1943 hasta el final del conflicto). Viendo claro el desenlace de la guerra, España había comenzado a abandonar su política colaboracionista. El día 1 de octubre España vuelve a la más estricta neutralidad. El día 28 de enero se produce un fuerte embargo de petróleo y más delante de algodón, para someter al país íbero a las presiones aliadas. El día 2 de mayo España se compromete a expulsar a los agentes alemanes, impedir el apoyo logístico, etc. En junio de 1945 se produce el veto de la ONU al ingreso de España.

En general, la actitud adoptada por el Estado franquista puede definirse como doblemente oportunista⁴. Oportunista, pues se esperaba la oportunidad idónea para entrar en la guerra. Y nuevamente oportunista, puesto que el gobierno franquista esperaba obtener las migajas de las conquistas del Eje a pesar del extraordinario grado de dependencia de los Aliados. «Spain, although its assistance was predicated on the weakness of its economic structure and its inescapable dependence on British and Western Hemispheric supply sources, helped the Axis in every possible way⁵».

EL PALO Y LA ZANAHORIA

Dos tácticas particulares respecto a la economía de guerra se pusieron en práctica a lo largo del conflicto. Por una parte, Gran Bretaña podía hacer un uso coercitivo de sus capacidades económicas para paliar y prevenir el apoyo de España al Eje. Por otra, podía aprovechar su superioridad financiera e industrial para ofrecer tratos beneficiosos a una España devastada por la guerra.

Así se van configurando “el palo y la zanahoria”. En general, sería la coyuntura al que decidiría la aplicación de unas medidas u otras, y nunca se aplicaría de modo exclusivo una de

³ MORADIELLOS (2016) llama a esta fase “neutralidad forzada”, término usado también por FERNÁNDEZ-LONGORIA (2007). LEZCANO (1995) habla de “neutralidad vigilante” y VIÑAS (2016) habla de “neutralidad elástica”. Todos estos términos reflejan, en mayor o menor medida, el interés del nuevo Estado por colaborar con el Eje e incluso entrar en la guerra, según se desarrollaran las circunstancias.

⁴ Sobre el oportunismo político a este respecto, ver EGIDO (2005), p. 106.

⁵ MARQUINA (1998), p. 183.

ellas⁶. Sin embargo, los choques entre ambas políticas crearían no pocos conflictos en el seno de la diplomacia británica e incluso entre Estados Unidos y Gran Bretaña⁷. Vemos como la zanahoria y el palo serían tácticas distintas de una misma estrategia: la presión diplomática conjunta para impedir la entrada de España en la guerra. E incluso existieron, como hemos mencionado, planes para la ocupación preventiva de Canarias, por si dicha estrategia fallaba⁸.

En palabras de Samuel Hoare, la ayuda que podía prestar Inglaterra a España era triple: mercancías, créditos y transporte. El poder de sanción residía en «la capacidad de interrumpir esa ayuda en cualquier momento⁹». Estas ayudas existían también gracias a la dependencia económica de España con Inglaterra. Incluso podrían servir en el medio plazo para consolidar el poder británico en la península y Canarias, recuperando la influencia que perdió en las primeras décadas del siglo XX. Como ejemplo de estas ayudas, baste mencionar el acuerdo petrolífero anglo-español del 6 de septiembre de 1940, el sistema de compras preventivas o los sistemáticos envíos de trigo. Además, existieron otras tácticas como el soborno de determinados generales franquistas¹⁰.

Es importante entender que estas ayudas en realidad reflejan el control que tenían los aliados sobre la economía española, y no son sino una forma de poder financiero. La política de suministros mes a mes o, en palabras de Churchill, «abrir el grifo pero regularlo y estar atento a cerrarlo¹¹», no hacen sino reflejar las palabras de Samuel Hoare: «Sin nuestros alimentos y materias primas, en particular el trigo de Estados Unidos, y nuestros navicerts para necesidades como fosfatos, habría hambre y revolución en los próximos meses¹²».

A continuación analizaremos “el palo”, el funcionamiento general del bloqueo económico británico.

EL BLOQUEO Y LOS NAVICERTS

El bloqueo marítimo fue una política de guerra económica aplicada por los Aliados (Gran Bretaña y Estados Unidos principalmente) con el objetivo de impedir la llegada de suministros al Eje.

En general tenía dos objetivos principales: evitar el envío de suministros al enemigo y recabar información. Esta segunda tarea, más compleja, comprendía la incautación de la correspondencia, para, por ejemplo, hacerse una idea sobre el estado de la opinión pública¹³ o la obtención de datos macroeconómicos para el control estadístico de la navegación y el comercio. Incluso es posible que el gobierno británico se saltara la legalidad internacional para ello. Estas políticas iban más allá de la línea general de la actividad armada, complementándola. Otras medidas como las compras preventivas iban dirigidas en la misma dirección.

Es importante entender que las tareas de las marinas aliadas, que «eran inmensas¹⁴» pues debían asegurar el bloqueo alemán al tiempo que protegían a las marinas propias. El propio

⁶ MORADIELLOS (2005), p. 152.

⁷ A este respecto ver COLLADO (2016), pp. 29-36.

⁸ A este respecto ver BENÍTEZ (2008).

⁹ MORADIELLOS (2005), p. 218.

¹⁰ A este respecto ver VIÑAS (2016).

¹¹ MORADIELLOS (2005), p. 168.

¹² MORADIELLOS (2005), p. 175.

¹³ BENÍTEZ (2008), p. 133.

¹⁴ MICHEL (1990), p. 64.

gobierno británico daba gran importancia al bloqueo. Sin embargo, durante la phoney war las medidas adoptadas se inspiraban aún en la experiencia de 1914-1918¹⁵.

Más allá de la capacidad militar de los destructores británicos, el arma más eficaz fue la introducción del sistema de certificados navales o “navicerts”. Estos certificados se introducen en diciembre de 1939. Aunque usados durante la Gran Guerra, es en este período donde se sistematiza su uso. Junto con las garantías de buques (ship’s warrants) y el sistema de listas negras, componen el conjunto de políticas relativas al bloqueo. Un verdadero sistema de control de la navegación.

Los navicerts eran autorizaciones expedidas por las autoridades consulares que permitían comerciar con países neutrales o aliados. Supuestamente determinaban que cada barco cumplía con lo requerido por las autoridades del control de contrabando. En los puertos de embarque los consulados británicos efectuaban las comprobaciones necesarias. Los navicerts eran, en esencia, «pasaportes comerciales»¹⁶ Sin estos certificados un buque no podía obtener abastecimientos ni reparaciones en ningún puerto aliado. Evidentemente, estos eran entregados a los comerciantes que hubieran aceptado las restricciones de reexportación de los Aliados¹⁷ es decir, aquellos que estuvieran en la “safe list”.

A partir del 31 de julio de 1940 estos certificados eran emitidos de forma discrecional y los barcos que navegaran sin ellos o que vulneraran sus disposiciones podían perfectamente ser capturados. Gracias a ello se convirtieron rápidamente en un recurso «al servicio de represalias pacíficas¹⁸». Además, los navicerts agilizaban el control de la navegación, haciendo innecesario (al menos en teoría) el desvío de buques hacia puestos de control. Una carga totalmente navicertada permitía simplemente un control en alta mar. A parte de los buques alemanes y japoneses, sólo una pequeña parte de la flota mercante mundial no estaba bajo control aliado¹⁹.

De este modo, la capacidad británica para retrasar o adelantar la expedición de los navicerts unido al hecho de que debían solicitarse una vez delimitadas las opciones de compra supusieron que:

«El abastecimiento español (como el de los neutrales en general) quedó subordinado a las acciones, discriminatorias o retardatorias, de los organismos de guerra económica aliados [...] Los navicerts se convirtieron en una auténtica pesadilla según la cual nada cabía hacer, salvo doblegarse. Y, ni que decir tiene, la dictadura se doblegó²⁰».

El sistema de navicerts en la práctica suponía un control del tráfico marítimo comercial como nunca antes se había visto, integrándose en el sistema burocrático organizado por el poderío naval británico. El debilitado régimen franquista aceptaba sin lugar a dudas dicha organización minuciosa del mar.

Parece bastante claro que el conjunto de estas medidas «notably reduced the free flow of goods from Spain²¹». La población acertaba al temer que «el nuevo conflicto agravara los problemas de abastecimiento²²». Si bien el impacto del bloqueo no se notaría tanto en la importación de trigo. A partir de septiembre de 1941 se aumentarían las importaciones

¹⁵ Cuando aparecen por primera vez en 1916 el sistema fue llamado “Letters of Assurance” MEDLICOTT (1978), p. 95.

¹⁶ MEDLICOTT (1978), p. 94.

¹⁷ INAC (2006), p. 27.

¹⁸ MORALES (1980), p. 130.

¹⁹ MILWARD (1986), p. 358.

²⁰ VIÑAS (2016), p. 34.

²¹ MARQUINA (1998), p. 173.

²² SEVILLANO (1993), p. 362.

mensuales a 100.000 toneladas, y al doble en febrero del mismo año. El impacto del bloqueo si se notaría más en las importaciones de petróleo²³. Este bloqueo propiciaría el acuerdo anglo español sobre el petróleo del 6 de septiembre de 1940.

Cabe destacar que los navíos del Estado no estaban exentos de estos certificados, ni siquiera los destinados a las Fuerzas Armadas. Tampoco estaba libre de control el tráfico “soberano”, como al que se dio entre Canarias y España, lo cual provocó choques entre las leyes y las jurisprudencias de ambos países.

De todo esto sacamos en claro dos cosas. Primero, que el bloqueo funcionó tanto como medida de prevención como arma al servicio de los intereses político militares británicos. Segundo, que la dependencia española del imperio británico era lo suficiente como para influir de forma determinante en la política exterior del primer franquismo.

Así, evaluar las políticas del bloqueo nos puede llevar a reanalizar la no-beligerancia española en su conjunto. Y por supuesto, el carácter de España como potencia.

LA ZONA ATLÁNTICA CANARIA

El archipiélago canario junto con su zona atlántica es relevante en este proceso histórico por los siguientes motivos:

En primer lugar, las Islas eran un puerto de escala de los buques que venían de América Latina, desde donde venían gran parte de los fundamentales recursos para la devastada economía española, como el trigo argentino.

En segundo lugar, importante situación geoestratégica de Canarias como guardián del Mediterráneo hizo que durante la guerra se convirtiera en un foco de atención, como lo demuestra la petición de Hitler a Franco de entregarle una de las islas Canarias, o los ya mencionados planes para la invasión de las Islas por parte británica.

En tercer lugar, en Tenerife se encontraba la única refinería petrolífera del país. El riesgo de reexportación hacia el Eje y la importancia vital del recurso convertirían a las Islas en un punto caliente de las medidas del bloqueo. Por ejemplo, hacia finales de julio las legaciones británicas en Colombia y Venezuela dificultaban la concesión de navicerts a los petroleros con destino a la refinería, destacando el caso del petrolero panameño C.J. Ibarkdull, que fue amenazado por los cargadores con cancelar toda la operación si no se conseguía autorización²⁴.

Para la navegación entre España y Canarias se requería el Ship Navicert, previo acuerdos especiales que permitieron flexibilizar la aplicación de estos certificados²⁵. Sin embargo, estaban exentos de presentar tales navicerts si eran «ships engaged solely in local traffic between ports in Spain and ports in Spanish and International Morocco and the balearic islands²⁶», aunque podía solicitarse uno igualmente. No parece tampoco que afectara a las importaciones de trigo que, aunque controladas, eran ya de hasta 200.000 toneladas mensuales en 1941²⁷. Conviene recordar que este tipo de navicerts se concedían cuando el barco ya estaba en posesión de otros certificados y del visto bueno de las autoridades navales correspondientes. En realidad, esta adecuación era simplemente una forma de agilizar el control de la navegación española y del bloqueo británico.

También es importante entender las especificidades de la economía canaria. Por ejemplo, la limitación de determinadas licencias de importación a finales de 1940 no afectó a los

²³ BENÍTEZ (2008), p. 110.

²⁴ BENÍTEZ (2008), p. 110.

²⁵ MEDLICOTT (1978), p. 441.

²⁶ MEDLICOTT (1978), p. 420.

²⁷ BENÍTEZ (2008), p. 110.

tomates canarios. No obstante, las dificultades para fletar los buques provocaron que pasara un mes sin que llegaran estos frutos a Gran Bretaña, con pérdidas estimadas de 40.000 libras esterlinas²⁸. Esta dificultad para conseguir buques estaba presente también en las exportaciones de productos canarios hacia la península.

Tampoco debemos obviar las dificultades comerciales presentes en las Islas. Por ejemplo, la Dirección General de Comercio impidió que se llevaran a cabo las importaciones necesarias para el funcionamiento de la industria tabaquera tinerfeña. O el fracaso mismo de desviar buques que venían desde América del Sur para las exportaciones de mercancías canarias. Además, se debe tener en cuenta el impacto de la política autárquica en Canarias, junto a las deficiencias de la gestión provocadas por el Mando Económico.

CONCLUSIONES

Debido a que aún seguimos profundizando en nuestra investigación, más que de conclusiones debemos hablar de conclusiones “esperadas”. Queremos resumir, en pocas líneas, las primeras capas de nuestro objeto de estudio.

Primero, que el estudio del bloqueo nos permitirá entender hasta dónde llegaba el control británico y a su vez, la dependencia española. Esto nos puede ayudar a entender mejor lo forzoso de la neutralidad española.

Segundo, nuestro marco espacial es un prisma cualitativo y cuantitativo del bloqueo marítimo y su importancia. Sus particularidades hacen que salgan a la luz fuerzas históricas que son más difíciles de ver en otros lugares.

Tercero, que el sistema de navicerts sirvió como un mecanismo más complejo de lo que se cree, y que iba más allá de impedir que España enviara suministros al Eje.

Cuarto y último, que se produjeron violaciones de la legalidad y la neutralidad por ambos bandos, reforzando los tres puntos anteriores.

BIBLIOGRAFÍA

- COLLADO SEIDEL, C. (2016). *El telegrama que salvó a Franco. Londres, Washington y la cuestión del régimen (1942-1945)*. Barcelona: Crítica.
- DÍAZ BENÍTEZ, J.J. (2008). *Anglofilia y autarquía en Canarias durante la II Guerra Mundial*. Santa Cruz de Tenerife, España: Idea.
- DÍAZ BENÍTEZ, J.J. (2008). «Los proyectos británicos para ocupar las islas atlánticas durante la no beligerancia española (1940-1943)». *Hispania Nova*, 11, pp. 93-120.
- EGIDO LEÓN, A. (2005). «Franco y la Segunda Guerra Mundial. Una neutralidad comprometida». *Ayer*, 57, pp. 103-124.
- FERNÁNDEZ-LONGORIA MUÑOZ-SECA, M. (2007). *La diplomacia británica y el primer franquismo. Las relaciones hispano-británicas durante la Segunda Guerra Mundial*. Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED). Recuperado de <http://e-spacio.uned.es/fez/eserv/tesisuned:GeoHis-Mfernandez/Documento.pdf>. [Última consulta 16/08/2018].
- İNANÇ, G. (2006). *The politics of ‘active neutrality’ on the eve of a new world order: The case of Turkish chrome sales during the Second World War*. Middle Eastern Studies. Friedrich-Alexander-Universität.

²⁸ BENÍTEZ (2008), p. 111.

- MEDLICOTT, W. (1978). *The economic blockade*. Londres, Reino Unido: London and Nendeln HSMO.
- MICHEL, H. (1990). *La Segunda Guerra Mundial I*. Madrid, España: Akal.
- MORALES LEZCANO, V. (1995). *Historia de la no beligerancia española durante la Segunda Guerra Mundial*. Madrid, España: Cabildo Insular de Gran Canaria.
- MORADIELLOS, E. (2005). *Franco frente a Churchill. España y Gran Bretaña en la Segunda Guerra Mundial*. Barcelona, España: Península.
- S. MILWARD, A. (1986). *Historia económica mundial siglo XX. La Segunda Guerra Mundial, 1939-1945*. Barcelona, España: Crítica.
- SEVILLANO CALERO, F. (1993). «Opinión y política internacional. Los españoles ante la Segunda Guerra Mundial y el Bloqueo Exterior (1939-1946)». En TUSELL, J. (coord.). *El régimen de Franco, 1936-1975: política y relaciones exteriores*. Madrid: Universidad Nacional de Educación a Distancia, Madrid, pp. 359-369.
- VIÑAS, Á. (2016). *Sobornos. De cómo Churchill y March compraron a los generales de Franco*. Barcelona, España: Crítica.