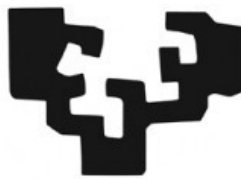


LA MARINA ALEMANA Y LA ESPAÑA DE FRANCO

1936-1945

eman ta zabal zazu



Universidad
del País Vasco

Euskal Herriko
Unibertsitatea

Doctorando: Iñigo Gómez García

Director: Ricardo Miralles Palencia

Programa de Doctorado en Historia Contemporánea

Departamento de Historia Contemporánea

Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea

ÍNDICE

Índice	11
Lista de abreviaturas	13
Agradecimientos	15
Sobre los rangos y las traducciones	19
Hipótesis, estado de la cuestión y metodología	21
Introducción: los contactos germano-españoles	41
Primera Parte	
La guerra civil española, 1936-1939	
Capítulo 1 – El rescate de refugiados	63
Capítulo 2 – La colaboración directa	99
Capítulo 3 – Los «planes de represalia» y los incidentes militares	133

Interludio	195
------------	-----

Segunda Parte
La Segunda Guerra Mundial, 1939-1945

Capítulo 4 – La España no neutral	209
Capítulo 5 – Las operaciones que no fueron	271
Capítulo 6 – Españoles en la Marina de guerra alemanas	313
Coda	343
Conclusiones	347
Anexo	353
Apéndice fotográfico	359
Fuentes	371

LISTA DE ABREVIATURAS

AusAmt: *Auswärtiges Amt*, Ministerio de Asuntos Exteriores alemán

BA-MA: *Bundesarchiv Militärarchiv*, Archivo Federal Militar alemán

BdU: *Befehlshaber der Unterseeboote*, Comandante de la flota submarina

CAMPSA: Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos Sociedad Anónima

ED: *Etappendienst*, Organización de Etapas

IvS: *Ingenieurskantoor voor Scheepsbouw*, Oficina de Ingenieros para la Construcción Naval

KdF: *Kraft durch Freude*, Fuerza a través de la Alegría

OKH: *Oberkommando der Heer*, Cuartel General del Ejército de tierra alemán

OKL: *Oberkommando der Luftwaffe*, Cuartel General de las Fuerzas aéreas alemanas

OKM: *Oberkommando der Marine*, Cuartel General de la Marina de guerra alemana

OKW: *Oberkommando der Wehrmacht*, Cuartel General de las Fuerzas Armadas alemanas

SECN: Sociedad Española de Construcción Naval

SKL: *Seekriegsleitung*, Mando de guerra naval

AGRADECIMIENTOS

Una investigación como esta tesis doctoral es un trabajo, casi por definición, solitario, lo cual no es óbice para adquirir numerosas deudas con personas que, tanto en el plano académico como en el personal, han colaborado – a veces incluso sin ser conscientes de ello – en que este trabajo llegue a buen puerto. Por ello me gustaría dedicar unas palabras a quienes con sus consejos, aliento e interés me han apoyado durante los años de desarrollo de la tesis, lo cual les convierte en cierta manera también en coautores de la misma.

Primero y ante todo querría agradecer a mi director, Ricardo Miralles, su labor de guía y su apoyo constante. Esta investigación comenzó como un trabajo para su asignatura «Diplomacia, guerra y paz en el siglo XX», dentro del programa del Máster Interuniversitario en Historia Contemporánea. Esta asignatura, centrada en el análisis del contexto internacional de la guerra civil española, fue el trampolín desde el cual me lancé a este proyecto de más de cuatro años. Desde la perspectiva que da el contemplar los hechos pasados, sorprende lo mucho que puede influir una decisión que, en el momento de tomarla, parecía más bien leve. Cuando le propuse a Ricardo el tema del trabajo que quería realizar para su asignatura – el cual versó sobre la Marina alemana durante la guerra civil española – no pensé que dedicaría los próximos años a indagar en este tema. Sin embargo, así ha sido, y durante todo este tiempo he contado con su ayuda, consejo y ánimo para hacer frente a las dificultades que surgieron por el camino.

Esta tesis no hubiera sido posible sin el acceso al Archivo Federal Militar alemán, sito en Friburgo de Brisgovia. Y tal acceso hubiese sido mucho más complicado de conseguir sin la beca Erasmus+ que, gracias al buen hacer de mi director y del técnico de relaciones internacionales Alberto Carrera, pude lograr, para disfrutar de una estancia en la Albert-Ludwigs-Universität de Friburgo. También he de agradecer la colaboración del profesor Ulrich Herbert, que me acogió en dicha universidad. Asimismo he de dar las gracias al profesor Roman Köster por, amablemente, dejarme participar en su seminario acerca de la guerra civil española, a pesar de mis limitadas capacidades para expresarme

en alemán. Pude así acercarme a una perspectiva diferente del conflicto, además de acercarme a la historiografía alemana sobre el conflicto, de modo que *vielen Dank*.

Allow me now to change language, so I can properly thank some people that I had the privilege to meet at Friburg. Diego, Ellen, Franzi, Luke and Sherry, you all made my stay in “the sunniest city of Germany” much more pleasant and enjoyable. Your different backgrounds – academic and personal alike – allowed me to have a wider view when confronting with the historical phenomena of my thesis and, also, have a lot of fun. That mix is what created the bonds that we keep maintaining, one way or another, even when geography insists on keeping us separated. I won't be able to forget the never ending discussions at any time, the *gelatto*-pauses during the days of hard work at the library, and all the joy that we shared. Definitely, my stay in Freiburg was substantially better because of you and, I'm sure, my dissertation also got benefited from that experience. Therefore, thank you.

A Victor Aparicio Rodríguez, Miguel García Lerma y Xabier Herrero Acosta me gustaría decirles que son unos compañeros y colegas excepcionales. Desde aquellos tiempos del máster que ahora pudieran parecer lejanos, hemos sido capaces de mantener una relación constante, cultivando una extraordinaria amistad. A pesar de que sigan líneas de investigación que en ocasiones poco tienen que ver con la mía, siempre han estado atentos y dispuestos a oír mis comentarios, quejas e «historias de barquitos». Por su generosidad, buen humor y, en general, bonhomía, me gustaría darles las gracias, pues mi travesía a lo largo de esta investigación habría sido más yerma y aburrida sin ciertos dibujos, comentarios sarcásticos y observaciones certeras.

No puedo dejar de mencionar a mi cuadrilla en casa, en Vitoria. Aitor, Ander, Ander, Andoni, Ioritz, Jon, Juan, todos vosotros habéis sido un sostén emocional indispensable. La amistad que nos une desde hace años ha sido una valiosa red en la que caer cuando las dificultades de la tesis se hacían demasiado cuesta arriba. Contar con la posibilidad de, prácticamente en cualquier momento, desconectar, relajarse y disfrutar junto a ellos, ese apoyo, es un privilegio que atesoro y agradezco profundamente.

La ciudad de Friburgo también me dio la mayor y más agradable sorpresa de esta investigación. No es fácil encontrar a alguien que emita en tu misma frecuencia, que sea capaz de adaptarse a tus filias y fobias e, incluso, esté dispuesto a ello. No es fácil encontrar, como yo sí pude a las orillas del

Dreisam, alguien con quien compartir cada día; una compañera. Gracias, Anna, por tu apoyo constante, por tu saber escuchar, por tu cariño, y por haberme permitido disfrutar de tantas cosas a tu lado. Es un verdadero privilegio. Nuestra relación es, también, un producto de esta investigación, uno insospechado, fascinante y francamente maravilloso.

A mis hermanos Mikel, Itziar y Amaia tengo que agradecerles su paciencia, pues han sido capaces de aguantar a su hermano mayor durante décadas sin quejarse demasiado, que no es poco. Cada uno a vuestra peculiar manera, ha sido un soporte para lidiar con la rutina y la soledad propias de un trabajo de este tipo.

Por supuesto, estos agradecimientos estarían incompletos sin referirme a mi madre. Sin ella, esta investigación no habría sido posible. Desde luego esto es así desde el más la obvia perspectiva biológica, pero el agradecimiento va más allá. Su apoyo ha sido siempre total e incondicional, y ese es un regalo al que ninguna de mis palabras puede hacerles justicia. De todas formas: gracias.

Sin embargo y a pesar de lo fundamental que han sido para mí las personas citadas, me gustaría dedicar este trabajo a la memoria de mis abuelos, Félix García Abarrategi y Begoña Oyarbide Acha. Ambos vivieron y sufrieron el régimen dictatorial que enmarca gran parte de esta investigación, y sus memorias, recuerdos y, en definitiva, reliquias, han sido siempre parte de mi universo mental, más si cabe, desde su ausencia. A ellos.

En Vitoria-Gasteiz, noviembre de 2019

SOBRE LAS TRADUCCIONES Y LOS RANGOS MILITARES

Esta investigación, debido a la materia que trata y al interés que pone en la perspectiva de países extranjeros sobre la guerra civil española, se basa en gran parte en documentación y fuentes que han tenido que ser traducidas para la redacción de la tesis en español. Todas las traducciones de estos documentos u otras fuentes son obra, salvo que se indique lo contrario, del autor. Es habitual, en publicaciones que tratan terminología en otros idiomas, que estos trabajos estén trufados de términos en otras lenguas que, salvo que el lector conozca el susodicho idioma, no hacen más que entorpecer la lectura. Por ello, se ha intentado prescindir de ellos y traducirlos en la medida de lo posible, por ejemplo, a la *Kriegsmarine* se la denominará Marina de guerra alemana, o Marina alemana. Esto conlleva a que, al trabajar con varios idiomas, uno tropiece con términos que al ser traducidos pueden perder parte de su significado o que, en su versión española, no contengan los mismos matices que en la lengua original, por ejemplo, el término polisémico *Heimat*, que podría traducirse por casa, hogar, país o patria, según el contexto. En esos casos se ha decidido añadir el término original entre corchetes para esclarecer su significado y evitar así la posible pérdida de matices.

Caso aparte son los rangos militares. La mayoría de los protagonistas de esta investigación fueron hombres que pertenecieron a las fuerzas armadas de diferentes países, principalmente Alemania, España e Italia. Para facilitar la lectura y no complicarla con terminología en otros idiomas, se ha decidido traducir los rangos de estos militares, tomando como base las escalas que usa la OTAN¹. Por ejemplo, en vez de *Kapitän zur See* se dirá capitán de navío, y en vez de *Commodore*, contra almirante². Las necesidades propias de esta organización le llevaron a crear una escala de rangos

1 La escala es fácilmente consultable, por ejemplo, en la Wikipedia en inglés.

2 La única excepción a esta norma será el rango del jefe de la Marina alemana, *Großadmiral*, el cual se traducirá literalmente por gran almirante.

estandarizada para todos los países que forman parte de la misma – y a la cual pertenecen los países que se tratan en esta investigación –, escala dividida en tres categorías para abarcar cada una de las ramas de las fuerzas armadas: aire, mar y tierra. El objetivo de dicha escala unificada es comprobar fácilmente la antigüedad de los militares para evitar confusiones en cuanto a la jerarquía y organización. Si bien la OTAN es una organización anacrónica si se la compara con el marco cronológico que abarca esta investigación, este trabajo no pretende analizar ni comparar las divergencias e igualdades que los rangos de diferentes países pudieron tener. No se van a tener en cuenta las posibles diferencias en la responsabilidad, escaleta militar, simbología etc. que los militares de estos países pudieron tener. Los rangos militares sólo se proporcionan en aras de aportar más información sobre los protagonistas de este trabajo o como identificativo, pues en numerosas ocasiones sólo se dispone del apellido y del rango militar para identificar a un individuo. También es útil conocer – y por tanto apuntar – estos rangos para saber cuál fue su lugar dentro de las jerarquías de sus respectivas fuerzas armadas, y además puede servir como ayuda para comprender ciertas decisiones que estos hombres tomaron.

HIPÓTESIS, ESTADO DE LA CUESTIÓN Y METODOLOGÍA

Hipótesis

En 2019 se conmemora el 80º aniversario del fin oficial de la guerra civil española, así como el del estallido de la Segunda Guerra Mundial, conflictos ambos que devastaron España y la mayor parte de Europa y Asia. La relevancia de estos dos sucesos históricos queda probada por la ingente producción cultural – ensayística, cinematográfica, novelística... – que se ha generado durante las últimas décadas; son dos de los conflictos más tratados, más discutidos y sobre los que más se ha escrito. Es por ello que, inevitablemente, uno se sorprende al comprobar cómo tras estas décadas, hay todavía aspectos de estas guerras que no han sido abordados por los estudios historiográficos. Desde luego esa es una de las grandes virtudes de la Historia como disciplina académica, pues el paso del tiempo no agota los temas, sino todo lo contrario, se desarrollan nuevas formas de ver los hechos pasados. Nuevos datos, perspectivas, paradigmas e intereses aparecen, mostrando el carácter poliédrico que todo suceso de esta escala tiene.

En 2014, quien suscribe estas líneas cursaba el Máster Interuniversitario en Historia Contemporánea en la Universidad del País Vasco. Dentro del currículo lectivo, en la asignatura impartida por Ricardo Miralles, los alumnos debían realizar un trabajo acerca de alguna de las implicaciones internacionales de la guerra civil española. Uno de los estudiantes, interesado en las relaciones internacionales de la Alemania nacionalsocialista, y no queriendo hacer el enésimo trabajo sobre la Legión Cóndor, se planteó escribir acerca de la implicación de la Marina alemana en el conflicto fratricida. El estudiante era conocedor de alguno de los episodios protagonizados por esta Marina – el secuestro del mercante *Palos*, el bombardeo de Almería – pero lo que no sospechaba era que ese

trabajo acabaría convirtiéndose en su Trabajo de Fin de Máster y, más de cuatro años después, en esta tesis doctoral. Y es que, una vez más, asombra encontrarse con un campo de estudio prácticamente virgen dentro de este área de estudio, en el que tan sólo unos pocos historiadores han indagado, tratando unos pocos puntos dispersos sin unir y, por tanto, sin tener la posibilidad de ver una imagen más amplia que ayude a poner en contexto cada una de esas acciones o sucesos individuales.

Esta investigación por tanto, comenzó con una simple pregunta: ¿cuál fue el papel de la Marina alemana durante la guerra civil? Partiendo de la premisa de que el Estado alemán colaboró con los militares sublevados el 17 de julio, ¿en qué modo lo hizo la Marina alemana como parte de dicho Estado?

Ya en el desarrollo del Trabajo de Fin de Máster, tanto el alumno como su tutor se dieron cuenta de que las conexiones, contactos y dinámicas que se dieron durante la guerra civil no desaparecieron el 1 de abril de 1939. Pese a que el parte de guerra radiado por Franco señalase que el conflicto había terminado, esta afirmación es cuestionable. España se mantuvo en estado de guerra hasta 1946 y numerosas dinámicas de la guerra civil se mantuvieron años después de que esta hubiese terminado oficialmente³. Dentro de las conexiones que se mantuvieron tras el llamado «Día de la Victoria» están aquellas que enlazaron a la Marina alemana y diferentes organismos y agentes de la España de Franco. Estas dinámicas se alargaron dentro de la Segunda Guerra Mundial, desarrollándose, mutando, pero manteniendo una conexión constante. Esto plantea nuevas preguntas: ¿cambió la relación entre la Marina alemana y la España franquista? ¿Qué intereses defendió la Marina alemana en este escenario? ¿Se mantuvo la colaboración establecida durante la guerra civil?

La hipótesis de la que parte esta investigación es que la Marina alemana mantuvo un contacto constante con los militares sublevados el 17 de julio de 1936, interviniendo a su favor y colaborando para que esta fuerza derrotase a la República. Los contactos y dinámicas establecidas durante la guerra civil se extendieron una vez esta finalizó, alcanzando el período de la Segunda Guerra Mundial hasta la derrota del régimen nacionalsocialista. Estas dinámicas se dieron en diferentes niveles: político-diplomático, económico y, por supuesto, militar.

3 Recientemente el artículo de Jorge Marco y Mercedes Yusta plantea si el final del conflicto civil debería extenderse tan lejos como a 1952, MARCO, Jorge, YUSTA, Mercedes: «Irregular War, Local Community and Intimate Violence in Spain (1939-1952)», *European History Quarterly*, vol. 49, nº 2, 2019, pp. 231-249

Estado de la cuestión

Como se ha indicado, pocos historiadores han abordado los eventos que se van a tratar en esta investigación. No hay trabajos que exploren la cronología establecida en esta tesis, pues la mayoría de autores ha enmarcado sus estudios bien en el marco de la guerra civil española, bien en el de la Segunda Guerra Mundial, sin apenas hacer conexiones entre los dos eventos. Las dos únicas monografías que abordan exclusivamente el papel de la Marina alemana en la guerra civil cierran su cronología en 1939, sin plantear la posibilidad de ir más allá.

La primera de estas investigaciones es la tesis doctoral de Stephen William Tanner, defendida en 1976 en la American University, en Washington, D.C.: *German Naval Intervention in the Spanish Civil War as reflected by the German Records, 1936-1939*⁴. Pese al título de la investigación, el autor sólo consultó algunos de los registros alemanes que habían sido microfilmados por las autoridades estadounidenses durante su ocupación del territorio alemán. Es posible que esto llevara al autor a prestar más atención a algunos aspectos de la intervención alemana en el conflicto – el envío de suministros militares a España y los incidentes que involucraron a la Marina alemana y a fuerzas republicanas –, ignorando algunas de las intervenciones más relevantes de esta rama de las fuerzas armadas germanas, como el rescate de refugiados. Tanner se centró en cómo se desarrollaron las relaciones comerciales entre Alemania y el bando sublevado, indagando en la labor de transportista que realizó la Marina alemana, hasta entonces – y también posteriormente –, ignorada. Igualmente fue uno de los primeros trabajos académicos que abordó el sistema de transporte especial que la Marina alemana desarrolló para enviar armas y material militar de contrabando a España. Si bien esta tesis no trata varios de los temas que resultan fundamentales para definir el papel de la flota alemana – quizás debido a la limitación de sus fuentes –, sí plantea una de las ideas que se reivindicará y validará en la investigación presente: sin la labor de la Marina alemana no habría sido posible la intervención germana en España y, gracias a esta intervención, se redujeron las posibilidades de una victoria de las fuerzas republicanas⁵.

4 TANNER, Stephen William: *German Naval Intervention in the Spanish Civil War as reflected by the German Records 1936-1939*, Tesis doctoral inédita, The American University, 1976

5 *Ibidem.* p. 5 Hay que reconocer que a lo largo de la monografía, Tanner sí menciona ciertas actividades de la Marina alemana en España como la evacuación de ciudadanos de España o la existencia de redes de información, pero sólo

La otra monografía a este respecto es la escrita por Raúl Arias Ramos que lleva por título «La Kriegsmarine en la Guerra Civil Española»⁶. Realmente este librito – 64 páginas con 124 imágenes y dibujos⁷ y 20 de ellas dedicadas a dar los datos técnicos de buques alemanes que visitaron España – es una copia apenas cambiada de las páginas que el mismo autor, en colaboración con Lucas Molina Franco, dedicó a la Marina alemana en su obra «Alemanes en la Guerra Civil: la Legión Cóndor»⁸. Este breve trabajo sobrevuela por varios de los eventos a los que también atiende la tesis de Tanner: el envío de material militar, la Operación Úrsula, el suceso que involucró al mercante *Palos* y el ataque al acorazado *Deutschland*, pero, debido a lo sucinto de la monografía, no se hace más que una somera descripción de los hechos más conocidos sin entrar en analizar cómo afectaron los eventos descritos en el conflicto. Además el autor apenas si cita de qué fuentes ha recopilado la información que provee. Aunque al final del librito se adjunta una lista de las 14 obras de las que supuestamente bebe este trabajo – entre ellas la tesis de Tanner –, apenas si se hace referencia directa a qué datos y afirmaciones provienen de qué fuentes y cuáles son las aportaciones del autor.

Como puede verse, el papel de la Marina alemana en la guerra civil es un tema que no ha suscitado demasiado interés en la comunidad académica. Pero esto también es aplicable al escenario naval de la guerra civil española. Es bastante acertado el descriptivo otorgado por los hermanos Moreno de Alborán y Reyna a este escenario: la guerra silenciosa y silenciada. El epíteto de silenciada hace referencia, según narran los hermanos, a la censura que sufrió su padre, el almirante Francisco Moreno Fernández⁹, al intentar publicar sus memorias, de las cuales el almirante y ministro de marina Felipe Abárzuza «suprimió todo tipo de referencias [...] a la ayuda prestada por Alemania e Italia»¹⁰. Esto muestra la actitud de las autoridades franquistas que intentaron silenciar la intervención italo-germana que posibilitó la victoria de los militares sublevados. Esta actitud se ha mantenido en algunos escritores que han publicado numerosos estudios minimizando los efectos de

se mencionan; no hay un desarrollo ni análisis de dichas actividades.

6 ARIAS RAMOS, Raúl: *La Kriegsmarine en la Guerra Civil Española*, AF Editores, Valladolid, 2005

7 Es de señalar que algunas de estas fotografías no contienen referencias directas a su fuente. Por ejemplo, las 3 fotografías de la página 63 están acreditadas a «Col. J.M. Monasterio», cuando son fotografías de documentos sitos en el archivo federal militar alemán [*Bundesarchiv-Militärarchiv*, en adelante BA-MA] en el legajo RM 134/522

8 ARIAS RAMOS, Raúl, MOLINA FRANCO, Lucas: *Alemanes en la Guerra Civil: la Legión Cóndor*, Tikal, Barcelona, 2011

9 Durante la guerra civil española llegó a estar a cargo de la flota sublevada, así como de las fuerzas empleadas para el bloqueo del Mediterráneo. Debido a sus méritos le fue otorgado póstumamente el título de Marqués de Alborán. Tanto su primogénito, José, como su segundo hijo, Fernando, participaron también en el bando sublevado de la guerra civil española.

10 MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando y Salvador: *La guerra silenciosa y silenciada: historia de la campaña naval durante la guerra de 1936-1939*, Fernando Moreno de Alborán, Madrid, 1998, vol.1, p. 23

la ayuda de las potencias del Eje, equiparando los esfuerzos italo-germanos a los soviéticos que ayudaron a la República. No es el objetivo de esta investigación valorar en su conjunto las intervenciones y ayudas que los diferentes países prestaron a los dos bandos del conflicto. Sí lo es, empero, refutar comentarios como los del académico de la Real Academia de la Historia y vocal del consejo rector de la Revista de Historia Naval¹¹, José Cervera Pery, que apunta que los buques de la Marina alemana durante la guerra civil «no participaron en acciones directas»¹². O sentencias como la de Luis Carrero Blanco, que aseguró que «los episodios de la guerra en el mar son lo de menos»¹³. Esta investigación va a probar lo contrario.

Respecto a la descripción de esta guerra como silenciosa, es realmente acertada. La guerra naval se da en un escenario mucho más extenso que la terrestre y la aérea – esta última, generalmente, también sucede sobre tierra o cerca de ella – facilitando las posibilidades de operar sin más testigos que los contendientes. La extensión del medio, así como la falta de referencias geográficas y las dificultades que supone navegar por él, dificultan tanto la descripción de los hechos que suceden en el mar como la posibilidad de encontrar rastros de dichos eventos. Al finalizar una batalla naval apenas se pueden contemplar los restos de dicho evento, pues los buques hundidos desaparecen en el fondo marino, como si nada hubiese sucedido. Esto contrasta con el caso de la guerra terrestre, cuyos campos de batalla son en numerosas ocasiones bien conocidos y, por tanto, pueden servir como espacios conmemorativos, de luto y de memoria. Esto influye también en los testigos y, por tanto, testimonios de los hechos navales. A diferencia de un ejército que atraviesa una población o un avión que surca el cielo, es difícil que las fuerzas armadas que avanzan por el mar sean detectadas; caso aparte el de los submarinos que fueron diseñados precisamente para evitar ser detectados.

Quizás esto ha influido a que la actividad naval durante la guerra civil española se haya visto eclipsada por otros aspectos de la contienda. Desde luego, la cantidad de personas que estuvieron involucradas en el escenario naval fue mucho menor que aquellos que participaron y sufrieron el

11 La Revista de Historia Naval es una publicación mensual dependiente del Instituto de Historia y Cultura Naval, a su vez dependiente del Cuartel General de la Armada. Por tanto, es una publicación financiada mediante los presupuestos del Ministerio de Defensa.

12 CERVERA PERY, José: *La Guerra naval española (1936-1939)*, San Martín, Madrid, 1988, p. 113 En otra obra del mismo autor se afirma, discutiendo a Tanner, que no hubo submarinos alemanes operando en aguas españolas durante la guerra civil, que sólo hubo sumergibles italianos. Esto en una fecha en la que la Operación Úrsula ya había sido desvelada por varios autores. CERVERA PERY, José: *La historiografía de la guerra española en el mar (1936-1939)*, Editorial Áglaya, Cartagena, 2008, p. 215. Como se puede comprobar en el capítulo 3, Cervera Pery yerra en sus afirmaciones.

13 CARRERO BLANCO, Luis: *El programa naval del Movimiento*, Instituto de Estudios Políticos – Editora Nacional, 1963, p. 14

conflicto en tierra, pero no por ello se ha de subestimar su importancia. La mayoría de los suministros provistos por los países que se involucraron en la guerra civil – Alemania, Italia, Unión Soviética, México – y alimentaron la industria de guerra y los frentes de combate fueron transportados a España por mar. Cientos de marinos de diferentes nacionalidades visitaron España con la intención de rescatar a sus conciudadanos de la guerra o colaborando en las actividades de la Patrulla Naval; algunos de ellos incluso fallecieron en este escenario. Eso sin contar, por supuesto, con las actividades de las dos armadas españolas cuyas operaciones tuvieron una relevancia especial en ciertos momentos de la guerra. ¿Cómo se hubiese desarrollado la guerra civil si la Armada republicana hubiese establecido un bloqueo efectivo del Estrecho de Gibraltar? ¿Por qué no sucedió así cuando se disponía de los recursos para ello? ¿Cómo afectó el bloqueo de los puertos cantábricos al tráfico comercial en este área? ¿Cómo se gestionó un mecanismo internacional como la Patrulla de Control Naval y cómo afectó esto al desarrollo de la guerra? Son estas algunas de las preguntas relativas al escenario naval que pocos historiadores han tenido a bien abordar, preguntas que ayudan a comprender mejor aún el complejo y poliédrico escenario de la guerra civil española.

Volviendo al trabajo de los hermanos Moreno de Alborán y Reyna, desafortunadamente su título es uno de los pocos aciertos de esta extensa obra. Los cinco tomos que componen este estudio hacen una descripción muy politizada del aspecto naval de la guerra civil. Desde un primer momento se justifica el golpe de estado y se acusa a aquellos marinos que no colaboraron con el golpe de masones o cómplices del movimiento comunista¹⁴. Esta pátina ideológica tiñe la detallada narración de eventos que trata esta obra. Los hermanos Moreno de Alborán se centraron casi exclusivamente en realizar un relato operacional, esto es, una descripción de los movimientos y operaciones de combate que las unidades de las dos armadas. Por tanto dejaron de lado aspectos clave como el despliegue de redes de inteligencia, las relaciones comerciales para la adquisición de material naval, las relaciones diplomáticas con otros países, etc. A diferencia de en el caso de Cervera Pery, en esta obra no se ignora la intervención italo-germana en el conflicto aunque, y como es habitual entre autores que defienden el golpe de estado de 1936, se insiste en que esta fue mucho menor que la intervención soviética y comunista en favor de la República. Es importante señalar, empero, que para la realización de este voluminoso trabajo, los hermanos Moreno de Alborán contaron con las entrevistas

14 Prácticamente no hay marino mencionado en este trabajo que, al mantenerse fiel a su juramento a la República, no sea tachado de masón como si ello explicase el porqué de su rechazo al golpe de estado y del bando sublevado. Los ejemplos son numerosos, casi abrumadores, en el primer tomo de la obra, especialmente en las pp. 63-82, 119-355. Un resumen de la guerra civil en el mar desde la perspectiva franquista den CARRERO BLANCO, Luis: *El programa naval del Movimiento*, op.cit. pp. 11-15

que pudieron realizar a numerosos oficiales que tuvieron cargos de responsabilidad o participaron en la guerra civil – siempre en el bando sublevado –, probablemente debido a los contactos que les proporcionó el hecho de que ambos, tras el conflicto, continuaron sus carreras en la Armada española¹⁵. Este recurso ahora ya inexistente aporta al trabajo una perspectiva única, aunque a veces es difícil de separar las consideraciones personales de los autores de las ideas aportadas por otras fuentes debido, en parte, al deficiente sistema de citado.

Más afortunado que este último trabajo es el libro «La guerra civil española en el mar», realizado por Michael Alpert¹⁶. Es, con seguridad, el trabajo más académicamente solvente que aborda este escenario, haciendo uso no sólo de la extensa bibliografía sobre la guerra civil, sino también de documentación de archivo. La monografía aborda todos los grandes hitos de la guerra que implicaron a las armadas españolas y extranjeras, así como aquellos que tuvieron que ver con el medio marítimo. Sin embargo esta es una obra de síntesis que aborda un tema amplio, de modo que la Marina alemana sólo es mencionada circunstancialmente, sólo indagando en los incidentes que involucraron a buques de este país. Pero esta labor de síntesis es la que puede servir como base para futuros trabajos que se sumerjan en el extenso campo que es el escenario naval de la guerra civil.

Todavía dentro del ámbito del conflicto fratricida es importante señalar los trabajos de investigación que han puesto por objetivo vislumbrar las actividades de otras marinas no españolas. Si bien no son numerosos sí son, generalmente, más desarrollados que los trabajos que han tratado el papel de la Marina alemana. Para el caso de la Marina británica se pueden encontrar dos estudios, el de Peter Gretton – *El factor olvidado: la marina británica y la guerra civil española*¹⁷ – y el de James Cable – *The Royal Navy & the Siege of Bilbao*¹⁸ –. El segundo trabajo, como su título indica, centra su investigación entorno al bloqueo de Bilbao por parte de la Armada sublevada y de cómo esto afectó al comercio británico, al rescate de refugiados de dicha nacionalidad y, como consecuencia, cuál fue el papel de la Marina británica en este escenario. El libro de Gretton amplía el enfoque, proveyendo de una visión más general, haciendo hincapié en el desarrollo de los organismos internacionales – el Comité de No Intervención y, en su seno, la Patrulla de Control Naval – y aportando una visión de conjunto sobre cuál fue el papel británico en este escenario. Al ser ambas investigaciones algo

15 Ambos hermanos se retiraron de la Armada con el rango de vicealmirante. Fernando, tras la guerra civil, participó en la segunda comisión que sirvió en la Marina alemana durante la Segunda Guerra Mundial siendo, por tanto, objeto también de estudio de esta investigación. Véase el capítulo 6.

16 ALPERT, Michael: *La guerra civil española en el mar*, Crítica, Barcelona, 2007

17 GRETTON, Peter: *El factor olvidado: la marina británica y la guerra civil española*, San Martín, Madrid, 1984

18 CABLE, James: *The Royal Navy & the Siege of Bilbao*, Cambridge University Press, Cambridge, 1979

vetustas, es posible que se requiera de una revisión de las mismas que cuente con el acceso a los nuevos documentos hallados, a la posibilidad de realizar comparativas con estudios similares y a las nuevas visiones y perspectivas que se han desarrollado en las últimas décadas.

El caso de la Marina francesa se aborda en la monografía *La Marina francesa y la guerra civil de España: (1936-1939)*¹⁹. En ella, Sabatier de Lachadenède hace un repaso minucioso de las operaciones en las que esta rama de las fuerzas armadas galas tuvo que hacer frente durante el conflicto. Muy similar al trabajo de Gretton, esta obra se apoya en el estudio de las fuentes en archivos franceses para desgranar los movimientos de los buques galos así como los incidentes, disputas y conflictos que el conflicto español generó a la Marina francesa. Al igual que las dos monografías acerca de la Marina británica, es posible que se requiera una revisión – pese a que la traducción española es de 2001, la obra original fue publicada póstumamente en 1993 – que se base en una visión más amplia y comparativa. Sin embargo, es probable que sea uno de los trabajos que mejor trata las implicaciones de los acuerdos internacionales en la Marina francesa, así como los cambios y retos que tuvieron que afrontar los marinos de este país para poder cumplir con las órdenes de su gobierno en un territorio tan hostil y fluido como el conflicto fratricida.

Estos trabajos recién citados hacen un especial hincapié en los organismos internacionales de control que surgieron debido a la guerra civil, el cual no hace sino resaltar la carencia que hay de estudios sobre este aspecto. Apenas hay investigaciones modernas que aborden cómo funcionaron estos organismos y cuál fue su efecto, más allá de ser citados en obras las genéricas sobre las implicaciones internacionales de la guerra civil. También es así en el caso específico de la Patrulla de Control Naval, que supuso el esfuerzo conjunto de numerosos países europeos que establecieron protocolos conjuntos de actuación y control del contrabando, protocolos que varios países como Alemania, Italia y la Unión Soviética esquivaron constantemente. Probablemente sea interesante ver las dinámicas que surgieron dentro de un organismo de estas características, cómo dichas dinámicas afectaron a las políticas de los países participantes y el efecto real en las Marinas de guerra de estos países, ayudando a definir con mayor precisión el aspecto internacional del conflicto.

La última de las grandes marinas que tuvo un papel significativo en el desarrollo de la guerra civil española fue la italiana. Es este un caso particularmente interesante para la investigación presente

19 SABATIER DE LACHADENÈDE, René: *La Marina francesa y la guerra civil de España: (1936-1939)*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2001

pues la Italia de Mussolini fue, junto a la Alemania nacionalsocialista y la Portugal de Salazar, uno de los primeros valedores de los militares sublevados y, particularmente, del general Franco. La Marina italiana, además, estuvo muy implicada en los sucesos que se desarrollaron durante este conflicto con el rescate de refugiados italianos en España, la venta de buques a la Armada sublevada y, especialmente, la conocida campaña de submarinos *pirata* que atacó indiscriminadamente a mercantes que atravesaban el Mediterráneo. Los dos trabajos más relevantes a este respecto son los de Alcofar Nassaes y Franco Bargoni²⁰. Ambos estudios centran sus esfuerzos en exponer los diferentes eventos en los que la Marina italiana se vio implicada durante la guerra civil, ateniéndose, especialmente en el caso de la obra de Bargoni, a los documentos sitos en archivos italianos. No se aborda, empero, la intensa labor de cooperación con la Marina alemana la cual se podrá ver especialmente en el capítulo 3 de esta investigación. En un reciente estudio sobre la intervención italiana en España tampoco se hace hincapié en el papel que tuvo la Marina italiana, más allá de la campaña de submarinos *piratas*²¹.

A este limitado número de estudios apenas se pueden añadir trabajos que traten a otras marinas implicadas en los sucesos de la guerra civil española²². Se muestra así que la perspectiva internacional de la guerra civil en el mar es, a día de hoy, un ámbito de estudio con mucho por explorar, que sin lugar a duda podrá aportar nuevas visiones y perspectivas que ayuden a comprender este complejo conflicto.

Ninguno de los trabajos que han tratado los papeles de las diferentes marinas extranjeras durante la guerra civil española extienden sus periodos de estudio más allá de 1939. Esto es sorprendente especialmente en los casos alemán e italiano, pues las relaciones entre las autoridades de estos dos países y las del Estado franquista se intensificaron después del conflicto fratricida, en parte debido a la deuda por la colaboración en la victoria contra la República. Si uno toma en sus manos alguno de estos estudios parece como si las relaciones, los vínculos y las dinámicas establecidas durante la guerra civil acabasen abruptamente tras el fin del conflicto. Como se mostrará en esta investigación,

20 ALCOFAR NASSAES, José Luis: *La Marina italiana en la guerra de España*, Editorial Euros, Barcelona, 1975 y BARGONI, Franco: *La participación naval italiana en la guerra civil española (1936-1939)*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1994. En CERVERA PERY, José: *La historiografía de la guerra española en el mar (1936-1939)*, *op.cit.* pp. 199-200 se cita al autor erróneamente en varias ocasiones, con el apellido «Bergomi».

21 RODRIGO, Javier: *La guerra fascista: Italia en la Guerra Civil española, 1936-1939*, Alianza, Madrid, 2016

22 La excepción es el artículo de Beatriz J. Figallo: «Participación de la Armada argentina durante la guerra civil española», *Revista de Historia Naval*, n.º 10, 1985, pp. 51-74. No existen, empero, trabajos sobre las marinas portuguesa y estadounidense, que participaron en el rescate de refugiados, ni tampoco sobre la Marina soviética, que envió asesores y material a la República.

no fue así en el caso alemán.

Las relaciones entre España y Alemania durante la Segunda Guerra Mundial han sido tratados en numerosos estudios desde diferentes perspectivas – política, económica, cultural –, pero no así desde el de la guerra naval. Esto no quiere decir que algunos de los elementos que se tratarán en esta investigación no hayan sido analizados por otros autores. Probablemente el aspecto más tratado es el del suministro a submarinos alemanes en aguas y puertos españoles. Desde la publicación del artículo de Charles B. Burdick en 1970 – que todavía se puede considerar como un estudio de referencia²³ – varios autores han abordado este tema²⁴. También la venta de material militar a la Armada española ha sido investigada, en este caso por Lucas Molina Franco²⁵. Otro de los aspectos que abordará esta investigación y que ha sido tratado previamente es el de las dos comisiones de marinos españoles que sirvieron en la Marina alemana²⁶. Alfonso Escudra es el único investigador que ha indagado en este aspecto, por lo demás desconocido. Pese a la gran popularidad de los estudios acerca de la División Española de Voluntarios – más conocida como División Azul –, la labor de estas dos comisiones sigue siendo ignorada, apenas siendo mencionada en los estudios más recientes al respecto de la colaboración militar hispano-alemana. Escudra contó además para la elaboración de su monografía con la posibilidad de entrevistar a varios de los participantes en dichas comisiones, aportando su visión particular de aquellos hechos. Desgraciadamente, el uso de este recurso es el que pudo conducir a dicho autor a dejarse llevar por las descripciones y valoraciones personales de algunos de sus entrevistados, adoptándolas como veraces, cuando quizás habría que mostrar cierto escepticismo. Esto no desmerece la labor de este estudio, que sacó a la luz un aspecto todavía desconocido para parte de la historiografía, tema que se ha tratado, en esta investigación, de poner en perspectiva y comparar para aportar una visión más completa y profunda.

Lo que muestran todos estos trabajos citados es que, hasta ahora, ninguna investigación había

23 BURDICK, Charles B: «"Moro" The resupply of German Submarines in Spain, 1939-1942», *Central European History*, vol. 3, nº 3, 1970, pp. 256-284

24 Especialmente Manuel Ros Agudo en sus trabajos *La guerra secreta de Franco (1939-1945)*, Crítica, Barcelona, 2002 y *La gran tentación. Franco el Imperio colonial y los planes de intervención en la Segunda Guerra Mundial*, Styria, Barcelona, 2008 y Juan José Díaz Benítez, en varios artículos que serán citados en el capítulo 4.

25 MOLINA FRANCO, Lucas: *La ayuda militar alemana a España 1939-1945*, Tesis doctoral inédita, Universidad de Valladolid, 2014. Este mismo autor ha tratado la venta de material militar alemán al bando sublevado durante la guerra civil española en *El legado de Sigfrido: la ayuda militar alemana al ejército y la marina nacional en la Guerra Civil española (1939-1939)*, AF, Valladolid, 2005, insinuando las conexiones entre ambos periodos. Quizás convendría contar con un estudio que aunase ambas cronologías para ver la continuación de las dinámicas que se estrenaron durante la guerra civil.

26 ESCUADRA, Alfonso: *Bajo las banderas de la Kriegsmarine. Marinos españoles en la Armada alemana (1942-1945)*, Fundación Don Rodrigo, Madrid, 1998

abordado el papel que tuvo la Marina alemana en el escenario español desde el golpe de estado de 1936 hasta la debacle del Estado nacionalsocialista en 1945. Si bien algunos de los aspectos han sido investigados, no se han planteado desde una perspectiva más amplia, entendiendo que la Marina alemana estuvo involucrada en eventos alrededor de España durante prácticamente todo ese periodo. Tampoco se han tratado algunos de los aspectos en los que esta investigación va a ahondar – como los expuestos en el capítulo 5 – y el análisis de la documentación alemana ha dado la posibilidad de cambiar el planteamiento sobre eventos ya conocidos como el caso de la Operación Úrsula. Además, tampoco se señala generalmente que las dinámicas desarrolladas durante los años del conflicto fratricida resonarían durante la Segunda Guerra Mundial, manteniéndose el entrenamiento de marinos españoles por parte de alemanes, la venta de material naval, así como la labor de ciertos personajes – en especial el agregado naval en Salamanca, Burgos y, finalmente, Madrid – que no se detuvo en 1939.

Metodología

Esta investigación se encuadra dentro del marco de los estudios de la guerra o historia militar. Desde los años 90 del siglo pasado, diferentes investigadores se han replanteado el objeto de estudio de esta disciplina que, hasta entonces en numerosas ocasiones, había centrado sus esfuerzos únicamente en analizar y describir operaciones militares²⁷. Esta «nueva historia militar» rompió con el paradigma previo de la vertiente más tradicional de la disciplina, ampliando el campo de estudio y acercando la historia militar a los círculos académicos, pues esta había subsistido en nichos copados por militares y admiradores de las fuerzas armadas²⁸. Antes de la aparición de esta «nueva historia militar», autores como John Keegan habían reivindicado un cambio en la perspectiva desde la que se estudiaban los conflictos bélicos buscando, entre otras cosas, una mirada «desde abajo», que no se centrara tanto en las cúpulas militares y la estrategia, y permitiese entender la visión del soldado de a

27 Uno de los primeros estudios que planteó un cambio de paradigma respecto a la historia militar, SCHAUFELBERGER, Walter: «Von der Kriegsgeschichte zur Militärgeschichte», *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte/Revue suisse d'histoire/Rivista storica svizzera*, nº 41, 1991, pp. 413-451. Una de las más relevantes monografías al respecto, KÜHNE, Thomas, ZIEMANN, Benjamin (eds.): *Was ist Militärgeschichte?*, Ferdinand Schöningh, Paderborn, 2000

28 KÜHNE, Thomas, ZIEMANN, Benjamin (eds.): *Was ist Militärgeschichte?*, *op.cit.* pp. 22-34

pie²⁹. Esta perspectiva, que ha sido desarrollada también por otros autores³⁰, abrió las compuertas a nuevas aproximaciones a este fenómeno tan complejo y fascinante que es la guerra.

Dentro del contexto de la Segunda Guerra Mundial y, a diferencia de los casos del Ejército de tierra alemán – algunos de los ejemplos ya han sido citados – y de las Fuerzas aéreas³¹, la Marina de guerra alemana no ha disfrutado de una revisión bajo esta nueva visión de la historia militar³². Generalmente los estudios que enfocan a esta rama de las fuerzas armadas alemanas en este conflicto tienen por objetivo analizar sus operaciones, sus estrategias y los resultados de las mismas, siempre desde una perspectiva estrictamente militar³³. Dentro de estos trabajos abundan aquellos que tratan el papel de la flota submarina o los que abordan acciones como el hundimiento del acorazado *Bismarck*, pero se omiten muchos otros colectivos – como por ejemplo los marinos que sirvieron en tierra, en las fortificaciones costeras³⁴ – e ignoran aspectos como las repercusiones sociales, económicas y culturales.

En España esta nueva perspectiva sobre la historia militar no ha tenido la misma trayectoria que en las historiografías anglosajona y alemana. Pero eso está cambiando. Recientemente varios estudios encuadrados en esta disciplina han visto la luz³⁵, y la Revista Universitaria de Historia Militar así

-
- 29 Especialmente en su obra *El rostro de la batalla*, Turner, Madrid, 2004 (la edición original en inglés es de 1976), aunque también resultan importantes para entender este cambio de paradigma dos de sus libros: *Historia de la guerra*, Planeta, Barcelona, 1995 y *La máscara de mando. Un estudio sobre el liderazgo*, Turner, Madrid, 2015
- 30 Estudios fundamentales al respecto son la monografía editada por Wolfram Wette, *Der Krieg des kleinen Mannes. Eine militärgeschichte von unten*, Piper, Múnich, 1992, así como BARTOV, Omer: *The Eastern Front 1941-1945. German troops and the barbarization of warfare*, Palgrave, Houndmills, 1985, del mismo autor, *Hitler's army: soldiers, nazis, and war in the Third Reich*, Oxford University Press, Oxford, 1992; BROWNING, Christopher R: *Aquellos hombres grises: el Batallón 101 y la solución final en Polonia*, Edhasa, Barcelona, 2002 y, recientemente, MÜLLER, Sven O.: *Deutsche Soldaten und ihre Feinde. Nationalismus an Front und Heimatfront im Zweiten Weltkrieg*. S, Fischer, Fráncfort del Meno, 2010
- 31 De especial relevancia KEHRT, Christian: *Moderne Krieger. Die Technikerfahrung deutscher Militärpiloten 1910-1945*, Schöningh, Paderborn, 2010 y muy relacionado con el tema de esta investigación, una nueva visión acerca de la Legión Cóndor en SCHÜLER-SPRINGORUM, Stephanie: *La guerra como aventura. La Legión Cóndor en la guerra civil española 1936-1939*, Alianza, Madrid, 2010.
- 32 No es así en el caso de la Marina de guerra alemana durante la Primera Guerra Mundial. Quizás por el reciente centenario del conflicto, han surgido numerosos estudios que abarcan esta temática. Una compilación se puede encontrar en EPKENHANS, Michael, HUCK, Stephan (eds.): *Der Erste Weltkrieg zur See*, De Gruyter Oldenbourg, Oldenburgo, 2017
- 33 Por ejemplo, WITT, Jan M.: *Deutsche Marinegeschichte*, Palm Verlag, Berlin, 2015 y MATA, Santiago: *Kriegsmarine. La flota de Hitler*, La Esfera de los Libros, Madrid, 2017. Excepcionalmente se pueden encontrar análisis como el de KOLDAU, Linda Maria: *Mythos U-boat*, Franz Steiner, Stuttgart, 2010, que rompen con la tendencia, pero son minoritarios.
- 34 Desafortunadamente la obra BÖLSCHER, Bernd: *Hitlers Marine im Landkriegseinsatz: eine Dokumentation*, Books on Demand, Norderstedt, 2015, es más una compilación de fuentes primarias y documentación que un análisis sobre este colectivo.
- 35 Especialmente relacionados con la guerra civil española: RODRIGO, Javier: *La guerra fascista, op.cit.*; REVERTE, Jorge M.: *De Madrid al Ebro. Las grandes batallas de la guerra civil española*, Galaxia Gutenberg, Barcelona, 2016;

como diversas ponencias en congresos y conferencias están ayudando a tejer una red que afiance la «nueva historia militar» dentro de la historiografía española³⁶.

Durante la realización de este estudio se ha entendido por historia militar aquella que no sólo abarca la descripción de la guerra y las guerras en sí mismas, sino que también incluye el estudio del personal militar, de los modos de hacer la guerra [*warfare*], de las instituciones militares, y de la interacción de estos agentes con los entornos político, económico, social y cultural³⁷. De modo que se contemplan los conflictos bélicos como espacios caóticos de cambio político, económico y social, y las fuerzas armadas como uno de los agentes de dicho cambio³⁸, sin olvidar que la historia de la guerra ha de recoger, desde luego, los acontecimientos bélicos en sí, esto es, las operaciones militares³⁹.

Para la consecución del objetivo de esta investigación se ha considerado indispensable contar por cimentación con fuentes primarias, con los vestigios de la época a tratar, pues de lo contrario este sería un trabajo de especulación y no de investigación histórica⁴⁰. Debido al tema que se va a tratar, la columna vertebral de esta tesis es la documentación alemana sita en el Archivo Federal Militar alemán en Friburgo de Brisgovia. Para fortuna de los investigadores, la mayor parte de los archivos de la Marina alemana sobrevivieron a la Segunda Guerra Mundial intactos, por lo que estos documentos suponen un recurso de primera categoría para todas las investigaciones relacionados con este ámbito. Además se hallan en un estado de conservación excelente, con un sistema de catalogación que facilita sobremanera su consulta⁴¹. Sin embargo, esta material ha sido en general

ALEGRE LORENZ, David: *La batalla de Teruel. Guerra total en España*, Esfera de los Libros, Madrid, 2018.

Desde el análisis prosopográfico, GARCÍA ÁLVAREZ-COQUE, Arturo: *La fractura del Ejército ante el 18-J. El Estado Mayor en la Guerra Civil*, Comares, Granada, 2018 y RUIZ LLANO, Germán: *Militares y Guerra Civil en el País Vasco: leales, sublevados y geográficos*, Ediciones Beta III Milenio, Bilbao, 2019

36 Ejemplo de ello es la mesa-taller organizada para el VII Encuentro de jóvenes investigadores e investigadoras en historia contemporánea, sucedido en Granada en septiembre de 2019, con el nombre de «Hacia una escuela hispanoamericana de los estudios de la guerra: el mundo militar y de la guerra desde el siglo XVIII hasta la actualidad», coordinada por David Alegre y Alberto Cañas.

37 MORILLO, Stephen, PAVKOVIC, Michael F.: *What is Military History?*, Polity Press, Cambridge, 2013, p. 4

38 ALEGRE LORENZ, David: «Nuevos y viejos campos para el estudio de la guerra a lo largo del siglo XX: un motor de innovación historiográfica», *Hispania Nova*, n.º 16, 2018, pp. 164-196

39 WEGNER, Bernd. «Wozu Operationsgeschichte», en KÜHNE, Thomas, ZIEMANN, Benjamin (eds.): *Was ist Militärgeschichte?*, *op.cit.* pp. 105-113

40 MORADIELLOS, Enrique: *El oficio de historiador*, Siglo XXI, Madrid, 2008, p. 13

41 No puede decirse lo mismo de los archivos españoles que albergan la documentación de la Armada española. Muchas veces su falta de descriptivos, y su catalogación vaga y genérica dificultan las posibilidades de acceso del investigador a dichos documentos. A estas dificultades hay que añadir la nula existencia de una política de desclasificación que limita el acceso, pues en ocasiones se ha de esperar a que las autoridades militares revisen cientos de documentos para comprobar si estos están protegidos por la Ley de Secretos Oficiales. Este es uno de los mayores problemas del sistema archivístico militar, cuyo proceso de desclasificación «es demasiado costoso, ya que

ignorado para el caso de las relaciones hispano-germanas, y apenas ha sido tratada por los investigadores.

Dos tipos de fuente han sido especialmente útiles dentro de la documentación sita en este archivo: los diarios de a bordo de los buques de la Marina alemana, y las comunicaciones entre el agregado naval en Madrid y las autoridades alemanas en Berlín. En los diarios de abordado consultados no sólo se recogieron con detalle los movimientos de los navíos a los que pertenecen, sino que también se registraron sistemáticamente los eventos en los que participaron las tripulaciones, los incidentes con otras fuerzas militares, los sucesos en los que el buque se vio envuelto y, a destacar, las valoraciones que los capitanes de estos buques hicieron al respecto. Esto los convierte en documentos muy útiles pues no sólo aportan datos «fríos» – en qué coordenadas se encontraba el navío, dónde había atracado, la situación climatológica de la mar –, sino también las opiniones y visiones de aquellos hombres que fueron responsables de, entre otros, el rescate de cientos de civiles que deseaban salir de España, o de vigilar las aguas españolas dentro del Plan de Control Naval. Gracias a estos documentos el investigador se puede asomar al día a día de las tripulaciones de estos navíos, a cómo gestionaron los retos a los que hicieron frente y las incidencias o sucesos que vivieron.

A tenor de los diarios de abordado, resulta inevitable señalar la utilidad, también, de los diarios de guerra de los cuarteles generales de la Marina. Especialmente útil ha sido el del mando de las fuerzas submarinas el cual está, gracias a los esfuerzos de los administradores de la página web uboatarchive.net⁴², disponible gratuitamente, permitiendo a cualquier interesado consultar esta fuente documental de una manera sencilla y accesible.

Durante la Primera Guerra Mundial el papel de los agregados militares enviados a las capitales de diferentes países mutó. Estos hombres pasaron de ser asesores y recopiladores de información a convertirse en agentes activos de guerra. Como afirma David Stevenson, las notas y comunicaciones generadas por los agregados militares han sido generalmente descuidadas por los historiadores a

supone revisar y extraer cada uno de los documentos y los archivos están muy escasos de personal» HERMOSO DE MENDOZA Y BAZTÁN, María Teresa, TERÉS NAVARRO, María del Carmen, MARTÍNEZ PÉREZ, Rosalía: «El acceso a la documentación clasificada custodiada en archivos militares: volumen y características» en GONZÁLEZ QUINTANA, Antonio, GÁLVEZ BIESCA, Sergio, CASTRO BERROJO, Luis (dirs.): *El acceso a los archivos en España*, Fundación 1º de mayo – Fundación Francisco Largo Caballero, Madrid, 2019, pp. 89-118; p. 117. El autor de esta tesis todavía está, en el momento de escribir estas líneas, a la espera del visto bueno del Instituto de Historia y Cultura Naval para el acceso a documentos sitos en el Archivo General de la Administración.

42 <http://uboatarchive.net/BDUKTB.htm>

pesar de ser un recurso muy útil para el investigador⁴³. Si bien este autor hace referencia a la Primera Guerra Mundial, su queja es también aplicable al marco de esta investigación. Son pocos los trabajos que abordan la labor de estos hombres, los cuales ejercían una doble función⁴⁴. Por un lado, los agregados militares realizaban una labor diplomática, representativa y ceremonial, comparable al de otros agregados y al resto del personal diplomático destinado en el extranjero. Pero, por otro lado, no dejaban de ser militares que servían a los intereses de las fuerzas armadas a las cuales representaban. El caso del agregado naval alemán en, primero, Salamanca y posteriormente Burgos y Madrid – el capitán de corbeta Kurt Meyer-Döhner – es paradigmático. Como se verá en los capítulos siguientes, desde su llegada a la zona sublevada del territorio español en 1936, Meyer-Döhner sirvió como catalizador de los intereses de la Marina alemana en España hasta el final del régimen nacionalsocialista en 1945. A las dos funciones ya previamente mencionadas hay que añadir, en el caso de Meyer-Döhner, la de jefe de espías. Debido a las redes de información que la Marina alemana estableció a lo largo del mundo, España contaba con una red de agentes que, desde la llegada del mentado agregado a Salamanca, sirvió a sus órdenes. De modo que este es un personaje vital para entender la vinculación de la Marina alemana con España y, por tanto, las relaciones hispano-germanas, el cual, salvo menciones puntuales, no ha sido objeto de un estudio específico⁴⁵.

Además de estos dos grupos de documentos, en el archivo militar de Friburgo se encuentran decenas de legajos que guardan mapas, informes y registros acerca de las actividades de la Marina alemana en España. Una vez más sorprende que la mayor parte de ellos no hayan sido tratados por la historiografía, pues suponen un recurso extremadamente útil para la comprensión de las relaciones hispano-germanas. Para contextualizar estas fuentes, se ha hecho uso de los diarios y memorias de algunas personas que vivieron y protagonizaron estos eventos, en ocasiones para aportar su perspectiva del suceso a estudiar, y en otras, para desmentir sus afirmaciones. También la prensa tiene una posición relevante en esta investigación, pues ayuda a entender las dudas, ideas y

43 STEVENSON, David. «Diplomats» en WINTER, Jay (ed.): *The Cambridge History of the First World War, vol. II. The State*, Cambridge University Press, Cambridge, 2014, pp. 66-90

44 Excepciones son SELIGMANN, Matthew: *Spies in uniform. British military and naval intelligence at the eve of the First World War*, Oxford University Press, Oxford, 2006, HARUKI, Wada: «Study your enemy: Russian military and naval attachés in Japan», en MARKS, Stephen G., MENNING, Bruce W. et alii, (eds.): *The Russo-Japanese war in perspective. World War Zero*, Koninklijke Brill, Leiden, 2007, tomo 2, pp. 13-43, y, para el caso de la guerra civil española, CORTADA, James W. (ed.): *La guerra moderna en España. Informes del ejército de Estados Unidos sobre la Guerra Civil, 1936-1939*, RBA, Barcelona, 2014

45 Un ejemplo de lo desconocido de este hombre es que no aparece mencionado en el extenso compendio de personalidades del Tercer Reich, KLEE, Ernst: *Das Personenlexikon zum Dritten Reich: wer war was vor und nach 1945*, Fischer, Fráncfort del Meno, 2007, cuando sí aparecen embajadores así como otros agregados de las fuerzas armadas alemanas que sirvieron en España.

percepciones de la época

Durante el desarrollo de este trabajo se han abordado varios casos de planes militares y operaciones que nunca llegaron a suceder. Es tentador, cuando se escribe sobre Historia, asumir de manera teleológica que la cadena de hechos, situaciones y circunstancias a tratar era del todo inevitable y que los contemporáneos fueron capaces de verlo. Por supuesto esto no fue así, pues no contaban con la habilidad de la presciencia. Debido a ello, en numerosas ocasiones los protagonistas de esta investigación planearon y prepararon eventos y contingencias para sucesos que nunca llegaron a desarrollarse. Esto no debe ser excusa para que los investigadores ignoren dichos planes pues analizándolos se puede encontrar, en ocasiones, pistas acerca de los planteamientos estratégicos, las valoraciones que esas personas pudieron hacer sobre tal o cual situación, además de poder contemplar cómo funcionaron ciertas cadenas de toma de decisiones. En los dos casos principales que atañen a este estudio – los denominados «planes de venganza» y las operaciones Félix e Isabella – analizar estos planes servirán para comprender el posicionamiento hostil del gobierno alemán frente a la República, la falta de medios de la Marina alemana durante la Segunda Guerra Mundial y la visión utilitarista de las alianzas que tuvo el régimen alemán.

A estas fuentes y recursos se han de añadir, finalmente, los trabajos desarrollados previamente por otros investigadores, usados para suplir aquellos campos que por ser tangenciales o por haber sido ya tratados previamente, supondrían una desviación importante del objetivo de este estudio. Asimismo, se ha de reconocer la labor, en muchos casos anónima, de aquellas personas que han recolectado información útil – generalmente de carácter estadístico u operacional – acerca de los buques de guerra, marinos y operaciones navales que se van a tratar en este trabajo, poniéndolas a disposición del público de forma gratuita. Si bien no se suele reconocer esta labor en estudios de corte académico, es necesario reivindicar la generosidad de estas personas que dan acceso a información en ocasiones de difícil acceso mediante una labor, a veces, tediosa.

En el primer capítulo de esta investigación, denominado «Introducción» se tratarán los precedentes a los contactos entre la Marina alemana y las autoridades sublevadas. Se hará especial hincapié en los intentos por parte de los marinos germanos en buscar métodos para saltarse las cláusulas del Tratado de Versalles, proceso durante el cual el magnate vasco Horacio Echevarrieta tuvo un papel crucial,

poniendo en contacto a la jerarquía naval y a los servicios de inteligencia militar alemanes con la corte y los militares españoles. También se expondrá la cadena de sucesos que llevó al dictador Adolf Hitler a apoyar la causa de Franco, con las implicaciones que esto tuvo para la Marina alemana, con el envío del agregado naval Kurt Meyer-Döhner a España.

El primer capítulo abrirá el primer bloque temático, que versa sobre la guerra civil española. Este bloque se centrará en una de las primeras actividades que desarrolló la Marina alemana en España durante la guerra civil: la evacuación de los ciudadanos alemanes de España. Este es un aspecto que, en general, no ha sido abordado por los estudios históricos acerca de la participación extranjera en la guerra civil. Las Marinas de numerosos países – entre ellos la alemana – enviaron a varios de sus buques militares para evacuar a sus conciudadanos del conflicto bélico y sus peligros. Esto supuso la interacción de los marinos con las autoridades locales y con sus compatriotas en un escenario bélico, con los riesgos que conllevaba. Este escenario, el de la evacuación de ciudadanos extranjeros, resulta importante no sólo por el hecho en sí mismo – lo cual, teniendo en cuenta que afectó a miles de personas, debería ser condición suficiente para ser objeto de estudio – sino también porque muestra a un cuerpo militar realizando tareas que, habitualmente, no lleva a cabo. También se abordará brevemente la experiencia vivida por los marinos alemanes que sirvieron, en ocasiones durante meses, en este escenario nuevo y diferente, ejerciendo labores que no eran las habituales para la Marina de guerra. Igualmente se mostrará cómo incluso en esta actividad la Marina alemana tomó parte por uno de los bandos de la guerra civil, no como las autoridades de este país afirmaban ante el Comité de No Intervención.

El siguiente capítulo tratará la colaboración directa de la Marina alemana con los esfuerzos bélicos de los militares sublevados. Desde que Hitler dio su visto bueno al apoyo a Franco, la Marina colaboró con estos esfuerzos para que los militares sublevados derrotasen a las fuerzas de la República. Fue la Marina alemana la que organizó el sistema de transportes que envió a los miles de hombres que fueron parte de la Legión Cóndor así como su material de guerra – aviones, repuestos, municiones... – posibilitando la existencia de tal unidad. La Marina, al igual que las otras dos ramas de las fuerzas armadas alemanas, también colaboró con los militares rebeldes vendiéndoles armamento a través del sistema de compensación HISMA-ROWAK que fue diseñado por Adolf Langenheim y Hermann Göring. Estas ventas sirvieron para la mejora y modernización de una flota, la sublevada, muy limitada en recursos en comparación con su contrapartida republicana. Si bien no

se vendieron destructores y submarinos como en el caso italiano, sí se comerció con lanchas torpederas y artillería naval, así como con material técnico militar que, a todas luces, habría sido considerado como contrabando por parte del Comité de No Intervención en caso de ser descubierto. Por último en el capítulo se indagará en los métodos de adquisición de inteligencia por parte de la Marina alemana en España.

El tercer capítulo abarcará lo que se denominaron como «planes de represalia» y los incidentes de índole militar en los que se vio envuelta la Marina alemana. Desde hace años se conoce el desarrollo de la Operación Úrsula, durante la cual el submarino alemán *U 34* hundió al sumergible republicano *C-3*. Lo que se desconocía es que esta operación formaba parte de una serie de planes diseñados por los estrategas navales alemanes con la intención de atacar a la República, para los que se contaría con la ayuda de la fuerzas navales italianas. Estos planes fueron denominados eufemísticamente «planes de represalia», sin especificar a qué afrenta respondían y, de hecho, el único llevado a cabo – la Operación Úrsula – no fue respuesta a agravio alguno. Estas operaciones muestran, una vez más, la implicación de la Marina de guerra alemana en favor de los militares sublevados, estando dispuesta a saltarse los tratados firmados y la supuesta neutralidad de Alemania ante la guerra civil. Además de estas operaciones, también se tratarán los incidentes militares en los que se vieron implicados personal de la Marina alemana. Estos han sido, por lo general, ampliamente tratados por la historiografía de la guerra civil, aunque en algunos casos, como en el del supuesto torpedeamiento del crucero alemán *Leipzig*, la documentación encontrada permite nuevas interpretaciones.

La siguiente sección se ha denominado «Intermedio», pues aborda hechos que sucedieron tras la retirada de los buques alemanes de aguas españolas. Sin embargo, son eventos vitales para entender el desarrollo del escenario naval en la guerra civil, como la campaña de submarinos *piratas* llevada a cabo por la Marina italiana y en la que resuenan las operaciones detalladas en los «planes de represalia», en especial, la Operación Úrsula. Además de la campaña submarina italiana y sus consecuencias, se atiende también a la última operación naval alemana relacionada con la guerra civil española, la retirada de la Legión Cóndor. Por último se tratará la entrega de condecoraciones a los marinos germanos que sirvieron en aguas españolas durante el conflicto.

El cuarto capítulo abre el segundo bloque temático, el que ahonda en las relaciones entre la Marina alemana y España durante la Segunda Guerra Mundial. El capítulo, con el título de «La España no

neutral», tratará tres aspectos en los que la neutralidad española fue incumplida: el abastecimiento a submarinos alemanes, la venta de material militar a España y la red de información naval que dirigió el agregado naval en Madrid. El abastecimiento a submarinos es, junto con los incidentes de la guerra civil, uno de los temas más conocidos y tratados dentro de la temática de esta investigación. Sin embargo, generalmente se ha ignorado la existencia de las redes de agentes alemanes que existían antes de la Segunda Guerra Mundial – como en el caso del ya mencionado trabajo de Burdick – o se han concentrado en áreas específicas, y no en la visión general, como en los casos de los trabajos de Díaz Benítez.

En el siguiente capítulo se analizarán la vertiente naval de los planes para las operaciones «Félix» e «Isabella». El primero consistía en el plan alemán para la invasión de Gibraltar, para lo cual se contaría con el apoyo de las fuerzas armadas españolas. Si bien es un plan conocido, no así la parte que comprende a la Marina, que también colaboró en la planificación, enviando una comisión a España a evaluar las infraestructuras portuarias del país. «Isabella», por su parte, era el plan de operaciones en caso de que los Aliados invadiesen la Península Ibérica. Al igual que en el caso de «Félix», esta operación también contaba con la participación de los estrategas navales germanos, que, como se verá en el capítulo, organizaron las defensas de varios puertos españoles. Aunque ninguno de los planes se llevó a cabo, el análisis de los planes alemanes permite entender la visión estratégica de los militares germanos, las limitaciones que las fuerzas armadas de este país tenían y ver cómo la Marina hizo frente a los cambios en el escenario bélico.

El sexto capítulo tratará el papel de los marinos españoles que prestaron servicio en la Marina alemana durante la Segunda Guerra Mundial. Su rol es menos conocido que el papel de sus compañeros de las Fuerzas Aéreas y del Ejército de Tierra, pero no por ello se ha de dejar de lado. Especialmente porque, a diferencia de la División Azul y las Escuadrillas Azules, los hombres que sirvieron en la Marina de guerra alemana lo hicieron como parte de este cuerpo militar, como si fuesen ciudadanos alemanes y no españoles. Este capítulo también servirá para abordar las comisiones que partieron de España a Alemania para ser entrenadas en el uso de lanchas torpederas, debido a que muchos integrantes de estas comisiones habían sido parte del grupo de militares que sirvió en la Marina alemana.

Finalmente se incluyen una coda que aborda el final de la Segunda Guerra Mundial con la caída del

régimen nacionalsocialista y cómo esto afectó a varios de los protagonistas que han emergido durante la investigación y serían acogidos por el régimen franquista en vez de ser deportados a Alemania. Por último se mostrarán las ideas concluyentes que se habrán expuesto a lo largo del trabajo, para tratar de dar una respuesta a las preguntas planteadas y corroborar las hipótesis sugeridas en este apartado, «Hipótesis, estado de la cuestión y metodología».

INTRODUCCIÓN

Los contactos germano-españoles

Los contactos en el periodo de entreguerras

El 17 de julio de 1936 comenzó en Melilla un golpe de estado que, durante los días siguientes, devino en guerra civil. Esta guerra abarcó casi tres años y dio pie a una dictadura que acabaría con la muerte de su dictador, siendo uno de los eventos más relevantes de la Historia Contemporánea española. Es imposible comprender la dimensión de la guerra civil sin atender a la perspectiva internacional del conflicto, el cual influyó en el desarrollo de la guerra y plantó ciertas semillas que germinarían durante la segunda guerra mundial.

Es bien conocida la cadena de eventos que llevó al gobierno alemán a intervenir a favor del general Franco, facilitando su victoria. Como se demostrará en las páginas siguientes, dentro de la intervención alemana, la Marina de guerra jugó un papel fundamental en la consecución de este objetivo. Sin embargo, antes de atender a ese papel, es relevante reparar en los contactos y las actividades que la Marina alemana desarrolló en España antes del conflicto de 1936, pues estas resonarán a lo largo de la investigación presente⁴⁶.

El 28 de junio de 1919 se firmó en la Sala de los Espejos del Palacio de Versalles el tratado que, oficialmente, puso fin al conflicto entre los países de la Entente y Alemania, conflicto que durante 4 años había sumido a la mayor parte del globo en una guerra como nunca antes se había visto. El tratado diplomático que fuera denominado por los alemanes como *Diktat* de Versalles estipuló una

⁴⁶ En este apartado se analizarán las interacciones entre la Marina alemana y agentes españoles durante el periodo entreguerras. El vínculo entre estos dos actores durante la Primera Guerra Mundial, especialmente el suministro a submarinos alemanes en puertos españoles, se tratará, por mor de mantener una cohesión temática y evitar la repetición, en el capítulo 4.

serie de obligaciones políticas, militares y económicas, además de obligar a las autoridades alemanas a reconocer ser los únicos culpables de la guerra.

Las limitaciones que se firmaron en cuanto a las fuerzas armadas alemanas fueron severas. Su ejército se redujo a 100.000 hombres y 4.000 oficiales, su marina a 15.000 marinos, los cuales debían ser todos voluntarios⁴⁷. Se prohibió poseer, producir y exportar artillería pesada, carros de combate, aviación militar y submarinos, esto es, los nuevos avances técnico-bélicos que se habían desarrollado y perfeccionado durante la guerra. Además se ordenó al gobierno alemán entregar la mayor parte de su flota a diferentes países de la Entente en concepto de reparaciones de guerra. Los buques que estaban internados en puertos neutrales, como el caso de los submarinos *U 39*, *U 56*, *UB 23* y *UC 74* que se encontraban internados en puertos españoles, fueron entregados a los países vencedores – en este caso a Francia⁴⁸. A la flota de superficie se le ordenó dirigirse a la base naval británica de Scapa Flow, en Escocia, donde los buques iban a ser también entregados a los vencedores. Pero, en un acto de rebeldía, el almirante encargado de dirigir los buques al puerto británico, Ludwig von Reuter, ordenó a los marinos de la Marina Imperial⁴⁹ que hundieran sus buques antes de que los británicos pudieran hacerse con ellos⁵⁰.

Debido a las medidas del Tratado de Versalles, Alemania sólo pudo poseer una flota y un ejército muy reducidos en comparación con sus posibilidades demográficas, económicas e industriales. Además, perdió la posibilidad de competir en el desarrollo e innovación de nuevo material bélico. Estas limitaciones, que afectaban tanto al Estado como a las compañías comerciales alemanas, fomentó la búsqueda de fórmulas para poder esquivar las cláusulas del Tratado de Versalles.

La Marina alemana fue una de las organizaciones que más sufrió dichas limitaciones. El número de marinos se redujo considerablemente, se perdieron – bien por entregarse a diferentes países en concepto de compensación, bien hundidos en Scapa Flow – prácticamente todos los buques de

47 Tratado de Versalles, Sección II en <http://avalon.law.yale.edu/imt/partv.asp>

48 MORALES TRUEBA, Adolfo: «El escenario naval tras la Primera Guerra Mundial», *Revista de Estudios en Seguridad Internacional*, vol. 3, n° 2, 2017, p. 157

49 Kaiserliche Marine, en alemán. Cambiaría su denominación a Marina nacional [*Reichsmarine*] en 1919 tras convertirse Alemania en una república. Con la llegada de los nazis al poder volvería a cambiar de nombre, esta vez a Marina de guerra, [*Kriegsmarine*].

50 Casualmente, este acto de rebeldía creó la mayor reserva de metal que no ha sido afectada por los componentes radiactivos lanzados a la atmósfera por las numerosas explosiones nucleares – tanto de bombas como de pruebas nucleares como de accidentes como el de Chernobyl –, siendo todavía hoy usado para la construcción de material de precisión, entre otros, de satélites espaciales: <http://www.straightdope.com/columns/read/2971/is-steel-from-scuttled-german-warships-valuable-because-it-isn-t-contaminated-with-radioactivity/>

superficie modernos y se le prohibió la posesión o desarrollo de una de las nuevas armas marinas que había revolucionado la guerra naval: el submarino⁵¹. La Primera Guerra Mundial supuso la aparición en escena de numerosas tecnologías – vehículos, armas, medios de comunicación y un largo etc. – que transformaron el modo de hacer la guerra. La guerra naval, desde luego, no fue ajena a esos cambios. Tres fueron las nuevas tecnologías que remodelaron la manera de entender la guerra en el mar: la aviación, la radio y el submarino. Estos cambios modificaron la concepción que los estrategas navales mantenían sobre la guerra en el mar, pasando de una visión mahaniana⁵² a una más compleja, centrada en operaciones que podrían denominarse de «guerrilla naval» que se basaban en tácticas subrepticias como el ataque submarino o el uso de minas. La teoría de Mahan exponía que el dominio naval sólo podía lograrse mediante una victoria a través de una batalla decisiva que destruyese al enemigo⁵³. Al mismo tiempo, según el estadounidense, las fuerzas navales tenían el rol de bloquear la salida al mar de la flota contendiente, manteniendo abiertas las líneas de comunicación propias. Esta visión se alteró durante la Primera Guerra Mundial especialmente en lo que respecta al arma submarina, cuando el 22 de septiembre de 1914 el submarino alemán *U 9* torpedeó y hundió tres cruceros acorazados británicos, demostrándose las posibilidades de este tipo de buque⁵⁴. Durante esta contienda se revelaron las capacidades tácticas y estratégicas que este nuevo arma podía proporcionar a las fuerzas navales, dando pie a usarla en una suerte de guerrilla naval en la que los submarinos estrangulasen el comercio de un país sin necesidad de que una batalla decisiva sucediese. El desarrollo de este arma, conjuntamente con otros avances tecnológicos, supuso la transformación de las flotas militares de las grandes potencias mundiales, que vieron cómo el submarino y el portaaviones empezaron a desbancar – si bien lentamente – el papel de los acorazados como arma más relevante en el mar. Es por ello que la limitación a desarrollar y producir submarinos, mermó aún más las capacidades de la ya de por sí menguada flota alemana, ya que no sólo se limitaron sus capacidades presentes – con la reducción de buques – sino también las

51 Las siguientes reflexiones provienen mayormente de DÜLFFER, Jost: *Weimar, Hitler und die Marine. Reichspolitik und Flottenbau 1920-1939*, Droste, Düsseldorf, 1973 y, en menor medida de HERWIG, Holger H: «The failure of German Sea Power, 1914-1945: Mahan, Tirpitz, and Raeder Reconsidered», *The International History Review*, vol. 10, nº 1, febrero 1988, pp. 68-105 y MORALES TRUEBA, Adolfo: «El escenario naval tras la Primera Guerra Mundial», *Revista de Estudios en Seguridad Internacional*, vol. 3, nº 2, 2017, pp. 147-168

52 Alfred T. Mahan, fue un contraalmirante estadounidense que, mediante sus obras y, especialmente, su libro *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783* influyó sobremanera en la doctrina marítima de numerosos países. Entre los más fieles seguidores de Mahan se encontraba el emperador Guillermo II.

53 MAHAN, Alfred Thayer: *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783* consultado en: <https://archive.org/details/influenceseapow05mahagoog/page/n5>, no deja de ser la versión naval de las premisas del barón francés Antoine-Henri de Jomini, posteriormente apuntaladas por el militar prusiano Clausewitz, FREEDMAN, Lawrence: *La guerra futura*, Crítica, Barcelona, 2019. pp. 39-40

54 El teniente de navío Otto Weddingen y su tripulación hundió los cruceros blindados británicos *Aboukir*, *Cressy* y *Hogue* en menos de una hora, demostrando a los escépticos las posibilidades de este nuevo arma. SONDHAUS, Lawrence: *The Great War at Sea*, Cambridge University Press, Cambridge, 2014, p. 155

capacidades futuras.

La Marina alemana intentó enfrentarse a esta posición de debilidad circunvalando las mencionadas prohibiciones. Una de las medidas tomadas para no perder la capacidad de innovación y construcción de submarinos y, así, no quedar por detrás del resto de potencias navales fue crear una empresa pantalla en los Países Bajos. En 1922 se constituyó en La Haya la oficina técnica *Ingenieurskantoor voor Scheepsbouw* o IvS⁵⁵ con un capital social de 12.000 florines que fueron aportados a partes iguales por varios astilleros alemanes⁵⁶. Mediante esta empresa se pretendía evitar la prohibición de Versalles y que no se perdieran los conocimientos adquiridos sobre el diseño de sumergibles. Incluso se pudo avanzar en el desarrollo de estas armas gracias a la creación de prototipos y a los encargos que terceros países hicieron a IvS. El primero de estos países que colaboró con la oficina de ingenieros fue la recientemente creada República de Turquía que contrató a la empresa pantalla para diseñar dos sumergibles de 500 toneladas, que fueron construidos en el astillero neerlandés Fijenoord. Turquía no fue el único país que recibió asistencia técnica por parte del IvS, pues pronto les siguieron Finlandia y Japón.

Desde el desarrollo de los primeros sumergibles con capacidades militares, la Armada española estuvo interesada en la formación de un arma submarina propia. Durante parte del siglo XIX hubo varios intentos por parte de militares e ingenieros españoles – entre ellos el conocido proyecto del marino Isaac Peral –, de construir buques semejantes. Sin embargo, el primer submarino militar funcional de la Armada española fue construido por los Estados Unidos. Con la adquisición de este primer buque, de nombre *Isaac Peral*, comenzó una tendencia que se mantendría en lo que a la adquisición o fabricación de este tipo de buques se refiere⁵⁷. La industria española no desarrolló, durante décadas, submarinos con tecnología propia sino que la Armada tuvo que depender de las exportaciones o compras de licencias en países extranjeros.

Durante el periodo de entreguerras, ciertos sectores de la monarquía española tuvieron la pretensión

55 «Oficina de Ingenieros para la Construcción Naval» en neerlandés, contaba con la participación de los tres mayores astilleros alemanes: Germaniawerf, Weser-Werf y Vulkan-Werf. VIÑAS, Ángel: *Franco, Hitler y el estallido de la Guerra Civil*, Alianza, Madrid, 2001, p. 36

56 CANALES TORRES, Carlos, DEL REY VICENTE, Miguel: *Una jauría de lobos: submarinos 1918-1945*, Edaf, Madrid, 2012, p. 39

57 A renglón seguido de la adquisición del *Isaac Peral* se compraron tres submarinos a Italia que, al igual que los EE.UU., todavía no se había involucrado en la Primera Guerra Mundial. MARTÍNEZ-MERELLO Y DÍAZ DE MIRANDA, Carlos: «Creación del Arma submarina», en *Historia del Arma submarina. Cuadernos monográficos del instituto de Historia y cultura naval*, nº 71, 2015, pp. 53-72; pp. 56-57

de desarrollar una industria militar propia, adecuada a sus tiempos y que no dependiese de las cesiones tecnológicas o de las patentes de países extranjeros. Además de la dependencia de las marinas estadounidense e italiana en el caso del arma submarina, la Armada española bebía en gran parte de las innovaciones tecnológicas británicas. La principal constructora española de buques militares y material naval era la Sociedad Española de Construcción Naval – en adelante SECN –, que dependía de las licencias y préstamos tecnológicos de la compañía británica Vickers. Desde la aprobación de la ley sobre «Organizaciones marítimas y armamentos navales» de 1908, también conocida como Programa Ferrándiz, se externalizó la construcción naval – hasta entonces en manos de astilleros y arsenales propios –, y se creó la ya citada sociedad, cuyo principal socio tecnológico era Vickers, que participó con un 40% del capital⁵⁸.

Entre los que eran partidarios de una industria militar autóctona que abasteciese a la Armada española e hiciese a esta depender menos de las potencias extranjeras, se encontraba el rey, Alfonso XIII, el general devenido dictador Miguel Primo de Rivera y, como protagonista que serviría de enlace entre los intereses españoles y alemanes, el millonario vasco Horacio Echevarrieta y Maruri⁵⁹.

Horacio Echevarrieta – que había elevado su fortuna sobre la herencia paterna de minas y productos inmobiliarios – era dueño, entre otros muchos activos, de los astilleros Echevarrieta y Larrinaga en Cádiz y estaba interesado en ser el creador – y propietario – de una industria militar española capaz de abastecer al Ejército y la Armada. Como Carlos Arenas Posadas muestra en su estudio *Por el bien de la patria*, la convivencia entre las élites económicas y las fuerzas armadas fue una constante durante la historia española, y las acciones de Echevarrieta fueron parte y clara muestra de esos intereses económicos que intentaron capitalizar para beneficio propio las deficiencias del Ejército y la Armada⁶⁰. Para conseguir una parte del pastel que suponía el suministro de material a las fuerzas armadas, el empresario vasco contactó con el astillero alemán Blohm & Voss, buscando asesoramiento para mejorar las capacidades técnicas de su astillero y así aspirar a conseguir

58 FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: «La Sociedad de Construcción Naval», en *Plan Ferrándiz: Poder naval y Poder marítimo*. Cuadernos monográficos del instituto de Historia y cultura naval, nº 57, 2008, pp. 39-49 y DÍAZ MORLÁN, Pablo: «Riesgos y crecimiento en una empresa familiar: la gestión de la casa Echevarrieta y Larrinaga (1917-1936)», comunicación en el VI Congreso de la Asociación Española de Historia Económica, 1997, en <http://www.aehe.es/vi-congreso-aehe-1997/>

59 Para la información sobre las actividades del empresario vasco se ha tomado como referencias la biografía de Pablo Díaz Morlán: *Horacio Echevarrieta (1870-1963): el capitalismo republicano*, LID, Madrid, 1999

60 ARENAS POSADAS, Carlos: *Por el bien de la patria. Guerras y ejércitos en la construcción de España*, Pasado&Presente, Barcelona, 2019, pp. 296-310

encargos⁶¹. La industria y la Marina alemanas estaban interesadas en abordar este mercado, tanto para eludir las cláusulas del Tratado de Versalles como para acceder a nuevos mercados. Así las empresas podrían beneficiarse de la venta de material y conocimiento y, a su vez, expulsar a sus más directos competidores: las empresas británicas. Con tal objetivo, el conglomerado industrial Krupp había fundado en 1924 una filial en España junto con la Compañía Transmediterránea y los Astilleros de Tarragona: la Unión Naval de Levante. Se puede atender así a una conjunción de intereses, que vieron en la colaboración hispano-alemana una posibilidad para mejorar su posición económica y militar. Por parte española, Horacio Echevarrieta pretendió crear un complejo industrial-militar capaz de modernizar las fuerzas armadas y, por supuesto, beneficiarse económicamente de ello, y los intereses económico-militares alemanes buscaron fortalecer sus capacidades militares – constreñidas por el Tratado de Versalles – y beneficiar a ciertas empresas que dependían de la demanda militar alemana⁶².

El hombre de confianza de la Marina alemana en España, aquel que puso en contacto a Horacio Echevarrieta con industriales y militares alemanes fue el entonces teniente de navío Wilhelm Canaris, que había sido enviado a la península en 1922 para sondear las posibilidades de cooperación en el sector de la industria militar⁶³. Así mismo, el capitán de navío Walter Lohmann fue designado como administrador de unos fondos especiales que alcanzaban la cifra de los 10 millones de marcos que debían ser empleados en un futuro – e ilegal – rearme naval alemán⁶⁴. Ambos marinos tuvieron por objetivo establecer una red de contactos en España, la cual tuvo como uno de sus puntales más importantes al ya mencionado Echevarrieta. El propio Canaris en 1925, siendo ya capitán de corbeta, escribió: «hay que lograr que la Marina alemana participe directamente en lo que se refiere al futuro desarrollo de los submarinos y que la construcción y prueba de los mismos no se haga en España con

61 DÍAZ MORLÁN, Pablo: *Horacio Echevarrieta (1870-1963)*, op.cit. p. 181

62 *Ibidem* p. 179

63 Wilhelm Canaris, debido a sus conocimientos de español y sus aptitudes se le encargó la representación de la Marina alemana en España llegando a ser uno de los intermediarios más importantes entre los intereses alemanes y los españoles. En 1935, siendo capitán de navío, le fue asignada la dirección de la organización de espionaje militar alemana, la Abwehr. Posteriormente sería ahorcado en el campo de concentración de Flossenbürg al ser vinculado a la conspiración del 20 de julio de 1944, la Operación Valquiria. MUELLER, Michael: *Canaris: The Life and Death of Hitler's Spymaster*, Naval Institute Press, Annapolis, 2007 y de manera más crítica HASTINGS, Max: *The Secret War: Spies, codes and guerrillas 1939-45*, William Collins, Londres, 2015, pp.87-100 Las conexiones de Canaris con España en BASSET, Richard: *Hitler's Spy Chief. The story of Wilhelm Canaris, the most dangerous intelligence man of WWII*, Pegasus Books, Nueva York, 2012, pp. 108-122 y sobre sus actividades durante la Primera Guerra Mundial ROSENBUSCH, Anne: *Neutrality in balance. Spanish-German relations during the First World War, 1914-1918*, Tesis doctoral inédita, Maynooth University, 2015, pp. 205-206.

64 VIÑAS, Ángel: *La Alemania nazi y el 18 de julio*, Alianza, Madrid, 1977, pp. 24-27 El capitán de navío Walter Lohmann era, a su vez, el jefe del Departamento de Transporte Marítimo [*Leiter der Seetransportabteilung*] de la Marina alemana. *Akten der Reichskanzlei Weimarer Republik*, entrada de Lohmann, Walter.

personal español, sino en base al que se haya elegido especialmente en Alemania y que ofrezca la garantía de que sus conocimientos y experiencias vayan luego a repercutir en beneficio de la Marina alemana»⁶⁵. Así se ve cómo pretendían usar las necesidades militares de otros países – en este caso España – para sortear los mandatos del Tratado de Versalles y así no quedar atrasados en lo que al desarrollo de tecnología militar.

Uno de los primeros pasos de Echevarrieta para convertirse en el principal suministrador de la Armada española fue la construcción de la Fábrica Nacional de Torpedos con ayuda alemana⁶⁶. La fábrica se ubicó en unos terrenos anexos a los de los Astilleros de Cádiz, con la clara intención de que la empresa abasteciese a los astilleros y, por tanto a través de ellos, a la Armada española. Los torpedos eran armas modernas y complejas, cuya construcción requería conocimientos técnicos que el personal de los Astilleros de Cádiz carecía. Por ello, antes de iniciarse en esta aventura fabril, Echevarrieta acudió a Canaris para que éste le pusiese en contacto con posibles proveedores alemanes y con entidades financieras que le permitiesen dar pie a esta empresa. Como aval el empresario vasco puso sobre la mesa los contactos que tenía dentro de la corte – entre ellos el propio monarca, siendo Echevarrieta abiertamente republicano – y de las fuerzas armadas españolas. Dentro de las fuerzas armadas, en especial en la Armada, había además un gran interés en desarrollar tecnología propia para no depender de potencias extranjeras, por lo que no fue difícil para Echevarrieta encontrar apoyos que respaldasen su proyecto.

Canaris, conocedor de la situación en la Armada española y del interés de Echevarrieta, influyó en la decisión del gobierno y la Marina alemanas para que confiaran en el buen hacer y las intenciones del empresario⁶⁷. Walter Lohmann argumentó también a favor de confiar en él, añadiendo que los británicos, también interesados en la fábrica de torpedos, estaban dispuestos a ofrecer un plan de financiación atractivo para los intereses de Echevarrieta. El empresario pidió a los bancos alemanes créditos en condiciones similares, comprometiéndose, a cambio, a allanar el camino para que los pedidos y encargos de la Armada española fuesen dirigidos hacia las empresas alemanas, especialmente aquellos concernientes a los sistemas de dirección de tiro y submarinos⁶⁸.

65 VIÑAS, Ángel: *La Alemania nazi y el 18 de julio*, *op.cit.* p. 29

66 DÍAZ MORLÁN, Pablo: «Riesgos y crecimiento en una empresa familiar: la gestión de la casa Echevarrieta y Larrínaga (1917-1936)», comunicación en el VI Congreso de la Asociación Española de Historia Económica, 1997 pp. 8-9, en <http://www.aehe.es/vi-congreso-aehe-1997/>, consultado el 18 de octubre de 2019.

67 DÍAZ MORLÁN, Pablo: *Horacio Echevarrieta (1870-1963)*, *op. cit.* p. 194

68 Los sistemas de dirección de tiro eran tecnología fundamental para las marinas, pues sin ellos resultaba imposible acertar a disparar a las distancias en las que operaban los buques modernos. En el caso de la Armada española, esta

En Alemania, el 31 de marzo de 1925, una reunión al más alto nivel congregó al canciller del Reich, Hans Luther, al subsecretario de la Cancillería y a los Ministros de Negocios Extranjeros, de Economía y de Finanzas. El motivo de la reunión fue discutir la decisión de apoyar económica y técnicamente a Echevarrieta. Se alcanzó la resolución de mantenerse dentro de los límites de la prudencia, sin violar el Tratado de Versalles, opinión con la cual discrepaban Canaris y el Ministerio de Marina, que estaban dispuestos a apoyar al empresario español e ignorar los tratados internacionales. El 13 de abril, en una reunión de menor nivel que la que acaeció en marzo, los responsables de la Marina alemana dieron el visto bueno a la colaboración con el industrial vasco, siendo relevante el voto a favor del almirante en jefe del Mando Naval, el vicealmirante Hans Zenker⁶⁹.

Entre abril y mayo de ese año, Echevarrieta viajó a Berlín varias veces, ofreciendo su influencia política y sus contactos en España para facilitar a la industria de material de guerra alemana la entrada en el mercado español. Pidió apoyo técnico y financiero a cambio de comprometerse a adquirir todos los materiales que necesitara la Fábrica Nacional de Torpedos en Alemania y a colaborar con las empresas de dicho país para la construcción de submarinos⁷⁰. Estas negociaciones y el apoyo de la Marina inclinaron la balanza a su favor, por lo que a través de Lohmann, Echevarrieta consiguió un crédito del Deutsche Bank valorado en 240.000 libras esterlinas con el objetivo de fabricar torpedos⁷¹.

Con este capital, el empresario pudo hacerse con las patentes – alemanas, por supuesto – necesarias para el funcionamiento de su fábrica, consiguiendo que el Jefe del Negociado de la Sección de Material del Ministerio de Marina española le ofreciera un contrato: un encargo de 1.000 torpedos a fabricar en 10 años, para cubrir las necesidades de todos los barcos en servicio y las necesidades de

tecnología era provista prácticamente en su totalidad por Vickers. DÍAZ MORLÁN, Pablo: *Horacio Echevarrieta (1870-1963)*, op. cit. p. 196

69 Durante la República de Weimar el Mando Naval [*Marineleitung*] fue la máxima autoridad de la Marina alemana por debajo del Ministerio de Defensa. Hans Zenker ostentó el cargo hasta 1928, cuando el conocido como *affaire* Lohmann le obligó a dimitir. El *affaire* implicó al ya mencionado Walter Lohmann y al descubrimiento público del fondo secreto que gestionaba para la compra y financiación de material de guerra prohibido por el Tratado de Versalles. Más información sobre las consecuencias del *affaire* Lohmann puede encontrarse en DÜLFFER, Jost: *Weimar, Hitler und die Marine*, op.cit. y especialmente en REMMELE, Bernd: «Die maritime Geheimrüstung unter Kapitän z.S. Lohmann», *Militär-geschichtliche Zeitschrift*, nº 56, 1997, pp. 313-376

70 DÍAZ MORLÁN, Pablo: *Horacio Echevarrieta (1870-1963)*, op. cit. p. 196 A la vez que negociaba el apoyo técnico y financiero en Alemania, Echevarrieta hizo valer sus contactos en los círculos militares y políticos para conseguir que el Estado español le encargara la fabricación de torpedos y de submarinos a sus astilleros.

71 VIÑAS, Ángel: *Franco, Hitler y el estallido de la Guerra Civil*, op. cit. p. 42

la mitad de aquellos cuya construcción estaba planificada⁷². El principal problema que tuvo esta empresa fue la tardanza con la que se materializó el contrato, entre otros motivos por la dificultad de valorar económicamente la construcción de torpedos – y por tanto ponerle precio –, pues esta era una industria nueva en el país de la cual no había referencia. Finalmente el acuerdo se firmó el 30 de marzo de 1926, consiguiendo Echevarrieta escalar el primer peldaño para ser el principal proveedor de las fuerzas armadas españolas, convirtiéndose en uno de los principales representantes en España de los intereses económicos y militares alemanes⁷³.

Tras la firma del acuerdo y la aprobación por parte del Directorio militar de Primo de Rivera del proyecto presentado por la Fabrica Nacional de Torpedos, Echevarrieta firmó un convenio con la Marina alemana para la cesión de los datos y planos necesarios para la construcción de los torpedos. Las condiciones impuestas por los germanos aseguraban que la información se mantendría estanca entre las dos partes contratantes y la Marina española, y además consiguieron tener acceso en todo momento a la nueva información que se generase durante la construcción, prueba y desarrollo de las armas⁷⁴. Estos planes se torcieron debido a diversos factores. La tardanza del gobierno español en tomar decisiones respecto a la fabricación de las armas – aprobar los presupuestos, aprobar el ofrecimiento de energía eléctrica... – unido a las complicaciones tecnológicas y a las dificultades que puso el Directorio para que toda la maquinaria no fuese importada de Alemania, retrasaron la puesta en marcha durante años⁷⁵.

Paralelas a las negociaciones para hacerse con contratos de fabricación de torpedos, Echevarrieta buscó la adjudicación de la construcción de submarinos a su astillero de Cádiz. Las leyes de construcción naval de los años previos – la Ley Miranda de 1915 y la Ley Cortina de 1922 – dieron gran importancia al arma submarina, buscando crear una flotilla de dichos barcos. Fue dentro de este marco legal en el que se adquirieron los primeros submarinos que poseyó la Armada española. El primero fue el ya mencionado *Isaac Peral* y los tres siguientes correspondieron a la llamada «clase F» italianos⁷⁶. Echevarrieta, queriendo competir también en este sector topó con los intereses

72 DÍAZ MORLÁN, Pablo: *Horacio Echevarrieta (1870-1963)*, op. cit. p. 197

73 *Ibidem*.

74 *Ibidem* p. 199

75 *Ibidem* p. 200

76 La «clase F» de submarinos italianos había tenido un notable éxito de exportación, pues países como Brasil, Dinamarca, Estados Unidos, Gran Bretaña, Japón, Portugal y Rusia habían adquirido ejemplares, además de la propia Marina italiana que contaba con 21 submarinos de este tipo. MARTÍNEZ-MERELLO Y DÍAZ DE MIRANDA, Carlos: «Creación del Arma submarina», en *Historia del Arma submarina*, Cuadernos monográficos del instituto de Historia y cultura naval, nº 71, 2015, p. 61

británicos que controlaban la SECN. Para hacer frente a los principales suministradores que contaban con técnicos y experiencia en el sector, se aprovechó de sus dos principales fortalezas: sus contactos con los responsables en la Armada y la administración españolas, y la relación ya establecida con los intereses económico militares alemanes. A fin de concretar un acuerdo, Echevarrieta mandó a sus apoderados junto con el jefe de la base de submarinos de Cartagena y futuro ministro de Marina, Mateo García de los Reyes, a Berlín. Allí trataron con las autoridades navales alemanas, que les mostraron su apoyo al proyecto del empresario vasco para la construcción de submarinos en los Astilleros de Cádiz.

La Marina alemana estaba muy interesada en el desarrollo y experimentación de sumergibles por lo que, a pesar de la prudencia deseada por los Ministros de Negocios Extranjeros, Finanzas y Economía, apoyaron esta inversión en España⁷⁷. En 1926, en uno de sus viajes a Berlín, Echevarrieta se comprometió con las autoridades alemanas a construir todos los submarinos que le pidiera el Estado español, usando para ello la colaboración de las empresas germanas que la Marina de dicho país considerase apropiadas. Tiempo después, el 13 de diciembre de 1927, se alcanzó un convenio entre Echevarrieta y la empresa pantalla neerlandesa IvS para la construcción de un submarino en los Astilleros de Cádiz con arreglo a los planos, cálculos e indicaciones de los ingenieros alemanes. La oficina técnica se comprometió a suministrar los planos, cálculos y las especificaciones necesarias para tal cometido, así como la maquinaria que hiciese falta⁷⁸.

A comienzos de 1928 se esbozó el primer contrato entre el gobierno español y Echevarrieta respecto a un lote de submarinos. El lote comprendería 6 sumergibles de 650 toneladas aproximadamente, con un precio de 10.960.000 pesetas cada uno. Los submarinos debían cumplir las especificaciones que la Armada viese oportunas, dando la opción de rescindir el contrato si éstas no se cumplían o si la entrega de los buques se retrasaba demasiado. Además, en el contrato se exigió la garantía de que el proyecto y la construcción de los barcos estuviese asesorado por la IvS. Esto demuestra que las autoridades españolas eran conecedoras de, al menos, parte del entramado que los alemanes mantenían para eludir las cláusulas del Tratado de Versalles. Si bien es posible que no conociesen cómo funcionaba exactamente, varias autoridades españolas – como el ya mencionado Mateo García de los Reyes – se habían reunido con su contraparte alemana, por lo que eran conecedores de que

⁷⁷ Este deseo de prudencia se veía sobretodo influenciado por el hecho de que exportar piezas o material de submarinos estaba explícitamente prohibido por el Tratado de Versalles y por las leyes alemanas. DÍAZ MORLÁN, Pablo: *Horacio Echevarrieta (1870-1963)*, op. cit. pp. 201-203

⁷⁸ *Ibidem* p. 204

tras esta operación se encontraban intereses económico-militares alemanes intentando esquivar el Tratado de Versalles⁷⁹.

De los proyectos que se han expuesto, sólo se llegó a completar el primero de los submarino planificado por IvS y los Astilleros de Cádiz ya que, con la llegada de la República, la mayoría de los contratos y las promesas que habían sido hechas a Echevarrieta dejaron de tener efecto. A esta ruptura de relaciones entre la administración y el millonario vasco hay que añadir que la Fábrica Nacional de Torpedos fue un sumidero de dinero, teniendo que ser rescatada por el gobierno. El 29 de julio de 1934 el periódico ABC informaba de que «de acuerdo con el Consejo de ministros y a propuesta del de Marina» se accedió a dotar a la fábrica de un préstamo de más de cuatro millones de pesetas «con cargo al presupuesto de gastos del ministerio de Marina de 1933»⁸⁰. Un año más tarde, el 17 de agosto, La Vanguardia informaba sobre la visita del ministro de Marina, Antonio Royo Villanova, a Cádiz⁸¹. En este artículo se afirma que la construcción de la fábrica costó siete millones de pesetas – lo cual pone en perspectiva el préstamo anterior – y que, en ese momento, se hallaba paralizada, llegando a lamentar el ministro «el estado de abandono en que se enc[ontraba]», prometiendo «estudiar la manera de habilitar un crédito para que entre lo antes posible en actividad»⁸².

El único sumergible finalizado, denominado *E-1* en honor al empresario y botado el 22 de octubre de 1930, fue construido según los planos y las indicaciones de los ingenieros alemanes, superando las especificaciones que la Armada española había impuesto. Los alemanes no sólo participaron en el diseño del sumergible sino que también aportaron gran parte de los componentes necesarios. Quizás se debió a la falta de competencia técnica de la industria española o quizás fue parte de los acuerdos alcanzados por Echevarrieta, que le obligaban a contratar proveedores alemanes. Dentro de los componentes de origen alemán podemos encontrar: hierro y acero para el casco del buque, los motores diésel, los motores eléctricos principales – requeridos para navegar en inmersión – con sus ejes y hélices, acumuladores de energía, tableros de distribución, máquinas auxiliares, periscopios, dispositivos de renovación de aire, piezas de repuesto, una instalación de escucha, tubos lanzatorpedos e instalaciones para los cañones⁸³. En definitiva, una gran parte de los elementos

79 *Ibidem* p. 203

80 ABC, 29 de julio de 1934, «La Fábrica Nacional de Torpedos. Un crédito de cuatro millones de pesetas»

81 El ministro apenas conservó la cartera cinco meses.

82 La Vanguardia, 17 de agosto de 1935, «De la estancia del ministro de Marina»

83 DÍAZ MORLÁN, Pablo: *Horacio Echevarrieta (1870-1963)*, *op. cit.* p. 205

requeridos para la construcción de este submarino tuvieron que ser importadas desde Alemania, para beneficio de las empresas de este país. La exportación de estos componentes era ilegal, pues el artículo 192 del Tratado de Versalles prohibía que Alemania exportase armas, municiones y material de guerra naval⁸⁴. Asimismo se contó con personal alemán para las pruebas de mar del submarino, que se hicieron bajo el mando del alférez de navío Harald Grosse y del entonces famoso capitán de navío Lothar von Arnauld de la Perière⁸⁵.

Pero a pesar de que el *E-I* llegara a finalizarse, nunca llegó a ser parte de la Armada española como estaba previsto. El cambio de clima político y la inestabilidad subsiguiente llevaron a la Armada a negarse a comprar el submarino por el precio que Echevarrieta deseaba. Ante la negativa, ambos socios de este proyecto, el empresario vasco y la empresa pantalla neerlandesa, intentaron vender el sumergible a otros países. Tras intentarlo con Francia, Polonia y Yugoslavia, finalmente consiguieron que la Marina turca comprase el *E-I*, donde fue rebautizado con el nombre *Gür*⁸⁶.

La construcción de submarinos y torpedos no fueron los únicos proyectos que vincularon al millonario vasco con los intereses alemanes. Además de las vinculaciones con el mundo de la construcción aeronáutica y gestión aérea – Echevarrieta fundó Iberia Compañía Aérea de Transportes con capital alemán⁸⁷ –, y del intento de ambos actores de hacerse con el control de la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleo S.A. – en adelante CAMPSA⁸⁸ –, hubo otros planes de cooperación entre Echevarrieta y la Marina alemana. Entre ellos destacan el intento de construcción de dos buques petroleros para la Marina española, por un valor total de más de 40 millones de pesetas, el intento de equipar a la Armada española con direcciones de tiro de la casa Siemens⁸⁹, la construcción de lanchas torpederas o la intención de Echevarrieta de vincular a la Marina alemana en la construcción de una flota de pesca de altura. Ninguno de estos planes pasó del papel, pero muestran una vez más las claras intenciones del empresario vasco, que anhelaba convertirse en el

84 Tratado de Versalles, parte V, sección II, artículo 192, en <http://avalon.law.yale.edu/imt/partv.asp>

85 Harald Grosse, ascendido ya a teniente de navío, aparecerá posteriormente en esta investigación, al mando del submarino alemán *U 34*, participando en la operación secreta «Úrsula». Lothar von Arnauld de la Perière sigue siendo a día de hoy el capitán de submarino con mayor tonelaje hundido de la historia. MATA, Santiago: *U-Boote: submarinos alemanes en la Segunda Guerra Mundial*, op. cit. pp. 8-9 También participó en estas pruebas de mar el capitán de corbeta e ingeniero diplomado Lorek, que aparecerá en capítulos posteriores.

86 DÍAZ MORLÁN, Pablo: *Horacio Echevarrieta (1870-1963)*, op. cit. p. 205

87 DÍAZ MORLÁN, Pablo: «Riesgos y crecimiento en una empresa familiar: la gestión de la casa Echevarrieta y Larrínaga (1917-1936)», op.cit. p. 10

88 Posteriormente, en el capítulo 4 podrá verse otro intento por parte de la Marina alemana de hacerse con el sector petrolífero español, involucrando a la CAMPSA, la compañía CEPSA y al millonario mayorquín Juan March.

89 Sólo consiguieron instalar un sistema a modo de prueba en el crucero *Blas de Lezo*. DÍAZ MORLÁN, Pablo: *Horacio Echevarrieta (1870-1963)*, op. cit. p. 208

máximo proveedor de las Fuerzas Armadas españolas, mediante el apoyo técnico y financiero alemán. También se perciben los intentos de las fuerzas armadas alemanas por conseguir un socio comercial gracias al cual podrían mantenerse en la carrera tecnológico-militar, a la par que mejorar la situación de las grandes empresas germanas. Sí hubo, sin embargo, otros proyectos que llegaron a buen puerto, como la construcción de aviones, aparatos de vigilancia para controlar el Estrecho de Gibraltar, piezas de artillería, minas, en incluso la construcción de un aeródromo para aviones experimentales⁹⁰.

Esta cantidad de planes muestra la amplitud de miras con la que ambos actores – los intereses económico-militares alemanes y Horacio Echevarrieta – contemplaron la colaboración entre ambos. Gracias a la bien conectada agenda del empresario, los intereses alemanes pretendieron poner pie en España y desbancar a sus competidores británicos, para así no perder el conocimiento y la experiencia de la producción industrial militar y poder eludir las cláusulas del Tratado de Versalles. Por diversos motivos estos proyectos no funcionaron tal y como estaba previsto, no siendo económicamente rentables. Sin embargo, resulta importante atender a ellos porque muestran las conexiones que la Marina alemana estableció en España durante el periodo de entreguerras, conexiones que resonarán a lo largo de esta investigación. La construcción de submarinos en España gracias a la tecnología alemana, el plan de las empresas del complejo militar-industrial alemán de dominar el mercado español, y los intentos por parte de la Marina alemana de hacerse con el control del sector petrolífero español se repetirán posteriormente, mostrando las tentativas hispano-alemanes de eludir los marcos legales internacionales, primero el Tratado de Versalles y, después durante la Segunda Guerra Mundial, las normas que regulaban el estatus de neutralidad.

Intervención alemana en la Guerra Civil

Como es bien sabido el 17 de julio de 1936 comenzó el golpe de estado que desembocó en tres años de guerra civil y casi cuarenta años de dictadura. Si bien el Estado alemán – a diferencia del italiano – no estuvo implicado en las conspiraciones anti republicanas que se planificaron durante los años previos al «Alzamiento», sí estuvo implicado en la guerra civil prácticamente desde los primeros

90 Al no relacionar estos proyectos vinculados a la Marina alemana, se ha decidido no indagar sobre ellos, para así no desvirtuar esta investigación. Se tratan con mayor profundidad en *Ibidem* pp. 205-221

compases del conflicto⁹¹. Fue tal el desconocimiento alemán de las intrigas entre militares y políticos en España que el mismo embajador fue sorprendido por la algarada⁹². Asimismo el apoyo del gobierno alemán a los militares sublevados no fue inmediato, ya que tuvieron que darse una serie de circunstancias para que se tomara dicha decisión⁹³.

En el momento del golpe de estado, Franco se hallaba en su puesto de las islas Canarias a donde había sido destinado para alejarlo de los círculos conspirativos. Una vez que el golpe de estado se puso en marcha, desertó de su destino y se dirigió al Marruecos español, donde se hizo con el mando de las tropas locales. Allí fue contactado por el jefe del partido nazi en Tetuán, Johannes Bernhardt, que estaba acompañado por Adolf Langenheim un empresario alemán residente en la zona⁹⁴. Ambos aseguraron poder interceder en nombre del general golpista ante las autoridades alemanas en Berlín para conseguir apoyo diplomático y, especialmente, material militar. Los militares rebeldes confiaron en estos dos ciudadanos alemanes que fueron enviados a Alemania como emisarios, en una suerte de legación oficial que representaba exclusivamente al general Franco. Llegaron a Berlín el 23 de julio, donde tras una serie de contactos fallidos con diversas personalidades del régimen nazi, consiguieron entrevistarse con Hitler.

La entrevista sucedió en el pueblo bávaro de Bayreuth, donde Hitler y numerosos miembros del gobierno alemán y del partido nacionalsocialista estaban disfrutando del festival anual en honor a Wagner, el famoso compositor. Durante la noche del 25 al 26 de julio el dictador, convencido por Bernhardt y Langenheim, tomó la decisión de apoyar al general Franco dando pie a la «Operación Fuego Mágico» [*Unternehmen Zauberfeuer*]⁹⁵. Bernhardt especialmente, fue recompensado por Franco por esta intercesión con el gobierno alemán. Además de participar en el lucrativo negocio de la compañía Hispano-Marroquí de Transportes, la cual se tratará en un capítulo posterior, también recibió de Franco un regalo personal al finalizar la guerra civil: 1,4 millones de pesetas⁹⁶. Se han

91 Para las intrigas de Mussolini en España resulta fundamental HEIBERG, Morten: *Emperadores del Mediterráneo: Franco, Mussolini y la Guerra Civil Española*, Crítica, Barcelona, 2003

92 SCHMITT, Bernadotte *et alii* (eds): *Akten zur deutschen Auswärtigen Politik, 1918-1945. Deutschland und der spanische Bürgerkrieg*, serie D, tomo III, *op.cit.* pp. 5-8, documentos nº 1, 2 y 4.

93 Principalmente los de Ángel Viñas: *La Alemania Nazi y el 18 de julio* y su actualización *Franco, Hitler y el estallido de la Guerra Civil*. Salvo que se especifique lo contrario, el relato sobre cómo Hitler decidió apoyar al general Franco proviene de estas monografías.

94 Sobre el partido nazi exterior – NSDAP/AO – resulta fundamental KOOP, Volker: *Hitlers fünfte Kolonne. Die Auslands-Organisation der NSDAP*, BeBra, Berlin, 2009

95 Esta es una clara referencia al contexto en el que se encontraban los dirigentes nacionalsocialistas, pues señala a uno de los eventos del tercer acto de la ópera La Valquiria [*Die Walküre*] del compositor al que celebraban en Bayreuth.

96 WHEALEY, Robert H.: *Hitler and Spain: the Nazi Role in the Spanish Civil War*, University Press of Kentucky, Lexington (Kentucky), 2005, p. 84

escrito ríos de tinta sobre las razones que pudieron llevar a Hitler a tomar esta decisión improvisada de apoyar a Franco durante los casi tres años de conflicto, estando en contra de ello algunas de las mayores autoridades alemanas, como Herman Göring. Como no hubo actas de la reunión en la que Hitler tomó dicha decisión, sólo queda aventurarse en las suposiciones. De los motivos planteados por diversos estudios historiográficos, esta puede ser una de las mejores síntesis sobre las causas más probables⁹⁷:

Es probable que el dictador proyectase una visión ideológicamente subjetiva del conflicto español. Durante el conflicto, las autoridades alemanas vieron – e hicieron ver – la guerra civil como una guerra en la que se combatía a favor del nacionalsocialismo y del fascismo contra la amenaza del comunismo. Por ello entendieron que apoyar la causa del general Franco era equivalente a luchar contra la «constante amenaza comunista» y en favor de un «régimen amigo».

A esta visión del conflicto, hay que añadir los motivos geográfico-estratégicos. En el momento del fallido golpe de estado, no había en España amenaza alguna de que los pequeños grupos comunistas se hiciesen con el poder. Pero que España se encontrase bajo un gobierno más o menos izquierdista suponía una amenaza estratégica para Alemania. La afinidad que un régimen semejante podría tener con la República Francesa – en ese momento gobernada por el Frente Popular, coalición de gobierno semejante a la española – debilitaba la posición estratégica alemana. Por ello pudieron considerar importante aprovechar esta posibilidad de evitar esa posible relación, dando su apoyo a las fuerzas que pretendían acabar con la República española.

También hay que tener en cuenta las consideraciones militares. Al comienzo de la colaboración hispano-alemana las autoridades germanas pensaron que la ayuda directa a Franco sólo consistiría en enviar aviones de transporte para ayudar a las tropas sublevadas a cruzar el Estrecho de Gibraltar y cazas que los protegieran. Estos materiales, pensaban, ayudarían al general español a conseguir rápidamente sus objetivos. Sin embargo, el alargamiento de la guerra obligó a cambiar de planteamiento a los dirigentes nazis. Este escenario posibilitó a las fuerzas armadas alemanas la oportunidad de probar de manera práctica y sobre un entorno bélico los nuevos modelos de armas que se estaban desarrollando en su país, siendo este un posible motivo más para mantener su

97 La síntesis es obra de BERNECKER, Walther L.: «Alemania y la Guerra Civil Española», *Iberoamericana*. Fráncfort del Meno, 1992, pp. 137-157; pp. 139-153

intervención en el conflicto español⁹⁸.

Por último pero no por ello menos importante, se encuentran las motivaciones económicas. La intervención en la guerra civil dio a los alemanes la posibilidad de hacerse con el control de numerosos activos españoles, como pago por su colaboración. Parte de estas adquisiciones serán tratadas durante esta investigación, especialmente aquellas relacionadas con el ámbito naval, como los intentos por hacerse con el sector petrolífero o de ciertos astilleros⁹⁹. Este intento de dominación económica está íntimamente relacionado con el sistema de remuneración que Alemania estableció para pagar su ayuda. El sistema no fue específico para el caso hispano-alemán, ya que se pueden encontrar sistemas similares para las relaciones comerciales entre Alemania y países como Rumanía y Yugoslavia¹⁰⁰. Sin embargo, el caso español adquirió unas condiciones particulares debido al desarrollo de la guerra civil y, especialmente, como se verá en páginas posteriores, a su postura durante la Segunda Guerra Mundial¹⁰¹.

En definitiva, la intervención no fue causada por un simple motivo, pues fue un cúmulo de factores los que dieron pie a esta decisión, motivos que contribuyeron sobremanera al desarrollo de la guerra española y que, además, conectaron a este país y a sus gobernantes con la evolución del régimen alemán y del conflicto que se desencadenó en septiembre de 1939.

La implicación de la Marina de guerra alemana

Prácticamente desde el primer momento en el que Hitler tomó la decisión de apoyar la causa de Franco, la Marina de guerra alemana [*Kriegsmarine*] estuvo implicada. Después de que Hitler tomase la decisión de intervenir a favor de Franco, varias autoridades alemanas se reunieron con el dictador en Bayreuth, para planificar cómo llevar a cabo dicha intervención y concretar en qué consistiría. En esta reunión se encontraban Herman Göring – en representación de las Fuerzas aéreas alemanas y del complejo militar-industrial que controlaba¹⁰² –, el ministro de Guerra y comandante

98 CASANOVA, Julián: *República y guerra civil. Historia de España.*, vol. 8, Crítica-Martial Pons, Barcelona, 2007, p. 274

99 Véase el capítulo 4.

100 GRENZEBACH, William S: *Germany's informal empire: german economic policy toward Yugoslavia and Rumania, 1933-1939*, Franz Steiner, Stuttgart, 1988.

101 BARBIERI, Pierpaolo: *La sombra de Hitler. El imperio económico nazi y la guerra civil española*, Taurus, Barcelona, 2015

102 Sobre cómo Hermann Göring consolidó un conglomerado de industrias en torno a su persona, gracias a la política de «arianización» de la economía, GROSS, Stephen G.: «The Nazi Economy», en BARANOWSKI, Shelley *et alii*

en jefe de las Fuerzas Armadas, Werner von Blomberg y «un almirante» cuya identidad permanece en disputa¹⁰³. Entre los posibles candidatos para este puesto se encuentran el almirante Karl Coupette, jefe de operaciones navales del Mando naval y el ya conocido almirante Wilhelm Canaris, entonces ya jefe del servicio de inteligencia militar, la Abwehr¹⁰⁴. Al no haberse encontrado, una vez más, actas que recojan qué se trató específicamente, la identidad del almirante sigue siendo una incógnita.

La opción del almirante Canaris resulta lógica considerando su conocimiento de la lengua española, su experiencia en España y los contactos que, como se ha mostrado, desarrolló durante los años previos a la guerra civil. Además, era el jefe de la inteligencia militar, con las posibilidades de actuación que aquello le otorgaba, especialmente si se tiene en consideración que «Fuego Mágico» fue una operación secreta, en la cual se apoyó la lucha de un general rebelde contra el gobierno español legalmente reconocido por Berlín. La opción del almirante Coupette, por su parte, también tiene sentido. Una parte fundamental de la intervención alemana en la guerra civil implicó el envío de toneladas de material bélico – para uso tanto de las fuerzas armadas españolas como de la Legión Cóndor –, todas ellas transportadas mediante medios navales¹⁰⁵. Coupette, como jefe de operaciones, podía aportar su opinión y visión sobre cómo articular el envío de esta ayuda pudo ser fundamental, pudiendo ser también de suma relevancia la perspectiva de quien dirigía y planificaba las operaciones de la flota. No se puede afirmar quién representó a las fuerzas navales en esta primera reunión para planificar «Fuego Mágico», empero, sí se puede asegurar que la Marina de guerra estuvo implicada desde el primer momento.

En los siguientes capítulos se tratarán las actividades que la Marina alemana desempeñó en relación a la guerra civil, pero antes se tratará la parte naval de las relaciones diplomáticas entre el gobierno alemán y el gobierno sublevado. Las relaciones formales entre estas dos administraciones, comenzaron el 18 de noviembre de 1936, pero días antes de ese reconocimiento se planificó el envío de agregados militares que pudiesen hacerse cargo de los aspectos bélicos de la diplomacia.

El 9 de octubre de 1936, el Ministerio de Asuntos Exteriores [*Auswärtiges Amt*] envió una misiva al

(eds.): *A Companion to Nazi Germany*, John Wiley & Sons, Medford (Massachusetts), 2018, pp. 272-274

103 SALAS LARRAZÁBAL, Jesús María: *Intervención extranjera en la guerra de España*, Madrid, Editora Nacional, 1974, p. 45

104 ARIAS RAMOS, Raúl, MOLINA FRANCO, Lucas: *Alemanes en la Guerra Civil: la Legión Cóndor*, Barcelona, Tikal, 2011, p. 73

105 El transporte de este material será tratado en el capítulo 2.

Alto Mando de la Marina [*Oberkommando der Marine*, a partir de ahora OKM]¹⁰⁶. En ella se comunicaba que el ejército de tierra planeaba enviar un agregado militar a España el mismo día en el que el gobierno alemán reconociese al sublevado. El departamento de las fuerzas armadas encargado de las relaciones con el exterior [*Wehrmacht Ausland Amt*], consideraba apropiado que la Marina enviase también un agregado naval. Desde este departamento se sugirió al OKM que crease una agregaduría naval con jurisdicción para España y Portugal. Previamente, este área de operaciones dependía del agregado en París pero debido a la guerra civil, consideraban relevante separar el área hispano-portuguesa. En especial requerían de alguien que supiese español, pues consideraban tal característica fundamental para poder desarrollar su labor satisfactoriamente. En la carta incluso se planteaban los nombres de los capitanes de fragata Wever y Löwisch, previsiblemente por ser conocedores de la lengua española. Cuatro días después el comandante en jefe de la Marina de guerra, gran almirante [*Großadmiral*] Erich Raeder, aceptó enviar a un agregado, sin embargo no fue ninguno de esos dos hombres propuestos¹⁰⁷.

El 28 de noviembre de 1936 comienza el diario de operaciones de la Misión naval alemana en España, a manos del recién asignado agregado naval en España, el capitán de corbeta Kurt Meyer-Döhner¹⁰⁸. Meyer-Döhner fue el único agregado naval que la Alemania nazi mantuvo en España desde el reconocimiento del gobierno sublevado hasta el final de la Segunda Guerra Mundial, lo cual le convierte en uno de los personajes clave de esta investigación. En su diario de operaciones, Meyer-Döhner narra bajo el poco imaginativo seudónimo de «M-D»¹⁰⁹ y de manera sucinta, casi telegráfica, las reuniones, eventos y sucesos en los que se vio envuelto hasta el 31 de mayo de 1937. Desde su llegada a Ferrol el 28 de noviembre a bordo del crucero *Königsberg*, la actividad relatada por el agregado parece frenética. Tras presentar sus credenciales en Salamanca el día siguiente, se sucedieron reuniones con representantes de las fuerzas navales sublevadas y con su colega italiano, el capitán de navío Ferreti, alias «Rossi». Incluso en ocasiones, tuvo que viajar de vuelta a Alemania, para mantener reuniones informativas acerca de la situación general en España con las autoridades del OKM y del Ministerio de Marina¹¹⁰. Para organizar y gestionar la agregaduría, Meyer-Döhner contó con la ayuda del alférez de navío Lucan y el alférez de fragata Plaas, que se hicieron cargo de

106 BA-MA, RM 11/2, p. 5

107 BA-MA, RM 11/2, p. 7

108 BA-MA, RM 12-II/10, Diario de operaciones de la misión naval alemana en España [*Tagebuch der Deutschen Marinemission in Spanien*], pp. 2-34

109 Tanto él como el resto de oficiales aparecen nombrados con pseudónimos, habiendo una aclaración del código usado en la primera página del diario. El pseudónimo de Meyer-Döhner es el único que resulta obvio.

110 BA-MA, RM 11/2, p. 55

controlar, vigilar y gestionar la llegada de los envíos de material militar alemán a España¹¹¹.

Bajo el seudónimo de Departamento Ancla [*Büro Anker*]¹¹², Meyer-Döhner y sus subordinados pudieron coordinar las actividades de la flota alemana con los intereses diplomáticos y económicos de su país hasta 1945, como bien podrá ir viéndose a lo largo de la presente investigación. Esta posición obligó a Meyer-Döhner a tener que lidiar con las crisis e incidentes en los que estuvo involucrada la Marina, llevando a cabo una labor alejada de los focos, fundamental, empero, para comprender la implicación de la Marina alemana en España.

111 El alférez de fragata Plaas llegó a España en noviembre de 1936, a diferencia del alférez de navío Lucan que arribó a la península junto con Meyer-Döhner.

112 Si bien ese fue el pseudónimo que mantuvo durante la guerra, en numerosos documentos también aparece mencionado como Grupo Mar del Norte [*Gruppe Nordsee*].

PRIMERA PARTE

La guerra civil española,
1936-1939

CAPÍTULO 1

El rescate de refugiados

El golpe de estado del 17 al 18 de julio cogió al personal diplomático por sorpresa, por lo que no debería sorprender que los miles de extranjeros que residían o, en ese momento, se encontraban en España, fuesen también sorprendidos por la intencionalidad y por los subsiguientes combates. Además de los extranjeros que residían por motivos laborales y familiares, hay que tener presente que había un grupo numeroso de ellos que se encontraba en España aprovechando el verano para hacer turismo. Durante las primeras semanas reinó la confusión tanto dentro como fuera de España, ya que la situación de la incipiente guerra civil era confusa, siendo difícil vislumbrar si el golpe no pasaba de ser un motín o si devenía en algo más peligroso. Tampoco resultaba fácil averiguar quién tomaba parte en qué facción y qué zonas caían en uno u otro bando. A esta confusión hay que añadirle que la mayor parte del cuerpo diplomático se encontraba de vacaciones en la costa vasca alrededor de San Sebastián. Desde 1845, cuando la reina Isabel II inauguró los veraneos en la ciudad guipuzcoana, era habitual que tanto la corte como el cuerpo diplomático pasasen los meses estivales en los palacios y villas de dicha ciudad y sus alrededores, tradición que se mantuvo durante la República. Estas circunstancias provocaron que el cuerpo diplomático tuviese que adaptarse a este nuevo escenario en el que miles de sus conciudadanos se encontraban dispersos por la geografía española, confusos por no saber cómo se estaba desarrollando el conflicto y, por tanto, temerosos de encontrarse en medio de la guerra civil.

De los miles de extranjeros que en ese momento se encontraban en España, Williard C. Frank calcula que entre 9.000 y 15.000 de ellos eran alemanes, estando aproximadamente 6.000 de ellos en Barcelona¹¹³. Además de los peligros de encontrarse en medio de una guerra civil, los alemanes

113 FRANK, Williard C., Jr.: «Multinational Naval Cooperation and the Spanish Civil War», *Naval College Review*, nº 47, pp. 31-46; p. 74 El arco tan amplio es posible que se deba a la influencia del turismo, difícilmente cuantificable. La cifra de alemanes en Barcelona se corrobora en BA-MA, RM 20/1389, en el informe «Propuesta para reducir las fuerzas en aguas españolas».

tuvieron que hacer frente a otro riesgo añadido. En la zona gubernamental, desde un primer momento se identificó el fallido golpe de estado y los eventos posteriores con las ideas nacionalsocialistas y fascistas. Asimismo las actitudes que los gobiernos italiano y alemán mantuvieron respecto a la República, llevaron a que una parte de la población asociase a los ciudadanos de estos dos países con el bando sublevado. Las autoridades alemanas temían especialmente por aquellos alemanes que habían hecho pública su posición política, mostrándose contrarios al gobierno republicano¹¹⁴.

Ante la posibilidad de que sus ciudadanos fuesen atacados o a que estos se encontrasen en peligro, el gobierno alemán respondió usando su red diplomático-consular para contactar con ellos, y a la Marina de guerra para evacuar a aquellos que desearan salir de España. Este gobierno no fue el único que tomó medidas similares. Los primeros en mandar buques a rescatar a sus ciudadanos fueron los británicos cuyo gabinete, el 20 de julio, ordenó a la Royal Navy proteger a los turistas y residentes británicos en España. Otros países como Francia, Italia, Estados Unidos y Argentina también hicieron uso de sus flotas de guerra para evacuar y proteger a sus ciudadanos. Alemania fue el último de los países europeos en participar en este tipo de misión¹¹⁵. Frank explica esta tardanza argumentando que Hitler temía poner los buques en peligro, a pesar de que tanto el ministro de asuntos exteriores Konstantin von Neurath como el comandante en jefe y ministro de la marina Erich Raeder estaban de acuerdo en enviar cuanto antes la flota para proteger a sus ciudadanos¹¹⁶. El miedo a que los buques resultasen dañados o incluso hundidos estaba bien fundado, al fin y al cabo operaron en un escenario bélico confuso que no podían controlar, en el cual se sucedieron percances, llegándose a cobrar la vida de marinos extranjeros¹¹⁷. Además, debido al Tratado de Versalles, la Marina alemana contaba con pocos efectivos en comparación con el resto de potencias europeas, por lo que el miedo a la pérdida de alguno de estos valiosos activos es comprensible. Sin embargo, esa tardanza probablemente también estuvo influida por la situación geográfica alemana. Sólo hubo unos días de diferencia entre la llegada a aguas españolas de las flotas británica, francesa e italiana y la llegada de la alemana, diferencia que podría deberse a la mayor lejanía de las bases navales germanas. Los primeros buques alemanes enviados a España partieron del puerto de Wilhelmshaven el 24 de julio, llegando a su destino el 26, mientras que los primeros buques británicos, franceses e

114 BA-MA, RM 20/1389, p. 8

115 FRANK, Williard C., Jr.: «Multinational Naval Cooperation and the Spanish Civil War», *op.cit.* p. 78

116 *Ibidem* y RAEDER, Erich: *Mi vida*, Luis de Caralt, Barcelona, 1966, p. 260. Las memorias de Erich Raeder han de ser tratadas con escepticismo, pues realmente fueron escritas por su colega el almirante Erich Förste, para evitar cuestiones contenciosas. HERWIG, Holger H. (ed.): *The Naval Strategy of the World War*, *op.cit.* p. 215

117 Los incidentes y accidentes que sucedieron durante la guerra civil, especialmente aquellos que implicaron a la Marina alemana, serán tratados en el capítulo 3.

italianos fueron llegando entre el 22 y el 24¹¹⁸. Igualmente, ese miedo que pudo tener Hitler ante el posible daño o pérdida de los navíos, pudo darse también en otros gobiernos. Sólo los barcos de Estados Unidos y Argentina, por tener que cruzar el Atlántico, arribaron a España considerablemente más tarde¹¹⁹.

Esta no fue la primera vez que se llevaron a cabo operaciones de este tipo, en las cuales buques militares evacuaban a sus ciudadanos residentes en otro país atrapados en medio de un conflicto civil. En 1922, las marinas británica y estadounidense evacuaron y protegieron a los griegos y extranjeros de diferentes nacionalidades que intentaban escapar de la ciudad de Esmirna – actualmente en la República de Turquía – durante la guerra greco-turca¹²⁰. Más atrás en el tiempo, se puede encontrar también el ejemplo de la cooperación entre varias marinas extranjeras durante la Rebelión Taiping en China, durante la cual los europeos fueron evacuados independientemente de su nacionalidad¹²¹.

Pese al temor del dictador alemán, el 23 de julio se ordenó a los acorazados de bolsillo *Deutschland* y *Admiral Scheer* suspender sus ejercicios de entrenamiento en el Mar del Norte, repostar y aprovisionarse durante esa noche en la base naval de Wilhelmshaven, y partir a España. Les siguieron inmediatamente el crucero *Köln* y los torpederos *Luchs*, *Seeadler*, *Leopard*, *Albatros*, *Jaguar* y *Falke*¹²². Para colaborar con la evacuación, el Ministerio de Transporte del Reich requisó varios barcos de la marina mercante para que colaboraran con dicho cometido. El uso de estos navíos se haría muy necesario ya que los buques militares no estaban, lógicamente, diseñados para el

118 Los buques británicos partieron de Gibraltar y las bases navales en Inglaterra CABLE, James: *The Royal Navy & the Siege of Bilbao*, Cambridge University Press, Cambridge, 1979, p. 25; los franceses de Toulon y las bases de la costa atlántica, SABATIER DE LACHADENÈDE, René: *La Marina francesa y la guerra civil española*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2001, p. 31; para el caso italiano ALCOFAR NASSAES, José Luis: *La Marina italiana en la Guerra de España*, Editorial Euros, Barcelona, 1975, p. 51

119 La Armada argentina llegó el 22 de agosto, la Marina estadounidense a principios del mismo mes. En el caso argentino la Armada se demoró por las dudas del gobierno a intervenir debido a los gastos que supondría, FIGALLO, Beatriz J.: «Participación de la Armada argentina durante la guerra civil española», *Revista de Historia Naval*, nº 10, 1985, p. 56

120 SIEGEL, Adam, B.: «Naval Cooperation in a Multi-Polar World – The Spanish Civil War», *Tidskrift I Sjöväsendet*, nº 4, 2001, pp.377-398; p. 377

121 PLATT, Stephen P.: *Autumn in the Heavenly Kingdom. China, the West, and the Epic Story of the Taiping Civil War*, Knopf, 2012. También en el pasado reciente se pueden encontrar ejemplos de este tipo de operaciones, como en 2014, cuando buques de las marinas china y griega evacuaron a ciudadanos chinos que trabajaban en Libia, BBC News, 7 de agosto de 2014, «Hundreds of Chinese workers are evacuated from Lybia», en <https://www.bbc.com/news/world-africa-28684555>, consultado el 7 de octubre de 2019.

122 RAEDER, Erich: *Mi vida*, *op.cit.*, p. 260, GRETTON, Peter: *El factor olvidado: la Marina británica y la guerra civil española*, San Martín, Madrid, 1984, p. 87 y FRANK, Williard C. Jr.: «Multinational Naval Cooperation and the Spanish Civil War», *op.cit.* p. 78

transporte masivo de personas y carecían de los servicios y del espacio físico para transportar a cientos de civiles. Por ello, se requisó a los vapores *Bessel*, *Bellona* y *Chronos* para que colaboraran con la evacuación de la zona cantábrica, y al *Hermes*, *Hero*, *Tanganjika* y al *Monte Sarmiento* para que hicieran lo mismo en el área mediterránea¹²³. Al ser la situación de España confusa y cambiante, las autoridades alemanas prefirieron mandar petroleros alemanes para suministrar a sus buques operando en aguas españolas que depender de las posibilidades de encontrar combustible allí. Así, se requisaron los petroleros *Rudolf Albrecht* y *Wollin* que sirvieron como gasolineras flotantes, moviéndose de un puerto a otro, abasteciendo a los buques que lo necesitasen¹²⁴.

Con estos medios, la Marina alemana y los mercantes requisados evacuaron a los ciudadanos alemanes – y de otras nacionalidades – a puertos seguros desde donde podían dirigirse a Alemania u otros países. Se puede hacer una diferenciación entre dos zonas: la cornisa cantábrica y la zona mediterránea. La población alemana en la zona cantábrica estaba muy diseminada por los pueblos de la costa, por lo que se hizo un uso intensivo de los torpederos. Al tener estos un calado menor que otros buques más grandes, podían acceder fácilmente a los puertos más pequeños, recogiendo allí a los refugiados y dirigiéndose posteriormente a un punto de reunión donde los pasajeros hacían transbordo, bien en un buque de guerra más grande – como un crucero – o un mercante. Los civiles evacuados desde esta zona fueron transportados a los puertos atlánticos franceses, generalmente a San Juan de Luz donde residían – tanto allí como en sus alrededores – numerosos representantes diplomáticos que se hicieron cargo de ellos. La población alemana en la zona mediterránea, sin embargo estaba muy concentrada demográficamente, especialmente en Barcelona. Además, aquellos que residían o se encontraban en Madrid y otras zonas del centro de España y deseaban salir del país, se dirigieron a los puertos del Mediterráneo, especialmente a Valencia y Alicante. Por tanto, al estar gran parte de la población a evacuar concentrada en grandes puertos, en esta zona la mayoría fue evacuada mediante mercantes escoltados por buques militares. Éstos se dirigieron principalmente al puerto de Génova y, en menor medida, a los puertos franceses de Marsella y Tolón¹²⁵.

Las operaciones de evacuación de la Marina alemana pueden dividirse en dos fases. La primera abarca desde la llegada de los buques a aguas españolas, el 24 de julio de 1936, hasta la redacción y

123 BA-MA, RM 20/1389. Requistas de mercantes similares también se dieron en otros países, como por ejemplo en Francia. SABATIER DE LACHADENÈDE, René: *La Marina francesa y la guerra civil española*, *op.cit.* p. 33

124 BA-MA, RM 134/64 pp. 30, 35-6

125 La organización de la evacuación de ciudadanos alemanes y otros extranjeros, de España, en BA-MA, RM 94/41, RM 94/48, RM 134/64, RM 134/65, RM 20/1389, RM 20/1390 y RM 20/1391

aprobación de un informe realizado por el almirante Boehm – en esos momentos a cargo de los buques alemanes en aguas españolas – titulado «Propuesta para reducir las fuerzas en aguas españolas», el 29 de agosto del mismo año¹²⁶. Como el título da a suponer, en el informe se exponía cómo la mayoría de los alemanes que deseaban salir del país ya lo habían hecho, por lo que recomendaba – y así se hizo – reducir el número de buques alemanes y, especialmente, los mercantes, que se hacían cargo de esta tarea¹²⁷. La segunda fase abarca el periodo entre la aprobación de la recomendación del almirante Boehm y el fin de las operaciones de este tipo, en el mes de enero de 1937. Durante la primera fase se evacuaron a la mayoría de ciudadanos alemanes que deseaban salir del país, mientras que en la segunda se redujo considerablemente el flujo de refugiados.

La flota recibió la orden de proteger a los alemanes y ciudadanos de países amigos – Suiza, Suecia, Austria, Chile, Guatemala y Argentina –, evacuándolos si así lo deseaban¹²⁸. Es interesante atender a esta lista de países amigos. Por un lado, Suiza y Austria eran – y son – países sin salida al mar y con fuertes vínculos culturales con Alemania, de modo que no sorprende que pidiesen ayuda a Alemania. Asimismo, Guatemala no contaba con los medios suficientes para este cometido pues su marina se fundó en 1959. El caso de Suecia es algo más llamativo ya que este país sí que contaba con una flota capaz de llegar a España y proteger los intereses de su gobierno. Quizás se tomó tal decisión debido al reducido número de ciudadanos suecos residentes en el país, aunque la decisión pudo también haber sido influida por las peticiones de ayuda que el encargado de negocios sueco en San Sebastián dirigió al embajador alemán¹²⁹. Por último, las otras dos repúblicas sudamericanas tenían una marina lo suficientemente capaz para este cometido y numerosas personas con pasaporte de estos países deseaba salir de España. De hecho la Armada argentina, como se verá posteriormente, envió a España dos de sus buques – el crucero *25 de Mayo* y el torpedero *Tucumán* – y el gobierno chileno estuvo a punto de seguir sus pasos¹³⁰. Al igual que en el caso sueco, es posible que las repúblicas sudamericanas fuesen incluidas en esta lista de países amigos debido a las peticiones de ayuda de los representantes diplomáticos, como ocurrió con el embajador argentino para España, que pidió la

126 BA-MA, RM 20/1389, pp. 7-12

127 En las próximas páginas se analizará el informe con mayor detalle.

128 Tanto esta directiva como las siguientes en BA-MA, RM 94/41, órdenes del OKM a los buques en España sobre sus obligaciones.

129 BA-MA, RM 94/41, pp. 2-4, sobre la participación sueca en la guerra civil CAMACHO PADILLA, Fernando, DE LA ASUNCIÓN CRIADO, Ana: «El papel de Suecia en la guerra civil española (1936-1939)», *Les Cahiers de Framespa*, nº 27, 2018

130 FIGALLO, Beatriz J.: «Participación de la Armada argentina durante la guerra civil española», *op.cit.* Según el embajador chileno en Buenos Aires, la Armada chilena preparó su explorador *Riquelme* para ser enviado a España, que finalmente se quedó en puerto, debido al coste de la expedición y a que la mayoría de los ciudadanos chilenos ya habían salido de España, p. 68

evacuación de varios de sus conciudadanos al torpedero alemán *Albatros*¹³¹.

En las órdenes mencionadas anteriormente, también se estipulaba que la Marina alemana sólo podía usar la fuerza en caso de que se atacase bien a sus buques de guerra, bien a los mercantes que les acompañaban. Sólo se permitiría el desembarco a tierra de marinos para la protección de ciudadanos alemanes o sus propiedades en los casos de emergencia más extrema y, a ser posible, previa obtención del consentimiento del OKM.

La red de consulados que el gobierno alemán mantenía en España y el sur de Francia fue la encargada de organizar la evacuación de aquellos que quisiesen abandonar el país, recopilando información sobre cuántos alemanes había en su zona designada y en qué condiciones se encontraban. Un buen ejemplo es el informe redactado por el consulado de San Sebastián en el que se expone la situación en la provincia de Guipuzcoa de manera detallada, informe que fue enviado al Ministerio de Asuntos Exteriores alemán [*Auswärtiges Amt*, en adelante AusAmt] y al OKM. En él se listó el número de alemanes que residían en San Sebastián y sus alrededores, así como la situación de la región en general, tanto política como militar¹³². Por ejemplo el cónsul comentó que «todos los que están [en la ciudad de Irún] p[odían] cruzar la frontera cercana en cuanto haya grave peligro», que «cerca de Tolosa, en el pueblo de Amezqueta, rodeada por la milicia gubernamental, ha[bía] un mecánico alemán de nombre Seifert» del que no había noticia alguna, que en Lequeitio había «un alemán, una austríaca y una suiza, todos casados con españoles» y que en Orío residía Paul Platte, alemán que pertenecía al Frente Popular [*Volksfront*]. Además, se adjuntaba una lista de 30 personas residentes en San Sebastián, indicándose su nombre, apellido, sexo y, en caso de serlo, su condición de menor de edad. También se añadían comentarios sobre la situación política, como en el caso de Guetaria en el que el cónsul explica que el alcalde es bueno [*gut*], pero que la actitud del comité es dudosa [*zweifelhaft*]. Es de señalar cómo se recoge en el informe la petición que hicieron tanto el encargado de negocios sueco Wisen como el cónsul austríaco Gefaell, que solicitaron evacuar de Deva, Guipuzcoa, a dos niñas, Mirenchee y Maité Lasquibar Iruzjien de 9 y 10 años respectivamente, cuyos padres se encontraban en el extranjero¹³³. El informe termina con una lista de direcciones importantes y autoridades a tener en cuenta: el embajador argentino Daniel García Mansilla, en ese momento en San Juan de Luz; el ya mencionado encargado de negocios sueco Eric

131 FIGALLO, Beatriz J.: «Participación de la Armada argentina durante la guerra civil española», *op.cit.*p. 56

132 BA-MA, RM 94/41, pp. 2-4

133 Los nombres han sido incluidos tal y como aparecen escritos en el informe. En este apartado, Wisen es descrito como cónsul sueco, mientras que posteriormente aparece en repetidas ocasiones como encargado de negocios.

Wisén, sito en Hendaya; el cónsul alemán en Burdeos, Dr. Neuman, y el embajador francés Jean Herbertte del que se especifica que viajaba diariamente a San Sebastián desde su nueva residencia en San Juan de Luz.

Este informe muestra varias de las características que se mantendrán durante el desarrollo de las operaciones de evacuación. En él se puede ver la colaboración entre las autoridades de diferentes países para sacar a sus ciudadanos de España, así como para evacuar a españoles.

Según el gran almirante Erich Raeder, las evacuaciones se sucedieron sin incidentes ya que el trato tanto de los *rojos* como de los *blancos* fue correcto¹³⁴. Esta valoración es falsa. Hubo incidentes y roces no sólo con las autoridades españolas de ambos bandos, sino también con autoridades de terceros países. El 26 de julio el comandante del destructor británico *Veteran* informó de la siguiente situación, que tuvo por protagonistas a la tripulación de ese destructor y a la del acorazado alemán *Deutschland*¹³⁵:

«A las 05.15 del domingo 26 de julio, fondeó el acorazado alemán *Deutschland*, arbolando la insignia del contraalmirante Carls. Envió al alférez de navío Aubrey a cumplimentar, llegando justo a tiempo para evitar el desembarco de una patrulla de cincuenta marineros armados que se encontraban en ese momento embarcando en el bote [del acorazado]. La repercusión del efecto del desembarco de 50 nazis uniformados a lo que prácticamente era un campamento comunista [*sic*] podría haber sido extremadamente grave y consideré muy oportuna la advertencia del alférez de navío Aubrey para disuadirlos. Les previno sobre la conveniencia de no desembarcar más de dos oficiales y sin armas. Me encontré con esos oficiales, un capitán de fragata del Estado Mayor y un alférez de navío, en el muelle [de San Sebastián] a las 08.30, entonces los presenté a un miembro de la embajada británica y a pesar de nuestro consejo portaban pistolas automáticas bajo la levita. Se recibieron mensajes extremadamente cordiales del almirante alemán relativos a los súbditos alemanes evacuados en el [destructor británico] *Verity* y por la ayuda e información facilitada por el *Veteran*.»

También se le sugirió a la tripulación del *Deutschland* que no saludara a la bandera de la ciudad vasca de la manera tradicional, esto es, disparando un cañonazo, pues podría ser interpretado por

134 RAEDER, Erich: *Mi vida, op.cit.* p. 261

135 Testimonio del comandante del *Veteran*, recogido en GRETTON, Peter: *El factor olvidado: la marina británica y la guerra civil española, op.cit.* pp. 91-92

parte de las autoridades republicanas y los habitantes de la ciudad como el inicio de un bombardeo.

La actitud de la tripulación del acorazado alemán, según este relato, entra en conflicto con las órdenes que el OKM había enviado sobre cómo operar en aguas españolas. Según esta directiva, no se debía enviar tropas a suelo español salvo en caso de emergencia extrema. A pesar de que el comandante del *Veteran* calificase la situación en San Sebastián de «campamento comunista» no parece que estuviesen en una situación de extrema gravedad. Es cierto, sin embargo, que este suceso no tuvo mayores repercusiones, pero sí que hubo otros incidentes que tuvieron consecuencias fatales.

Tres días después de la entrada del *Deutschland* a San Sebastián, el crucero *Köln* arribó al puerto de Gijón¹³⁶. Allí recibió la visita del cónsul alemán que había planificado la salida de varios extranjeros – alemanes y de otras nacionalidades –, que esperaban en el puerto. Al poco de que el *Köln* echase el ancla, apareció en las cercanías el crucero de la Armada sublevada *Almirante Cervera*. Durante la comunicación entre ambos navíos, el *Almirante Cervera* informó de que había llegado a Gijón con la intención de bombardear la ciudad, a lo que el *Köln* contestó que su tarea era evacuar ciudadanos alemanes. Ante esta respuesta, el crucero de la Armada sublevada se retiró del puerto, pero momentos más tarde la tripulación alemana pudo oír cómo el crucero disparó aproximadamente 70 proyectiles contra la ciudad, de los cuales impactaron solamente cuatro. Uno de estos proyectiles explotó cerca de un grupo de ciudadanos alemanes que esperaba ser evacuado, dejando a varios de ellos heridos, falleciendo uno de ellos poco después. En cuanto esto se supo en el *Köln*, su comandante protestó al *Almirante Cervera*, desde el cual se respondió que lamentaban el trágico accidente, que este tipo de situaciones eran imposibles de evitar y que esperaba que aceptasen sus disculpas.

Al día siguiente, el *Almirante Cervera* volvió a bombardear la ciudad, pero esta vez, comunicó al *Köln* – que seguía en Gijón organizando la salida de los evacuados – que concedía al a los alemanes una zona segura para que pudieran refugiarse de los proyectiles. Esta información se pasó al cónsul alemán que lo hizo saber a los ciudadanos extranjeros y al personal del resto de consulados para ponerse a salvo. En esta ocasión ningún ciudadano extranjero resultó herido.

Finalmente, la tarde del 30 de julio el *Köln* zarpó hacia Santander para reunirse con el torpedero

136 El incidente que relata el comandante del *Köln* en BA-MA, RM 134/64, pp. 3-8

Seeadler, transportando a 52 refugiados: 19 alemanes – entre ellos los heridos en el primer bombardeo –, 12 mexicanos, 11 argentinos – incluido el cónsul de dicha nacionalidad –, 5 cubanos, 4 luxemburgueses, 4 suizos, 3 austríacos, 3 estadounidenses y un rumano. Como se puede ver, en el crucero embarcaron numerosos ciudadanos extranjeros conformando, de hecho, la mayor parte del pasaje, tendiendo casi la mitad, 25, pasaporte de países no listados como amigos. Esta fue una de las características que se repitió a lo largo de las operaciones de rescate y evacuación de refugiados.

Mientras el crucero dejaba Gijón, el destructor británico *Comet* entró en él, por lo que el *Köln* se dirigió por radio al *Almirante Cervera* agradeciendo las indicaciones dadas la última vez y pidiendo que esas advertencias fuesen dirigidas ahora al destructor británico.

Una vez en Santander, los heridos fueron trasladados al mercante *Bellona* que se dirigió a la ciudad francesa de Bayona para desembarcar a los pasajeros y para que, a los que lo necesitaran, se les proporcionase ayuda médica. Los acompañó el médico Lübben y un enfermero, que eran parte de la tripulación del *Köln*, para hacerse cargo de la salud de los heridos.

El almirante Boehm, a cargo de los buques alemanes en aguas españolas, afirmó en su ya citado informe que consideraba que «[estos] muertos y heridos alemanes por el crucero blanco *Cervera* [*sic*] cuando disparó contra Gijón [fue] una coincidencia desafortunada [*unglückliches Zufall*], no [hubo] intención malvada»¹³⁷. Esta fue una reacción comprensiva y sosegada, que contrasta con la respuesta que el gobierno alemán dio unos meses más tarde a otros incidentes que involucraron al gobierno republicano, como fueron los casos de la captura del mercante *Palos* o el ataque al *Deutschland*¹³⁸.

En un primero momento los consulados en España tuvieron que hacer frente a la tarea de catalogar y organizar la situación y evacuación de los miles de alemanes – y en numerosas ocasiones también la de otros extranjeros –, pero no fueron la única rama de la diplomacia alemana que tuvo que movilizarse para este cometido. Las guerras y, especialmente, las guerras civiles, son entornos complejos y confusos y en una época sin las posibilidades de comunicación actuales, más aún. Cientos de familias en Alemania tenían parientes, amigos o conocidos en España de los cuales no habían tenido noticias desde que estalló el conflicto. Por ello, enviaron cartas y telegramas al

137 BA-MA, RM 20/1389, p. 8

138 Véase el capítulo 3.

AusAmt, pidiendo información sobre sus seres queridos o empleados, o exigiendo que éstos fuesen buscados y enviados de vuelta a Alemania.

El 25 de agosto de 1936 el doctor e ingeniero Bruno Eck, director del laboratorio de fluidos de la Escuela Estatal Técnica Superior [*Strömungslaboratoriums der höheren technischen Staatslehranstalten*] de Colonia envió una carta al Ministerio de Asuntos Exteriores pidiendo que se buscara a su cuñada, Maria Klausenberg¹³⁹. Parece ser que Klausenberg trabajaba como tutora privada para el cónsul portugués en San Sebastián y sus familiares deseaban que regresase a Alemania¹⁴⁰. Ella había contactado con la familia, afirmando que estaba segura y no corría peligro, pero la familia no se fiaba y creían que Klausenberg subestimaba la situación española. Por tanto pedían al Auswärtiges Amt que hicieran lo posible por sacar a su familiar de España. El Ministerio, a través del consulado en Burdeos, envió esta información al comandante del torpedero *Wolf* que se encontraban en esos momentos en el Cantábrico para hacerse cargo de la situación¹⁴¹.

Este dista mucho de ser el único caso. Otro ejemplo: el 15 de agosto el vicecónsul alemán en Rotterdam mandó una carta al AusAmt¹⁴². En ella preguntaba si podían hacerse cargo de un asunto personal. Al parecer la hermana de su mujer, Lona Guleke de nacionalidad letona y ascendencia alemana, residía en Fuenterrabía, Guipuzcoa, en la Villa Elola, con la señora Simone Sánchez-Cuervo. Como no tenían noticias de ella desde hacía mucho tiempo y, según la misiva, su residencia se encontraba en la zona de batalla más próxima entre San Sebastián y la frontera francesa, pedían que se contactase con ella, llegando a sugerir que fuese evacuada mediante los buques de guerra que patrullaban la zona.

Durante estos confusos meses no sólo hubo ciudadanos que pidieron al Auswärtiges Amt que se evacuase a sus familiares. En algunos casos sólo buscaban información sobre sus parientes o conocidos. El 17 de agosto, el doctor von Sauberzweig, desde Hamburgo pedía al ministerio que contactasen con su hija, Gisela Hiller-Terrano que vivía en Palma de Mallorca, y le informasen sobre

139 BA-MA, RM 94/41, misiva de Bruno Eck al Auswärtiges Amt, anexo a la carta del consulado en Burdeos a los comandantes de los torpederos *Jaguar* y *Wolf* el 8 de septiembre.

140 El cónsul alemán en Burdeos añadió la nota de que el cónsul portugués también lo era para Bilbao y que era de origen español.

141 BA-MA, RM 94/41, Mensaje del consulado alemán en Burdeos al comandante del torpedero *Wolf*. No hay registro de que Maria Klausenberg saliese de España.

142 BA-MA, RM 20/1390, p. 32 Al igual que en el caso anterior, no hay registro de qué ocurrió con la persona buscada.

su estado de salud¹⁴³. Días después se obtuvo la respuesta desde el acorazado *Deutschland*: se encontraba muy bien. Desgraciadamente no todas estas historias personales fueron tan positivas como la anterior. El 23 de noviembre el cónsul alemán en Burdeos envió un telegrama a los comandantes de los torpederos *Jaguar* y *Wolf*. En él se explicaba que «Enrique Meyer [*sic*] de Bilbao pero actualmente en Hamburgo y su esposa, solicitan obtener información sobre el paradero y fallecimiento de su hija Margarita, de un año de edad, que se encontraba con su tía Ángeles Madinaveitia de Grasset, en Zarauz»¹⁴⁴. El cónsul no disponía de una dirección a la que los comandantes pudiesen acudir, pero aseguraba que la familia Grasset estaba «bien considerada y [era] conocida».

Al Ministerio de Asuntos Exteriores alemán no sólo llegaban las peticiones de ciudadanos comunes, muchas empresas con empleados en España también se preocuparon por la situación de sus trabajadores y las familias de estos. La compañía Siemens, el 21 de agosto, envió una carta solicitando información sobre varias personas y, si era posible, pedía que fuesen traídos de vuelta a Alemania¹⁴⁵. Deseaban conocer la situación de la mujer del director de la filial Siemens-España y su hija, Pura y Mathilde Brauns, respectivamente, de las cuales no habían tenido noticias desde el 18 de julio. Ambas estaban en disfrutando de sus vacaciones en el Hotel Ille d'Or, en Pollensa, Mallorca. Asimismo, la compañía alemana quería conocer el paradero de Arthur Dietl, de 12 años, hijo de uno de sus trabajadores, que se encontraba de vacaciones con su tío en Tarifa. Días después, la Marina alemana informó sobre Pura y Mathilde Brauns, que se encontraban a salvo en Palma de Mallorca y no pretendían dejar la isla. Sobre el joven Dietl no hizo falta que investigaran ya que la propia Siemens hizo saber al AusAmt que ya habían contactado con él.

El Banco Alemán Transatlántico también pidió, el 19 de noviembre, que se encontrase al director de su sucursal en Barcelona, Richard Welsch¹⁴⁶. Al parecer, éste quiso permanecer en la ciudad condal hasta que el cónsul general se marchase de ella, pero habían tenido noticias de que el cónsul había abandonado la ciudad el día anterior – probablemente con motivo del reconocimiento alemán del gobierno sublevado – y desconocían el paradero de su empleado¹⁴⁷.

143 BA-MA, RM 20/1390, p. 39 y 41

144 BA-MA, RM 91/41, p. 41

145 BA-MA, RM 20/1390, p. 54

146 BA-MA, RM 20/1391, p. 72

147 El Banco Alemán Transatlántico también usó este medio para obtener información sobre la familia de su director, el señor Ullmann, que veraneaban en Ribadesella, Asturias. BA-MA, RM 20/1390, p. 10

Otras grandes empresas alemanas como M.A.N.¹⁴⁸, I.G. Farben¹⁴⁹ y la naviera Neptun Reederei¹⁵⁰ también hicieron uso de este entramado diplomático-militar para conseguir información y evacuar a sus empleados de España.

Varias personas, al igual que el vicecónsul alemán en Rotterdam, hicieron uso de sus contactos personales o de su rango para pedir a la Marina alemana que buscara y evacuara a sus conocidos o allegados. Ese es el caso del jefe de la Inteligencia Militar alemana [*Abwehr*], el almirante Canaris, que solicitó al AusAmt que asegurase la evacuación de la condesa de Torrubia que contaba con un pasaporte cubano¹⁵¹. Canaris pedía que la flota se hiciese cargo del transporte a Francia tanto de la condesa como de su hermana y los hijos de esta, así como de la institutriz que los acompañaba. Todos ellos fueron evacuados por el torpedero *Albatros* desde el Hotel Europa en San Sebastián a San Juan de Luz, en Francia.

Miembros del cuerpo diplomático de otros países también solicitaron a la Marina alemana que se hiciese cargo de conocidos, familiares, amigos o ciudadanos a los que representaban. Ya se han mencionado los esfuerzos del encargado de negocios sueco Wisen y del cónsul austríaco Gefaell para convencer a la Marina alemana de evacuar a dos niñas desde el pueblo guipuzcoano de Deva. Tal fue la colaboración entre las autoridades germanas y el cónsul austríaco que este último, Guillermo Gefaell¹⁵² fue descrito por el cónsul alemán en San Sebastián como «hombre muy capaz, enérgico y con la voluntad de permanecer hasta el último [momento]»¹⁵³. El 9 de agosto el cónsul alemán en Barcelona pidió a la Marina que buscara a la hermana del encargado de negocios de Ecuador, Maruja Pino Yoroui¹⁵⁴. Pese a que en un primer momento, desde el acorazado *Admiral Scheer*, se informó de

148 BA-MA, RM 91/41, pp. 23-24, la empresa M.A.N. deseaba conocer la situación de un ajustador de la compañía, sr. Ruser, ubicado en Oviedo. Fue encontrado y trasladado a Francia el 29 de septiembre.

149 BA-MA, RM 20/1390, p. 80, I.G. Farben buscaba al miembro de la junta directiva de la Fábrica Nacional de Colorantes y Explosivos, Francisco Belil, de nacionalidad italiana y residente en Barcelona que fue evacuado por un buque italiano.

150 BA-MA, RM 20/1390, p. 25, la naviera buscaba a la familia Sarger, situada en Ibiza y en el mismo legajo, p. 133 se encuentra una carta de la misma compañía pidiendo información sobre su agente en Gijón, Casimiro Velasio.

151 BA-MA, RM 20/1390, pp. 57-58

152 Según una carta manuscrita dirigida al comandante del torpedero *Albatros*, Gefaell, además de cónsul, era ingeniero civil. BA-MA, RM 91/41, manuscrito del cónsul austríaco con timbre, sin fecha. Guillermo Gefaell Feil – probablemente la versión españolizada de su nombre Wilhelm Gefäll Feil – es descrito como ingeniero judío-austríaco por La voz de Galicia en un artículo sobre uno de sus muchos hijos – 22 de septiembre de 2006, «Guillermo Gefaell, un impulsor del naval de la ría» – pero el ABC constata que «murió cristianamente» el 3 de diciembre de 1953.

153 BA-MA, RM 91/41, informe del cónsul alemán en San Sebastián, «Alemanes [que están] aún en San Sebastián y alrededores», pp. 2-6

154 BA-MA, RM 20/1390, pp. 52-53

que la habían identificado recientemente en la ciudad condal, no fue hasta el 28 del mismo mes que no se pudo confirmar que, cinco días antes, había volado en un avión de la Lufthansa desde Barcelona a Stuttgart, donde se encontraba «a salvo». Otra búsqueda similar fue la que comenzó el 18 de agosto cuando el encargado de negocios egipcio en Madrid solicitó información sobre Salah Eldin Fouad, hermano del regente de Egipto, que vivía en Soller, Palma de Mallorca¹⁵⁵. Allí regentaba un bar de nombre «El Cairo» desde donde dos días después, una vez más la tripulación del *Deutschland*, confirmó que se encontraba bien.

Esta colaboración no quedó sólo suscrita a las relaciones entre diplomáticos. En ocasiones, los oficiales de los buques en aguas españolas solicitaban la asistencia de sus colegas de otras nacionalidades para llevar a cabo sus tareas. El 5 de septiembre, el capitán del destructor estadounidense *Kane* se dirigió al comandante del torpedero alemán *Jaguar* con una petición¹⁵⁶. El oficial estadounidense pedía que María de los Ángeles Alonso, de 14 años, saliese el 7 de septiembre de Gijón a bordo del mercante alemán – requisado para tareas de evacuación – *Bessel*. Según el militar, la joven tenía pasaporte estadounidense, aunque el pasaporte se encontraba en esos momentos en Francia. Además, también pedía que se investigase la situación de una serie de personas: un hombre, siete mujeres y un número indeterminado de niños, hijos de los anteriores, todos con nombres españoles. En caso de que consiguiesen información sobre su paradero, o de que hubiesen sido evacuadas, el capitán del *Kane* solicitaba que se le informase a él o al cónsul estadounidense en Bilbao. En una nota manuscrita en el mismo documento se afirma que la joven fue evacuada.

Como se ha podido ver, los buques alemanes no solo transportaron a ciudadanos alemanes o de aquellos catalogados como países amigos. Durante los primeros meses de la guerra civil, la Marina alemana evacuó a cientos de ciudadanos extranjeros que residían o se encontraban en España. Pero también se hicieron cargo en numerosas ocasiones de ciudadanos españoles.

Uno de los españoles más relevantes que fue evacuado por la Marina alemana fue el psiquiatra

155 BA-MA, RM 20/1390, pp. 43-44. Salah Eldin Fouad también era primo del que se convertiría, unos meses más tarde el 29 de julio de 1937, en rey de Egipto, Faruq. Curiosamente, hay seis copias de este documento en el legajo, dando la impresión de querer resaltar la importancia del protagonista. Además del bar, Salah Eldin Fouad estaba conectado con Soller por se el lugar de nacimiento de su esposa Antonia Vicens, ABC, 5 de mayo de 1951, «Un primo del rey Faruk, a Palma de Mallorca».

156 BA-MA, RM 91/41, mensaje del capitán del USS *Kane* al capitán del destructor [*sic*] alemán *Jaguar*, 5 de septiembre de 1936

Antonio Vallejo-Nájera. El 5 de septiembre el consulado alemán en Lisboa remitió un mensaje del cónsul en Valladolid al AusAmt, en el que se pedía poner a salvo al «doctor Antonio Vallejo Najera [sic], celebridad pro-alemana [*deutschfreundlichen*] en el campo de la medicina, que se encuentra trabajando recientemente en el hospital militar de Bilbao, retenido por comunistas»¹⁵⁷. Cuatro días después, el Ministerio envió al OKM la solicitud de interceder por el médico ante las autoridades españolas. El 16 del mismo mes desde el torpedero *Jaguar* se informó de que el doctor Najera se encontraba a salvo a bordo del crucero *Leipzig* y camino a Francia¹⁵⁸.

Otro caso parecido fue el de la familia del marino Aguirre de Olozaga. Mediante un telegrama proveniente de La Habana, se contactó con el AusAmt para que la esposa y los cuatro hijos de Celestino Aguirre de Olozaga pasasen a un puerto de la España *nacional*, embarcados en un buque alemán¹⁵⁹. Al vivir en el bilbaíno barrio de Neguri – lugar de residencia de la clase más adinerada de la región –, el autor del telegrama insistía en que la familia se encontraba altamente en peligro.

Probablemente el relato de evasión de un español más detallado es el del obispo de Cartagena, Miguel de los Santos, que, gracias a la ayuda alemana, se evadió a Génova. En un informe de la embajada alemana ante la Santa Sede, el embajador recogió el testimonio dado por el obispo¹⁶⁰:

El 22 de julio el obispo recibió un mensaje del alcalde de la ciudad, indicándole que el palacio episcopal y el seminario de Murcia iban a ser allanados y expropiados, por ser considerados a partir de entonces bienes públicos. Junto con su secretario y vestidos de civil, el obispo se refugió en una residencia de ancianos, hasta que en agosto un seminarista le avisó de que los comunistas le estaban

157 Los mensajes sobre el caso de Vallejo-Nájera en BA-MA, RM 20/1390, pp. 115-117. El doctor Vallejo-Nájera fue el primer catedrático de psiquiatría de España y llegó a ser académico de número de la Real Academia Nacional de Medicina. Entrada de Antonio Vallejo Nájera en la edición digital del Diccionario Biográfico Español de la Real Academia de la Historia. En la entrada se ignoran completamente las controvertidas teorías del médico, así como sus experimentos con presos de guerra.

158 Junto a él también se evadieron en este mismo torpedero el capitán Cipriano Rodríguez y el teniente Pablo Bazán, ambos de aviación, que se escaparon de Bilbao gracias a la ayuda del ex-cónsul de Austro-Hungría, Wilhelm Wakonigg RUIZ LLANO, Germán: *Militares y Guerra Civil en el País Vasco: leales, sublevados y geográficos*, Ediciones Beta III Milenio, Bilbao, 2019, p. 171

159 BA-MA, RM 20/1391, p. 51. El telegrama había sido enviado por el representante alemán en Burgos a La Habana para que fuese reenviado desde allí a Alemania. Celestino Aguirre de Olozaga era capitán de la marina mercante que, durante la guerra, fue movilizadado con el grado de teniente de navío. Tras la guerra fue condecorado con la Medalla Militar individual – el 20 de julio de 1941 – como recompensa por sus actos durante el ataque a Cartagena. Entrada de Celestino Aguirre de Olozaga en la edición digital del Diccionario Biográfico Español de la Real Academia de la Historia.

160 BA-MA, RM 20/1391, pp. 4-7 El embajador conoció al obispo y obtuvo este testimonio al estar el prelado en Roma, participando en una audiencia en la que el Papa recibió a varios refugiados españoles.

buscando para arrestarlo. El prelado dejó la residencia y se refugió en una casa privada, pero le siguieron. Por ello mandó a su secretario a Cartagena para ver si podía contactar con el cónsul alemán y así salir del país. El secretario se reunió con el cónsul, que era católico y con el cuál habían coincidido previamente durante una visita que el obispo realizó al colegio alemán de Cartagena. Entre el secretario y el diplomático acordaron el plan de fuga. Para ello el prelado tuvo que ir a Alicante ya que, según el cónsul, era más fácil evadirse desde esa ciudad. Según la declaración del cónsul general alemán en Génova al obispo, las operaciones de los cónsules en Cartagena y Alicante contaron con el total apoyo del gobierno alemán. Si bien no se ha encontrado documentación que confirme esta afirmación, el gran almirante Erich Raeder en sus memorias destacó, entre las operaciones de la Marina alemana durante la guerra civil, la evacuación del obispo¹⁶¹.

En Alicante el obispo, según su testimonio, fue recibido cortésmente. El 10 de agosto, un grupo de oficiales del acorazado de bolsillo¹⁶² *Admiral Scheer* se presentó en el consulado, donde el prelado estaba refugiado. Los marinos prestaron uno de sus uniformes al religioso para que pudiera marcharse camuflado como si fuese parte de la tripulación. Según las explicaciones del cónsul, era mejor emplear este método ya que acceder al mercante *Tanganjika* como el resto de alemanes y refugiados era más peligroso. Como el *Tanganjika* era un barco mercante, mientras se mantuviese en aguas españolas podía ser abordado y registrado por las autoridades españolas, mientras que el buque de guerra estaba libre de tal registro.

Una vez en el acorazado, el obispo fue recibido por el almirante Marschall, que le prestó una de las cabinas del buque para su uso personal. Al parecer, ambos cenaron juntos, se hicieron fotos y el religioso firmó el libro de visitas.

Esa misma noche, cuando el mercante *Tanganjika* zarpó, el obispo fue trasladado a dicho barco mediante una chalupa, vestido de civil y aprovechándose de la oscuridad para no ser detectados por las autoridades republicanas. El religioso alabó el trato de la tripulación del mercante que, según él, fue muy correcta. Estos le aconsejaron que no se dejase ver ante los pasajeros del barco para que no pudiesen averiguar su identidad. Una vez llegaron a Génova, se tomaron precauciones para que el

161 RAEDER, Erich: *Mi vida*, *op.cit.* p. 261 También se ha encontrado un documento enviado por el cónsul alemán en Tetuán, en el que se comunica la petición del obispo de Málaga de interceder por dos sacerdotes por cuya seguridad temía: Francisco Pinola Conde y José María Martín González, que se encontraban ocultos en Málaga. No se ha encontrado registro de que dicho rescate fuese llevado a cabo. BA-MA, RM 20/1390, p. 176

162 Descrito erróneamente por el obispo o el embajador ante la Santa Sede como crucero.

prelado pasase desapercibido. El religioso continuó vestido de civil y desembarcó rodeado por un grupo de oficiales del barco mercante que le ayudaron a esquivar a las autoridades aduaneras italianas. Una vez en el puerto lo recibió el hijo del cónsul general alemán que, gracias a su automóvil, llevó al religioso a la villa de unos amigos españoles en Chiavari; un pueblo cercano a Génova¹⁶³. Al día siguiente el obispo fue visitado por el cónsul que le expresó su satisfacción por verle allí. El secretario del prelado también fue evacuado mediante arreglos similares.

Fueron muchos los mensajes de agradecimiento que las autoridades alemanas recibieron por los esfuerzos tanto de la red diplomática como de las tripulaciones de los buques alemanes. El 7 de agosto Richard Seiler pidió al AusAmt que evacuasen a su hijo que se encontraba en San Sebastián. Cuando este llegó a Frankfurt, Seiler envió una nueva carta al ministerio agradeciéndoles su labor tanto a ellos como a la tripulación del crucero *Köln*¹⁶⁴. El 29 de septiembre, el consejero de justicia [*Justizrat*] A. Mayer-Wittgenstein agradeció en nombre de su familia al AusAmt y a la Marina el haber «salvado» a su hijo y sus nietos, que habían sido evacuados de Alicante por el torpedero *Ittis*¹⁶⁵. Un tercer caso fue el de Kurt Glass, miembro del NSDAP que residía en Zarauz, Guipuzcoa, en la Villa Esterein y que era buscado desde el 16 de octubre por su familia. Una vez fue localizado, Glass agradeció el interés y actuación de las autoridades alemanas, aprovechando la oportunidad para pedir información sobre su mujer, que se encontraba en Colonia¹⁶⁶.

La actividad de la Marina alemana evacuando ciudadanos fue frenética, especialmente durante la primera fase. Para finales de octubre de 1936 habían sido evacuados por la marina alemana 15.500 personas, de las cuales unos 8.000 eran ciudadanos alemanes¹⁶⁷. Además de esta función, la flota alemana también tuvo que desempeñar la labor de cartero. La guerra dividió el territorio español y, con ello, cercenó las vías tradicionales de comunicación, por lo que se encargó a los buques alemanes transportar las sacas de correo y los paquetes alemanes destinados a los puertos que fuesen a visitar¹⁶⁸. Así que, además de tener que gestionar el correo regular de los cientos de marineros destinados en aguas españolas, también tuvieron que hacerse cargo de la comunicación de los órganos diplomáticos y de los ciudadanos alemanes. Generalmente esta labor fue asignada a los torpederos, que eran los buques más ligeros en aguas españolas y, por tanto, los que menos

163 Según el relato no queda claro si las amistades españolas eran del obispo o del cónsul en Génova.

164 BA-MA, RM 20/1390, pp. 14, 18-19

165 BA-MA, RM 20/1390, p. 163 y telegrama del 28 de septiembre.

166 BA-MA, RM 20/1391, pp. 36, 38

167 FRANK, Williard C. Jr.: «Multinational Naval Cooperation in the Spanish Civil War, 1936», *op.cit.* p. 90

168 Hay numerosos ejemplos en BA-MA, RM 94/41

combustible consumían, pero a veces tuvieron que ser buques de mayor calado los que conectasen los diferentes puntos de este sistema postal. Por ejemplo, el 4 de agosto el crucero *Köln* informó de que se harían cargo del reparto de correo por la cornisa cantábrica, ya que el temporal que azotaba la costa podía hacer peligrar la integridad de los torpederos¹⁶⁹. De esta forma, la Marina alemana conectó a los ciudadanos alemanes y a sus representantes diplomáticos en España con su país y viceversa, resolviendo parte de los problemas de incomunicación que creó la guerra, manteniendo un sistema postal seguro y fiable.

Pero no todo fue trabajo para las tripulaciones de la Marina alemana. Intercalado entre las jornadas de rescate, evacuación y transporte, así como de tránsito entre los puertos, los marinos pudieron disfrutar de momentos de asueto, de paradas de descanso y convites oficiales en los que, tanto la marinería como la oficialidad, pudo relajarse, evadirse y tomar contacto tanto con la población española como, especialmente en el caso de los oficiales, representantes diplomáticos, autoridades españolas y colegas militares.

El 3 de agosto el acorazado *Deutschland* y el torpedero *Luchs* visitaron Ceuta al mando del almirante Carls¹⁷⁰. La visita contó con una ceremonia oficial en la que el almirante y varios de sus oficiales pasaron revista a unidades de tropas marroquíes [*sic*] y a la Legión, en presencia del comandante de la ciudad y al son del himno alemán. Según el relato del cónsul alemán en Tetuán, el público que contempló la ceremonia, espontáneamente, lanzó vivas a España, Alemania y numerosos «Heil Hitler». La comitiva alemana – los oficiales navales y los representantes diplomáticos en el Marruecos español – se dirigió entonces a Tetuán, capital del protectorado. Allí la comitiva alemana mantuvo una reunión al más alto nivel con el general Franco, sus oficiales de Estado Mayor del Ejército y la Armada, el jefe del Departamento de Asuntos Indígenas, el coronel Beigbeder, el jefe del gabinete diplomático y un representante de Protocolo. Por parte alemana, a los oficiales del escuadrón alemán y los representantes diplomáticos se les unió los ya conocidos Johannes Bernhardt y Adolf Langenheim. No ha quedado registro de qué se habló en dicha reunión, aunque el cónsul de Tetuán sí apuntó las palabras de Franco que «expresó sus gracias por el apoyo moral [!] que Alemania y su Führer habían mostrado, mediante el envío de este escuadrón, a sus esfuerzos para derrotar al comunismo en España». Tras otra sesión de «vivas» a ambos países y líderes, los marinos

169 BA-MA, RM 134/64, p. 14

170 SCHMITT, Bernadotte *et alii* (eds.): *Akten zur deutschen Auswärtigen Politik, 1918-1945. Deutschland und der spanische Bürgerkrieg*, serie D, tomo III, *op.cit.* pp. 24-26, documento nº 27

alemanes regresaron a Ceuta.

Según este informe, la visita supuso un incremento en la moral de los alemanes que vivían en Ceuta y Tetuán, dándoles «coraje y fuerza para los posibles tiempos difíciles del futuro». Asimismo, y siempre según el cónsul, «la visita dejó la mejor impresión, especialmente entre los moros [*sic*]», no así, empero, entre los judíos que habían apoyado al general Franco. Pero no sólo los oficiales del escuadrón pudieron disfrutar de un descanso. 250 marineros pudieron disfrutar de una tarde en Ceuta a invitación del comandante de la ciudad. Al parecer, a la «población local, restaurantes, vendedores de postales, etc.» se le instruyó no cobrar a los marineros por sus compras.

Visitas de la tripulación como estas han quedado plasmadas en las fotografías que un anónimo marinero tomó durante sus cuatro travesías a España a bordo del acorazado *Graf Spee*¹⁷¹. Además de numerosas fotografías del barco y su tripulación, los dos álbumes que elaboró están llenas de instantáneas de las ciudades en las que pudo desembarcar. Como si de un catálogo de fotos turísticas se tratase, pueden verse instantáneas de un «monumento a Franco» en Cádiz – a la que llama «la ciudad blanca frente al mar» –, de un marinero frente a una mezquita en Melilla, de la playa de La Concha y la catedral del Buen Pastor en San Sebastián, otra con un grupo de marineros sonrientes con unas niñas en Palma de Mallorca, y una más retratando el puerto de El Ferrol desde el mar.

Estos álbumes son un testimonio interesante ya que muestra la perspectiva y las vivencias de un marinero durante el conflicto español. Si se atiende sólo al primero de los álbumes, podría parecer que el marinero disfrutó de unas interesantes vacaciones, visitando numerosos puntos de la geografía española¹⁷². Sólo hay seis fotos que divergen de esta visión ociosa: cuatro sobre el bombardeo de Málaga, y dos a mercantes apresados por la Marina alemana. Son estas las únicas referencias al conflicto bélico que estaba sucediendo en torno al marino. Esta perspectiva turística cambia radicalmente en el segundo álbum que está íntegramente dedicado a fotografías sobre el ataque

171 BA-MA, RM 134/522 y 523. Las travesías sucedieron del 12 de diciembre de 1936 al 13 de febrero de 1937, del 1 de marzo de 1937 al 6 de mayo del mismo año, del 26 de junio de 1937 al 7 de agosto del mismo año y del 6 al 19 de febrero de 1938. Estos movimientos están detalladamente señalados en mapas que el marinero diseñó, mostrando cada parada del buque y con fecha incluida. El marinero en cuestión, cuyo nombre no aparece en ninguno de los dos álbumes, fue testigo presencial de numerosos de los hechos que se describirán en esta investigación, fotografiando el mercante capturado *Aragón*, el resultado del ataque al acorazado *Deutschland*, los funerales por las víctimas de ese ataque en Gibraltar y Alemania, y el bombardeo de Almería. Se puede afirmar que ambos álbumes fueron realizados por la misma persona debido a la continuidad cronológica, estilística así como caligráfica.

172 Esta perspectiva recuerda a la expuesta por Stefanie Schüler-Springorum en *La guerra como aventura. La Legión Cóndor en la guerra civil española 1936-1939*, Alianza, Madrid, 2010, pp. 160-163

contra el acorazado *Deutschland* – incluyendo instantáneas sobre los heridos –, los dos funerales por las víctimas y el vengativo ataque a Almería. Es posible que estos hechos mostrasen al marinero que, efectivamente, se encontraba en medio de un escenario bélico con los peligros que ello implicaba, y no en un crucero turístico.

El testimonio de este marino se podría completar con un poema escrito en el primer álbum, junto al primero de los mapas que muestra cuál fue el recorrido del acorazado. El poema lleva por título «Admiral Graff Spee»¹⁷³:

Schiff ohne Anker, Schiff ohne Ruh
Schiff ohne Kutter, Spee da bist du.

Buque sin ancla, buque sin descanso
Buque sin balandro, Spee ese eres tú.

Seht das Gespenst, wie es fegt durch die See,
so nennen die Spanier und gemeint ist der Spee.

Observa al fantasma mientras barre el mar,
así lo llaman los españoles y se refieren al Spee

Gibt's war zu machen, gleich geht es in See;
it's auch nur „Aragon“ gekapert vom See.

[¿]Hay algo que hacer [?], inmediatamente va al mar,
sólo es el [mercante] *Aragón* secuestrado por el Spee.

Ablösung zur Stelle, Spee kann nach Haus;
aber die Enttäuschung, sie blieb auch nicht aus.

Reemplazado en el puesto, el Spee puede volver a casa;
pero la decepción no duró.

Nur fegt das Gespenst im Norden umher,
und ist bald in Ferrol und bald in Santander.

Sólo el fantasma barre en la zona norte,
y tan pronto está en Ferrol, como en Santander.

Schiff ohne Anker, Schiff ohne Ruh,
Schiff ohne Heimat, Spee das bist du.

Buque sin ancla, buque sin descanso,
Buque sin patria/hogar/puerto¹⁷⁴, Spee ese eres tú.

Puede verse en este sencillo poema el reflejo de algunas de las vivencias que este marinero experimentó durante sus travesías por aguas españolas. Hay numerosas referencias al constante ir y venir patrullando la costa – buque sin ancla, sin descanso – además de a las localidades que visitó, El

173 BA-MA, RM 134/522 La traducción en algunos versos es figurativa, no literal.

174 La palabra alemana *Heimat* tiene una difícil traducción, por ser un término difuso. Si bien en numerosas ocasiones se traduce por «patria» o «país, tierra natal», el significado es más complejo ya que hace referencia a la relación entre el ser humano y un espacio que configura la identidad, mentalidad y cosmovisión de la persona. Dado el contexto del autor y del escenario descrito, quizás es más ajustado la traducirlo por hogar o, siguiendo la temática marinera, puerto.

Ferrol y Santander. También se refiere a un suceso violento del cual se hablará en un capítulo posterior, el apresamiento del mercante *Aragón* por el ya citado acorazado, apresamiento que los alemanes realizaron a modo de represalia por la captura y retención del mercante *Palos*. En general el escrito desprende una visión de aventura, de libertad, casi de piratería romantizada, que encaja con la perspectiva de turista que señalan las fotos del primer álbum, centrada en la visita a lugares turísticos y no en la guerra que estaba sucediendo en ese mismo escenario.

Dejando de lado las *aventuras* del marinero-poeta, las tripulaciones de otros buques pudieron también disfrutar de las ocasiones en las que desembarcaban a tierra, a menudo entreteniéndose con diversas actividades. El 1 de diciembre de 1936, el ABC de Sevilla informó de que, dos días antes, se organizó en Sanlúcar de Barrameda, Cádiz, un festival taurino al beneficio del Ejército y de la Cruz Roja local¹⁷⁵. Según la noticia, los marinos del torpedero alemán *Tiger* fueron invitados al tendido de la plaza, siendo recibidos por un aplauso cerrado y por el himno alemán, que fue interpretado por la banda municipal. Incluso uno de los toreros, Diego de los Reyes, llegó a dedicar su lidia a los marinos alemanes. También se disputaron partidos de fútbol como actividad de asueto para las tripulaciones que desembarcaban en España. Un ejemplo es el partido que enfrentó el 16 de agosto al equipo de la guarnición de La Coruña contra el de la tripulación del crucero *Köln*¹⁷⁶.

Las visitas más o menos oficiales fueron comunes durante el tiempo que la Marina alemana se mantuvo en aguas Españolas. Era habitual que, a la entrada de un buque en un puerto, éste fuese visitado tanto por el representante diplomático de su país en dicha ciudad como por los comandantes de los otros buques de guerra en puerto. Estas visitas entran dentro del marco de cooperación que se ha podido apreciar previamente, en donde buques alemanes rescataban a ciudadanos de otra nacionalidad y viceversa. Además, los oficiales de estas embarcaciones pudieron disfrutar de otro tipo de citas no tan solemnes. Por ejemplo, el Yatch-club Basque de Ciboure, en Francia cerca de San Juan de Luz, invitó al comandante del torpedero *Jaguar* y al resto de sus oficiales a un *cocktail* que se celebró en la sede del club, aprovechando que el buque se encontraba en el puerto¹⁷⁷. Al comandante de este mismo torpedero se dirigió el embajador francés en España – aunque éste se encontraba en San Juan de Luz – Jean Herbette, que le agradeció su última visita, invitándole para

175 ABC de Sevilla, 1 de diciembre de 1936, «Festival taurino benéfico»

176 BA-MA, RM 134/64, p. 29, el comandante del *Köln* no dejó registrado quién ganó el partido. En CABLE, James: *The Royal Navy & the Siege of Bilbao*, *op.cit.* p. 29 también se da cuenta de marinos británicos jugando partidos de fútbol durante sus periodos de descanso.

177 BA-MA, RM 91/41, carta del Yatch-club Basque al torpedero *Jaguar* del 10 de septiembre de 1936.

que le visitara la próxima vez que éste se encontrase en dicha ciudad francesa, poniéndose a su total disposición¹⁷⁸. El ya mencionado cónsul austriaco Guillermo Gefaell, en cambio, no pudo aceptar la invitación del comandante del torpedero *Albatros*, pues afirmaba estar demasiado ocupado con la organización de los transportes de refugiados¹⁷⁹.

No hay registro, empero, de casos de desórdenes o motines entre las tripulaciones alemanas, como sí se dieron en otras marinas. El 6 de agosto, la tripulación del crucero francés *Duquesne* – buque insignia del contraalmirante Gensoul, a cargo del dispositivo francés para la evacuación de refugiados en el Mediterráneo – se rebeló, negándose a asistir al reparto del rancho¹⁸⁰. Ante estos desórdenes el buque tuvo que regresar a su base en Tolón, siendo relevado por el transporte de hidroaviones *Commandant Teste*. Desde que estalló la Revolución Rusa, se sucedieron numerosos motines o desacatos como el anterior, especialmente al contacto entre la marinería y las llamadas fuerzas revolucionarias¹⁸¹. Que algo así no sucediese en la Marina alemana pudo deberse al férreo control ideológico que las fuerzas armadas mantenían sobre sus miembros¹⁸².

Como se ha mencionado previamente, Alemania no fue el único país que mandó sus buques de guerra a rescatar a sus ciudadanos en España. Resulta relevante atender a las actividades de estas otras armadas para comprobar similitudes y destacar las diferencias de la actividad alemana.

El gobierno británico ordenó a su marina el 20 de julio que se preparara para evacuar a su población residente en España y a los turistas que se encontrasen también allí, calculándose el número de estos últimos en aproximadamente 2.000¹⁸³. Cuatro días más tarde el Almirantazgo informó de que ya disponían de buques en cada puerto español de relevancia¹⁸⁴. Pese a que el objetivo de la Marina británica era sacar a los ciudadanos británicos de España, la mayoría de los que evacuaron, no lo eran. Para el final de octubre de 1936, sólo el 35% de las 11.195 rescatadas por la Marina británica

178 BA-MA, RM 91/41, telegramas retransmitidos por el crucero *Leipzig* al torpedero *Jaguar* el 27 de agosto de 1936.

179 BA-MA, RM 91/41, manuscrito del cónsul Guillermo Gefaell al comandante del torpedero *Albatros*

180 SABATIER DE LACHADENÈDE, René: *La Marina francesa y la guerra civil de España*, op.cit. p. 33

181 BELL, Christopher, M., ELLEMAN, Bruce A. (eds.): *Naval mutinies of the twentieth century. An international perspective*, Frank Cass, Londres, 2003, p. 88 y ss.

182 DÜLFFER, Jost: *Weimar, Hitler und die Marine. Reichspolitik und Flottenbau 1920-1939*, Droste Verlag, Dusseldorf, 1973 y SALEWSKI, Michael: «Das maritime „Dritte Reich“ – Ideologie und Wirklichkeit 1933 bis 1945», en RAHN, Werner (ed.): *Deutsches Marinen im Wandel. Vom Symbol nationaler Einheit zum Instrument internationaler Sicherheit*, De Gruyter Oldenbourg, Oldenburgo, 2009, pp. 451-484

183 CABLE, James: *The Royal Navy & the Siege of Bilbao*, op.cit. p. 25

184 En el memorándum del Almirantazgo británico «The British Navy in the Spanish Civil War», citado en CABLE, James: *The Royal Navy & the Siege of Bilbao*, op.cit. p. 25. Sin embargo, el autor no recoge cuáles fueron esos puertos que el Almirantazgo consideraba relevantes.

eran británicos¹⁸⁵. Según el informe del almirante Boehm, la proporción de extranjeros rescatados por la Marina alemana justo superaba el 50%¹⁸⁶, aunque el porcentaje varió dependiendo de las zonas. Según el registro de los buques que operaron en la cornisa cantábrica entre el 28 de julio y el 20 de agosto de 1936, estos evacuaron a 1.942 personas, de las cuales 1.344, el 69%, no eran alemanas¹⁸⁷. Otras flotas extranjeras como la Marina estadounidense o la argentina también evacuaron un número importante de personas con las que no compartían nacionalidad, en trono a la mitad de los rescatados en el caso estadounidense¹⁸⁸. Es llamativo el porcentaje de extranjeros evacuados por la Armada argentina. De las 1.880 personas rescatadas, sólo 532 eran argentinas, esto es, apenas un 28% y de los evacuados no argentinos, 1.032 eran españoles, casi un 55% del total¹⁸⁹.

Este elevado número de españoles entre los evacuados por la Armada argentina resulta interesante. Desde un primer momento las autoridades de este país acogieron a numerosos españoles en su embajada y en sus consulados, protegiéndolos con la inmunidad diplomática. Como otros muchos gobiernos, el argentino también se decidió por enviar buques militares, enviando el 5 de agosto un crucero. Sin embargo, el embajador – que se encontraba, al igual que sus colegas, en la costa vasca – creía que el peligro en el que se encontraban sus conciudadanos era demasiado grande como para esperar a que dicho crucero llegara, por lo que, como se ha visto, pidió ayuda a la Marina alemana, que se hizo cargo de los primeros refugiados¹⁹⁰. El crucero enviado a aguas españolas, el *25 de Mayo*, se dirigió al Mediterráneo para hacerse cargo tanto de los argentinos y refugiados de las ciudades costeras, como de aquellos que se encontraban en Madrid, que estaban siendo evacuados hacia Alicante y Valencia. Posteriormente llegó a aguas españolas el torpedero *Tucumán*. Entre aquellos que se evadieron de la zona republicana gracias a la ayuda de la Armada argentina se encuentra el que era cuñado de Franco y, posteriormente, llegaría a Ministro de Asuntos Exteriores español Ramón Serrano Suñer¹⁹¹. Vestido de marino argentino – a semejanza del obispo de Cartagena que se disfrazó de oficial alemán – y junto con el capitán de artillería Álvarez Miranda, pudieron evadirse a Marsella desde el puerto de Alicante. Posteriormente también fueron trasladados por la Armada argentina la mujer de Serrano Suñer y sus dos hijos, así como su hermano Eduardo, este último con

185 CABLE, James: *The Royal Navy & the Siege of Bilbao*, *op.cit.* p. 27

186 BA-MA, RM 20/1389, pp. 7-8

187 BA-MA, RM 134/64, p. 38

188 SIEGEL, Adam B.: «Naval Cooperation in a Multi-Polar World – The Spanish Civil War», *op.cit.* p. 379

189 FIGALLO, Beatriz J.: «Participación de la Armada argentina durante la guerra civil española», *op.cit.* pp. 71-72

190 BA-MA, RM 134/64, pp. 16 y 19, y FIGALLO, Beatriz J.: «Participación de la Armada argentina durante la guerra civil española», *op.cit.* p. 56

191 FIGALLO, Beatriz J.: «Participación de la Armada argentina durante la guerra civil española», *op.cit.* p. 66

un pasaporte chileno¹⁹².

Casos como el de Eduardo Serrano Suñer o el de María de los Ángeles Alonso – la joven de 14 años que, según el capitán del destructor *Kane* tenía un pasaporte estadounidense en Francia – llevan a cuestionarse qué porcentaje de aquellos que fueron evacuados de España gracias a un pasaporte extranjero eran realmente ciudadanos de aquellos países y no habían conseguido la documentación diplomática de manera ilícita. Es fácil imaginar que, estando en una situación de guerra civil, muchas personas recurriesen a contactos – o a la bondad o codicia de los trabajadores consulares – para conseguir un pasaporte que les ayudase a salir de España o les diese cierta protección ante las autoridades. Desgraciadamente, comprobar cuántas de las personas evacuadas eran realmente ciudadanas de los países a los que decían pertenecer resulta imposible.

Del 65% de no-británicos rescatados por la Marina británica, muchos fueron españoles. Según James Cable, los españoles evacuados eran aquellos que tenían razones urgentes para salir del país, o al menos, de la zona en la que se encontraban¹⁹³. A diferencia de en el caso de la Marina alemana, la británica planteó las evacuaciones de ciudadanos españoles como intercambios, postulándose como negociadora entre ambos bandos. Por ejemplo, los destructores británicos *Esk*, *Escort* y *Exmouth* llevaron a niños vascos retenidos en la zona sublevada a Bilbao, recogiendo allí a varias mujeres que estaban presas en la villa vasca, llevándolas a la zona rebelde¹⁹⁴. Los intercambios fueron concertados por la Cruz Roja Internacional y ejecutados por la Marina británica, siendo el total de evacuados a finales de enero de 1937 de 17.000 españoles, esto es, casi 6.000 más que extranjeros¹⁹⁵. La Marina francesa también participó en estos intercambios, siendo uno de los más señalados el sucedido el 7 de diciembre de 1936, en el que se canjeó a una tal familia Baó por la familia del general Miaja, que se encontraba en Melilla¹⁹⁶. Las marinas de estos países se convirtieron así en representantes diplomáticos que ejercieron la labor de mediador y facilitador entre los dos bandos españoles. Estos intercambios y, en general, la evacuación de ciudadanos españoles, produjo a veces incidentes o fricciones con las autoridades españolas, que no siempre estaban dispuestas a dejar salir

192 *Ibidem*. pp. 66 y 70. Tretas como vestir al evadido de marino también fueron usadas por la Marina británica.

Testimonio de Angus Malcom, Tercer Secretario en la embajada británica en Hendaya en 1937, en CALBE, James: *The Royal Navy & the Siege of Bilbao*, *op.cit.* pp. 27-28

193 *Ibidem*.

194 Estas mujeres se encontraban presas por sus ideas políticas o las ideas políticas y acciones de sus maridos, hermanos y padres. *Ibidem* p. 28

195 *Ibidem*.

196 SABATIER DE LACHADENÈDE, René: *La Marina francesa y la guerra civil española*, *op.cit.* p. 36

a según qué personas. Este fue el caso de la Marina italiana, que tuvo que negociar arduamente con las milicias que controlaban el puerto de Valencia para poder sacar de España al nuncio¹⁹⁷.

Las fricciones y pequeños conflictos también pudieron ser instigados por la percepción que los marinos tuvieron de la República, especialmente los oficiales. Los asesinatos de numerosos oficiales navales españoles por parte de milicianos – en Cartagena y en los juicios sumarios de algunos comités navales –, supusieron un choque para ciertos marinos, que se identificaban con sus colegas asesinados. Según James Cable, estos asesinatos causaron una profunda impresión en la Marina británica, llevando a ciertos oficiales a tomar una actitud distante y hostil para con la República¹⁹⁸. Teniendo en cuenta el trasfondo político de la Marina alemana, no resulta difícil ver cómo los marinos germanos no fueron simpatizantes de la causa republicana¹⁹⁹.

La Marina alemana – al igual que la italiana – no participó en las mediaciones e intercambios de civiles españoles, sólo ayudando a aquellas personas que querían evadirse de la zona republicana. Esta es una característica que diferencia a la actuación alemana de la de otros países. Probablemente, que no se involucrara en este tipo de negociaciones tuvo que ver con el pronto posicionamiento que ambos gobiernos tuvieron para con el conflicto. Los gobiernos francés y británico, por contra, mantuvieron una posición más neutral y negociadora. A la flota germana sólo se le encomendó la evacuación de aquellos de sus ciudadanos – y los pertenecientes a las «naciones amigas» – que se encontrasen en la zona republicana, ya que las autoridades alemanas consideraron la zona sublevada como segura y, por tanto, la evacuación en dicha zona, innecesaria.

A raíz de un suceso ocurrido en Barcelona, el almirante Boehm el 29 de agosto de 1936 describió su visión de la situación en España, en lo que al transporte de refugiados se refiere y también opinó sobre por qué, en principio, no veía necesario que la Marina alemana organizase la evacuación de sus ciudadanos en la zona *blanca*²⁰⁰. El incidente tuvo por protagonistas a cuatro alemanes que murieron tiroteados por un «grupo terrorista anarquista» [*anarchistische Terrorgruppe*] en un barrio de Barcelona. Las víctimas, al parecer, intentaron llegar a la frontera francesa usando su propio automóvil en contra del consejo expreso del cónsul general, que consideraba el área insegura. Según

197 ALCOFAR NASSAES, José Luís: *La Marina italiana en la guerra de España*, *op.cit.* p. 51

198 CABLE, James: *The Royal Navy & the Siege of Bilbao*, *op.cit.* p. 35 Sin embargo, Cable recoge varios testimonios que muestran una actitud más amistosa y próxima hacia el Gobierno Vasco del *lehendakari* Aguirre.

199 TANNER, Stephen William: *German Naval Intervention in the Spanish Civil War as reflected by the german records 1936-1939*, Tesis doctoral inédita, The American University, 1976, pp. 59-60

200 BA-MA, RM 20/1389, p. 7

el informe, el gobierno republicano prometió investigar el suceso y castigar a los culpables.

Boehm reflexionó sobre cómo, si estos cuatro alemanes hubiesen embarcado en los buques de la Marina al igual que el resto de sus compatriotas, no les habría sucedido nada. Una vez más sorprende la respuesta comedida de las autoridades alemanas, que contrasta sobremanera con las reacciones que el gobierno alemán dio, posteriormente, a otros incidentes. Pese a la muerte de estos cuatro ciudadanos alemanes, en el informe se expone que «se debe admitir que las autoridades legales, los socialistas pero también los comunistas y anarquistas, al parecer, han hecho intentos serios y, en general, exitosos para evitar incidentes con extranjeros». Pese a ello, el almirante temía que cualquier imprevisto desatase «la ira roja» repentinamente contra los ciudadanos italianos y alemanes que seguían en España. No lo encontraba probable, pero advertía de que si la situación de los *blancos* mejoraba, la situación en las zonas *rojas* sería impredecible, no descartando que se llegase a la situación de que ciudadanos alemanes fuesen usados como rehenes²⁰¹. Aún y todo, Boehm no contempló que hubiese peligro para los ciudadanos alemanes que permanecían en la zona *roja*. Tampoco temió por los mercantes que sacaban a extranjeros de las ciudades *rojas* sin escolta militar, ya que no habían tenido problema alguno. Puso por ejemplo el caso del mercante *Hero* que en Valencia el 28 de agosto evacuó a 25 alemanes, 1 húngaro y 2 españoles sin la protección de buque militar alguno y sin sufrir percances.

La Marina alemana sólo debía plantearse evacuar a sus ciudadanos de la zona *blanca*, según Boehm, en caso de que este bando perdiese la guerra. En el hipotético caso de que el bando sublevado colapsase, el almirante advirtió de que no se podría confiar en la posibilidad de evacuar a los civiles mediante el sistema ferroviario que, teóricamente, debía poder transportarlos a Portugal. Por ello, propuso que en caso de ser necesario se estableciese La Coruña como punto de encuentro y evacuación de la zona noroeste y, para la zona sudoeste, los puertos de Cádiz y, en caso de requerirlo, Sevilla y Huelva. Pese a esta planificación, Boehm insistió en que, de tener que hacer frente a esta situación, sólo sería necesario evacuar a aquellos alemanes que habían colaborado o estaban comprometidos con los sublevados ya que no creía probable que el gobierno republicano permitiese actos de violencia contra ciudadanos extranjeros²⁰².

201 Puede que el almirante alemán llegase a esa conclusión tras recibir noticias de los asaltos a cárceles y prisiones que sucedieron en numerosas ciudades tras sufrir bombardeos por parte de la aviación sublevada, SOLÉ I SABATÉ, Josep María, VILLARROYA, Joan: *España en llamas. La guerra civil desde el aire*, Temas de Hoy, Madrid, 2003, pp. 67-73

202 BA-MA, RM 20/1389, p. 10

Sin embargo, sí que hubo ciudadanos alemanes evacuados desde la zona *blanca*. El 16 de agosto el crucero *Köln* transportó a 13 ciudadanos alemanes desde La Coruña a Portugalete – donde esperaba el mercante *Bessel* –, refugiados que abandonaban la ciudad gallega porque «ya no se p[odían] ganar la vida allí»²⁰³. Este comentario muestra que quizás su traslado no se debió tanto al peligro que podía acecharles mientras permaneciesen en la zona sublevada, sino en la imposibilidad de continuar sus actividades económicas. Pese a este ejemplo, apenas hay registro de que ciudadanos alemanes abandonasen la zona sublevada.

Resulta difícil cuantificar exactamente cuál fue el total de personas evacuadas por la Marina alemana durante la guerra civil. Según el informe de Boehm, a 29 de agosto de 1936 se habían evacuado a 9.570 personas de las cuales, como se ha mencionado previamente, más de la mitad eran extranjeros²⁰⁴. Pero, considerando que hubo numerosas evacuaciones hasta, por lo menos, enero de 1937, la cifra será con seguridad mayor. De los extranjeros evacuados, según el almirante, la mayoría partieron con el permiso de las autoridades españolas, lo cual indica por contraposición que cierto número de evacuados salieron ilegalmente de España, sin permiso o quizás con documentación falsa. Desde luego así fue en el caso del obispo de Cartagena, que dejó el país camuflándose como marino alemán. Parece ser que para finales de agosto, la mayoría de los ciudadanos alemanes había sido evacuada, lo cual encajaría con las observaciones de las Marinas británica y francesa que, en fechas similares, también consideraron que la mayoría de sus ciudadanos habían dejado España²⁰⁵. Los alemanes que permanecían en España fueron catalogados por Boehm en tres grupos²⁰⁶:

Una primera categoría incluía a aquellos ciudadanos alemanes que no consideraban encontrarse en peligro permaneciendo en España, bien porque eran personas sin propiedades o riqueza, bien porque nunca se habían destacado políticamente o bien porque tenían buenas relaciones con *los rojos*.

La segunda categoría aglutinaba a los considerados no-arios [*Nichtarier*] y a los emigrantes que, teniendo la ciudadanía alemana, no querían regresar al país. Estos, según el almirante, eran quienes constituían la mayoría de los ciudadanos que todavía permanecían ese 29 de agosto en España,

203 BA-MA, RM 134/64, p. 29

204 BA-MA, RM 20/1389, p. 7

205 En el caso francés se consideró que la mayoría de los franceses habían salido de España para finales de septiembre, SABATIER DE LACHADENÈDE, René: *La Marina francesa y la guerra civil española*, *op.cit.* p. 34, en el caso británico CABLE, James: *The Royal Navy & the Siege of Bilbao*, *op.cit.* pp. 28-33

206 BA-MA, RM 20/1389, pp. 7-12

poniendo el ejemplo de Barcelona donde, de los 1.500 alemanes que seguían en la ciudad, había aproximadamente 1.000 de ellos a los que incluía dentro esta categoría.

Por último se encontraban aquellos alemanes que permanecían en España debido a un sentido del deber que les llevaba a aferrarse o defender sus activos, como por ejemplo los representantes de grandes empresas – Boehm puso los ejemplos de los representantes de la compañía I.G. Farben o de empresas navieras. Estos también se encontraban mayoritariamente en Barcelona.

Para los ciudadanos que se incluían en las dos primeras categorías, el almirante se negó a reconocer la obligación de que la Marina – y en general los medios que representaban al Estado alemán – les garantizase la posibilidad de abandonar el país. Aquí se puede ver una de las brutales características del régimen nacionalsocialista, que no consideraba como ciudadanos propios a aquellos que no eran aceptables desde un punto de vista racista o no compartiese las ideas del sistema dictatorial, condenando a cientos a una vida apátrida. La posibilidad de ser evacuados sólo sería reservada, según Boehm, para aquellos alemanes pertenecientes a la tercera categoría, pues «seguían al servicio de Alemania». Por tanto, consideró necesario reducir su número tanto como fuese posible. Para ello, solicitó – y así se llevó a cabo – una reducción del número de buques militares que tenían que dedicarse a la tarea de evacuar refugiados²⁰⁷.

En el caso de los puertos del norte de España, Boehm apuntaba que los puertos *rojos* habían sido ya completamente evacuados, mientras que los *blancos* especialmente La Coruña y Vigo, se encontraban despejados y listos para afrontar la evacuación de los ciudadanos alemanes en caso de que fuese necesario. Así las cosas, recomendaba una reducción del número de buques en la zona, en concreto consideraba suficiente disponer del crucero *Leipzig* y un torpedero, apoyados por un pequeño mercante que hiciese las tareas de aprovisionamiento y transporte de los evacuados. Para la zona sur y mediterránea, recomendó la presencia de un grupo de buques alrededor de Barcelona y, tal vez, de otro en Alicante. Advertía, además, de que las tripulaciones de estos buques debían prepararse ante la posibilidad de ataques por parte de fuerzas republicanas, como sucedió posteriormente²⁰⁸. Por lo tanto, el almirante aconsejó la permanencia de un acorazado, dos torpederos y un mercante en Barcelona, y un petrolero como soporte en Alicante. En caso de tener que evacuar

207 La reducción de buques alemanes en España, sin embargo, no dio tiempo a aplicarse ya que, como se verá en los capítulos posteriores, otros eventos de la guerra civil llevaron a mantener gran parte de la flota alemana en aguas españolas.

208 Véase el capítulo 3.

la zona *blanca*, sugirió que se requisase un mercante y fuese enviado a Cádiz o Huelva, aunque dada la situación militar del momento, no pensaba que hubiese motivos para ello.

Esta reducción de los medios dedicados al transporte y evacuación de refugiados tiene sentido especialmente desde el punto de vista económico. No se ha encontrado un registro de todos los gastos que se generaron durante los meses que la Marina alemana empleó en evacuar a los miles de civiles de España, pero hubo numerosos pagos a los que tuvo que hacer frente: la soldada de todos los militares, el coste de los mercantes y petroleros requisados, el gasto en combustible así como el avituallamiento tanto de los marinos como de los civiles que embarcaban en los buques, y los gastos médicos de aquellos que resultaron heridos, como las víctimas del bombardeo del *Almirante Cervera*. Este fue también el motivo por el que, a partir de agosto de 1936, la Marina francesa planteó la reducción de sus efectivos en aguas españolas; el coste era una carga demasiado pesada para el erario público²⁰⁹.

Además del hecho económico, hay que considerar los riesgos a los que se exponían los buques al ser mandados a una zona de conflicto. Como temía Hitler, la posibilidad de que un buque resultara dañado o hundido, o los marinos heridos o muertos era real. A fin de cuentas, las aguas españolas eran un escenario complejo y confuso en donde dos armadas se disputaban la hegemonía y el control del espacio marítimo. A estas dos flotas, hay que añadir todos aquellos buques de otras naciones que acudieron a rescatar a sus ciudadanos. Según informes franceses, el 4 de septiembre de 1936, se hallaban en torno a España 51 buques de guerra en tareas de evacuación y rescate²¹⁰. Este es un número considerable de fuerzas armadas que debían operar, teóricamente, manteniendo su condición de neutralidad. De esos 51 buques, 9 correspondían a Alemania, lo cual muestra el grado de implicación de este país en esta tarea. Nueve fueron también los buques italianos y franceses que se encontraban en septiembre de 1939 en España, teniendo ambos países mayor número de ciudadanos que evacuar de España y, siendo ambas flotas más numerosas que la alemana. La Marina germana participó al mismo nivel que la francesa e italiana, lo que le llevó a disponer de prácticamente todos sus buques de superficie en España²¹¹.

209 SABATIER DE LACHADENÈDE, René: *La Marina francesa y la guerra civil española*, op.cit. p. 32

210 *Ibidem* p. 44: 17 buques británicos, 9 alemanes, 9 franceses, 9 italianos, 4 estadounidenses, 2 portugueses y uno argentino.

211 TANNER, Stephen William: *German Naval Intervention in the Spanish Civil War as reflected by the german records 1936-1939*, op.cit., p. 51

El coste – tanto económico como organizativo y militar – de tener tamaña parte de su flota en España rescatando refugiados fue tal, que la Marina alemana pidió ayuda a la británica. En un documento fechado a 24 de noviembre de 1936, sir George Mounsey – subsecretario adjunto del Ministerio de Asuntos Exteriores británico, encargado del Departamento de Europa occidental²¹² – respondió a la petición del AusAmt, que solicitaba a la Marina británica hacerse cargo de la evacuación de ciudadanos alemanes en aquellos puertos en los que no hubiese buques alemanes²¹³. Esta petición concuerda con la afirmación de que la mayoría de alemanes habían sido rescatados, por tanto sólo quedaba un pequeño número de ellos. Mantener a una gran parte de la flota alemana en las aguas españolas solamente para atender las necesidades de estos pocos ciudadanos podría haberse visto como un gasto excesivo y, por ello, las autoridades alemanas pidieron a las británicas que se ocuparan de ello. Mounsey citó al almirante británico a cargo de la evacuación de sus conciudadanos para denegar esa petición, alegando que la Marina británica no podía hacerse cargo de la responsabilidad que implicaba aceptar esa solicitud. Sin embargo, ya se han visto testimonios de que, si bien son previos a esta petición alemana, demuestran que hubo buques de la Marina británica que se responsabilizaron de ciudadanos alemanes²¹⁴.

William Frank afirma que, durante los primeros meses de la guerra civil española, existió un estado de cooperación internacional entre los representantes de los diferentes países que colaboraron en la evacuación tanto de extranjeros como de españoles. Desde luego esta afirmación es correcta, pues, como se ha demostrado, son numerosos los casos de militares y diplomáticos que colaboraron para sacar extranjeros y españoles del escenario bélico.

Frank achaca este comportamiento a 5 factores²¹⁵: la confusión en el territorio español, que todos los participantes compartieran la misma misión, que, independientemente de su nacionalidad, mantuvieron una actitud común hacia el conflicto español; que tuvieron que hacer frente a problemas similares y, por último, la camaradería entre los oficiales de marina. Si bien *grosso modo* esta valoración es correcta, debería matizarse.

212 MORADIELLOS, Enrique: «La embajada en Gran Bretaña durante la guerra civil», pp. 93, 97, en VIÑAS, Ángel (ed.): *Al servicio de la República: diplomáticos y Guerra Civil*, Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación-Marcial Pons, Madrid, 2010, pp. 89-119

213 BA-MA, RM 20/1391, pp. 90-91

214 Entre ellos el ya mencionado del comandante del destructor *Veteran* que relata el agradecimiento de los oficiales alemanes del acorazado *Graf Spee* por la evacuación de ciudadanos alemanes en otro destructor británico.

215 FRANK, Williard C. Jr.: «Multinational Naval Cooperation in the Spanish Civil War, 1936», *op.cit.* pp. 78-84 En el análisis posterior se han comentado dos de estos puntos a la vez, para facilitar la labor de síntesis y evitar la repetición.

1.- La confusión en las ciudades portuarias.

Desde que estalló la guerra civil, muchos de los extranjeros que se encontraban en España intentaron salir del país y, teniendo en cuenta las limitaciones de la infraestructura y de la tecnología de la época – el vuelo en avión era caro e inseguro y las comunicaciones terrestres eran lentas y, en muchos lugares, impracticables debido a la guerra –, miles acudieron a los puertos para salir del país. Es razonable pensar que el hecho de que varios países enviaran navíos de guerra y mercantes para evacuar a sus ciudadanos, provocase en ellos un «efecto llamada» y muchos se dirigiesen a los puertos más grandes, como Barcelona o Alicante. Gestionar el volumen de personas que querían salir del país – varios miles en Barcelona – tuvo que ser una ardua tarea para los diplomáticos y militares que tuvieron que hacerle frente. Hay constancia de que en el puerto de la ciudad condal los marinos de varios países se organizaron improvisadamente, designando a un mando – el de mayor rango – para que los dirigiese a todos y así poder sacar al mayor número de personas posible²¹⁶. También hay que destacar el caso de las operaciones en la cornisa cantábrica. El número de personas a evacuar en esta zona fue mucho menor que en la zona mediterránea pero éstas se encontraban más dispersas, en pequeñas ciudades y pueblos. Pese a que una gran parte de la población extranjera se encontraba – o se dirigió – a San Sebastián, Bilbao y Santander, muchos otros permanecieron en áreas de más difícil acceso. Los puertos de estos pueblos eran de pequeño calado, por lo que no todas las embarcaciones podían entrar. Es por ello que los torpederos, en el caso alemán, tomaron el protagonismo, ya que eran capaces de entrar en dichas localidades más fácilmente. Este tipo de embarcación – pequeña, de poco calado – fue empleado constantemente en las evacuaciones de esta zonas, teniendo que coordinarse entre ellas – los puertos muchas veces eran demasiado pequeños para que varios buques pudiesen operar a la vez – y también con las autoridades diplomático-militares de otros países, ya que otras marinas no disponían de navíos semejantes y tenían que contar con la generosidad de aquellas otras que sí disponían de tales medios.

También es relevante señalar la sensación de peligro que muchas personas sintieron, especialmente durante los primeros meses de la guerra, cuando la situación bélica era confusa en extremo. Así sucedió en el citado caso del embajador argentino, Daniel García Mansilla, que pidió la evacuación de varios conciudadanos a un buque alemán, temeroso de que acabasen atrapados en España. Este

²¹⁶ Se hace referencia a este sistema improvisado en SABATIER DE LACHADENÈDE, René: *La Marina francesa y la guerra civil española, op.cit.* p. 32 y en BA-MA, RM 20/1391 pp. 90-91

miedo, que no debería sorprender habida cuenta de que se encontraban en medio de una guerra civil confusa y compleja, cuyos bandos estaban todavía por definir, impulsó a numerosos ciudadanos – tanto extranjeros como españoles – a buscar la manera de salir del país, complicando más aún la situación en los puertos.

2.- Compartían la misma misión.

Todas las marinas extranjeras enviadas durante esos meses a España tenían, *grosso modo*, la misma misión: evacuar a sus ciudadanos. Compartir este objetivo pudo facilitar la cooperación entre los buques y los representantes diplomáticos de diferentes nacionalidades. Es así como se puede comprender esa especie de *quid pro quo* en el que barcos de una nacionalidad evacuaban a todos los extranjeros que se encontraba en un puerto, esperando que en otros lugares, otras marinas estuviesen haciendo lo mismo. Se han mostrado ya numerosos ejemplos de buques alemanes evacuando a ciudadanos no-alemanes, y las cifras oficiales – al menos de parte del total de evacuados – muestran esa tendencia de rescatar a más personas sin pasaporte alemán que con él. Esta premisa, como se ha mostrado anteriormente, es equiparable a la del resto de marinas, siendo el porcentaje de extranjeros evacuados por todas las flotas, superior al 50%.

Todos los registros que se han comprobado relatan las buenas relaciones entre los oficiales navales de diferentes nacionalidades, precisamente por esa capacidad para llegar a acuerdos puntuales para evacuar a cualesquiera ciudadanos²¹⁷. La cooperación llegó a tal grado que se convirtió en norma evacuar a los ciudadanos de cualquier nacionalidad²¹⁸. Como se ha mostrado, países que no tenían acceso al mar o sus capacidades navales eran limitadas pidieron desde el primer momento a otros países que llevaran a cabo dicha evacuación, aunque, ya se han tratado situaciones en las que los propios oficiales lo hicieron sin necesidad de una petición formal.

Este comportamiento lleva plantear una característica propia de este escenario que no es mencionada

217 Especialmente en BA-MA, RM 94/41, pero este tipo de apreciaciones son habituales en prácticamente cada informe.

También hace referencia a esas relaciones «excelentes», SABATIER DE LACHADENÈDE, René: *La Marina francesa y la guerra civil española*, *op.cit.* p. 31

218 Como muestra, en la lista de evacuados por la Marina Británica desde Barcelona y otros puertos catalanes a Marsella enviada por el Comandante del Primer Escuadrón de Cruceros al Almirantazgo británico el 27 de julio de 1936, se puede ver que los buques evacuaron a 544 británicos y a 241 personas de otras nacionalidades. MEDLICOTT, W.N., DAKIN, Douglas *et alii* (eds.): *Documents on British foreign policy, 1919-1939*, segunda serie, vol. XVII, Her Majesty's Stationery Office, Londres, 1979, p.31

por Frank, y que resulta fundamental para entender las dinámicas de este escenario, que es la capacidad de improvisación y toma de decisiones por parte de los mandos intermedios. Tanto los trabajadores de los consulados como los oficiales de los buques decidieron *motu proprio* qué personas evacuar y a cuáles no. En numerosas ocasiones tuvieron que improvisar, evacuando a personas sin pasaporte de «países amigos», o fiándose, como en el caso del mensaje del buque estadounidense *Kane*, del testimonio de un militar extranjero. Fueron estos mandos intermedios los que, en definitiva, tomaron las decisiones de a quién sacar de España y a quién no, unas decisiones ejecutivas que influyeron en gran medida en las vidas de miles de personas.

3.- Mantuvieron una actitud común hacia la tragedia española y la camaradería entre los oficiales

La mayoría de marinos extranjeros mostró una clara antipatía por la República española. Es fácil entender su postura en el caso de tanto los italianos como de los alemanes, que tenían una política estatal que seguir. Pero en otros casos no tan obvios, como el de los franceses o británicos, se mantuvo esa falta de sintonía con las autoridades gubernamentales. Uno de los motivos que afectaron a la visión que los marinos extranjeros tuvieron de la República fueron los asesinatos extrajudiciales de cientos de oficiales de la Armada española que fueron ajusticiados por comités a bordo de los buques y, posteriormente, en la masacre de Cartagena²¹⁹. Otro factor que influyó en esta percepción devino del contacto con las tripulaciones y, en general, con los militares republicanos. La Armada gubernamental no disponía de oficiales suficientes con los que hacerse cargo de todos los buques, por lo que se tuvo que recurrir a personal de rangos inferiores²²⁰. Además, durante los primeros meses, en varios buques se rigieron por comités de marineros y suboficiales que, a muchos de los oficiales les recordaba a los motines de la Marina zarista, alemana y francesa al final de la Primera Guerra Mundial²²¹.

A esta antipatía por la República podría sumarse el *esprit de corps* de los oficiales navales. La pertenencia a grupos exclusivos con tradiciones y rutinas similares, como era el caso de los oficiales

219 Si bien estos eventos han sido mitificados por parte de la literatura pro-franquista, como en el caso de la obra de los hermanos Moreno de Alborán y Reyna, es indudable que sucedieron. Estos minaron la reputación internacional de la República y la moral de los militares profesionales que la servían, especialmente y como es lógico, los pertenecientes a la Armada. Michael Alpert numera en 327 los oficiales fusilados o asesinados tras el fallido golpe de estado en *La guerra civil española en el mar*, Crítica, Barcelona, 2007, p. 71

220 Sobre los limitados recursos humanos de la Armada republicana en ALPERT, Michael: *La guerra civil en el mar*. *op.cit.* p. 68

221 BELL, Christopher M., ELLEMAN, Bruce A. (eds.): *Naval Mutinies of the Twentieth Century*, *op.cit.* pp. 7-25, 66-100

de las marinas, pudo crear entre los participantes una sensación de camaradería. Una camaradería que se sostendría por las numerosas visitas oficiales y otras actividades de ocio que pudieron realizar durante su periodo de servicio. Esta confraternización pudo facilitar y propiciar la cooperación informal que se desarrolló durante estos meses.

4.- Tuvieron que afrontar los mismos problemas

Al compartir un escenario común, con una misión equivalente, es lógico que las marinas internacionales tuvieran que enfrentarse también a los mismos problemas.

Hay que tener presente que las operaciones de evacuación sucedieron en un escenario bélico, con los riesgos que ello conllevaba. Uno de estos riesgos era la posibilidad de ser atacados directa o indirectamente por cualquiera de los dos bandos. Así sucedió en numerosas ocasiones en los que buques extranjeros fueron bombardeados o atacados por alguna de las dos aviaciones españolas. Los destructores británicos *Basilisk* y *Blanche*, así como los buques estadounidenses *Erie* y *Kane* y el crucero argentino *25 de Mayo* sufrieron bombardeos, afortunadamente sin bajas²²². En el caso del crucero argentino, este se vio amenazado por los proyectiles disparados por los buques del bando sublevado *Canarias* y *Baleares*, que bombardeaban la ciudad de Valencia²²³. No se ha encontrado información sobre buques alemanes afectados por este tipo de situaciones, pero sí hay que recordar el suceso de Gijón, donde el crucero *Almirante Cervera* acabó con la vida de un ciudadano alemán.

A este tipo de amenazas, intrínsecas a una guerra, habría que añadir los problemas logísticos. Muchos buques tuvieron que operar durante meses alejados de sus bases, en servicio constante, con el desgaste material que eso supuso. Además, las tormentas o incidentes bélicos, afectaron a las condiciones técnicas de los buques. Este fue el caso del torpedero alemán *Wolf* que mientras navegaba de Alemania con destino a España, durante a una tormenta, sufrió daños en el timón. El torpedero pudo ser reparado en el puerto francés de Brest²²⁴. Esto se debió a que el gobierno francés abrió sus puertos y astilleros tanto de la costa atlántica – Brest, Hendaya y, especialmente, San Juan de Luz –, como de la mediterránea – Tolón, Marsella y Orán – a todo barco que lo necesitara, ofreciendo sus suministros para la reparación de desperfectos, como en el caso del *Wolf*. De igual

222 En el capítulo 3 se atenderá en profundidad a estos incidentes.

223 FIGALLO, Beatriz J.: «Participación de la Armada argentina durante la guerra civil española», *op.cit.* p. 70

224 RAEDER, Erich: *Mi vida*, *op.cit.* p.265

modo, los británicos abrieron las instalaciones de Gibraltar para el uso de los buques militares del resto de países. En el caso italiano es importante señalar que ofreció varios de sus puertos – Cagliari, Nápoles, Génova – para el avituallamiento y las posibles reparaciones que se necesitaran, pero sólo se hizo para los buques de la flota alemana²²⁵. Se muestra así cómo los dos países – junto a Japón – que forjarían el Eje comenzaron a cooperar en el ámbito militar ya desde la guerra civil española.

La evacuación de refugiados por parte de la Marina alemana fue una de las actividades más relevantes de esta marina durante la guerra civil española. Involucró a las tripulaciones de prácticamente toda la flota de superficie además de implicar a la red diplomática que, a través de sus consulados tanto en España como en otros lugares del mundo – especialmente los franceses – y de las oficinas del AusAmt en Alemania, consiguieron evacuar a miles de civiles atrapados por la guerra civil. No sólo evacuaron a quienes se encontraban en los puertos españoles, sino que también desempeñaron una actividad casi detectivesca, buscando – y encontrando – a conciudadanos que se encontraban atrapados en España. También, aunque en menor medida que las marinas británica y francesa, ejercieron cierta labor mediadora. La Marina alemana no colaboró con los intercambios que otras flotas realizaron auspiciados por la Cruz Roja Internacional, pero sí que intercedió por ciudadanos españoles que se encontraban atrapados en la zona republicana, temiendo muchos de ellos por sus vidas. Estas circunstancias abren la posibilidad de plantear hasta qué punto se puede considerar que las marinas militares – y la alemana en particular – realizaron una labor humanitaria. Según la definición de las Naciones Unidas, la ayuda humanitaria debe implicar los principios de independencia operativa y de neutralidad²²⁶. La Marina alemana, como representante y parte de la administración alemana, no fue un actor neutral durante la guerra civil. Como se ira viendo a lo largo de los próximos capítulos, la Marina alemana tomó parte por el bando sublevado, y lo apoyó de diversas maneras, también en este ámbito, en el de evacuación de refugiados, ya que se tomó la decisión de sólo rescatar a ciudadanos españoles en la zona *roja*, favoreciendo por tanto a uno de los bandos. De modo que no se pueden considerar las operaciones de rescate y evacuación de civiles realizado por la Marina alemana como acciones ayuda humanitaria.

El escenario mostrado en las últimas páginas ha sido generalmente ignorado por la historiografía. Dentro del poco tratado ámbito de las operaciones y actividades de las marinas extranjeras en España

225 BA-MA, RM 20/1389, p. 151

226 Resoluciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas 46/182 de 1991 y 58/114 del 2006 accesible en <https://www.un.org/es/sections/documents/general-assembly-resolutions/>, consultado el 18 de octubre de 2019

durante la guerra civil, este es, probablemente, el aspecto en el que menos se ha indagado. Los estudios se han centrado más en otras áreas, como los incidentes bélicos o los intercambios económicos, dejando de lado un aspecto fundamental para entender la función de estos agentes. Teniendo en cuenta la cantidad de personal involucrado – miles si contamos las tripulaciones de los buques, los representantes diplomáticos y, por supuesto, los propios refugiados –, el tiempo durante el cual se desarrollaron estas actividades y las miles de personas que evitaron de este modo verse envueltas más aún en el conflicto, se puede afirmar que estudiar esta labor es relevante para comprender mejor la guerra civil española, pero también la naturaleza poliédrica de la guerra y, especialmente, la de las intervenciones militares internacionales.

CAPÍTULO 2

La cooperación directa

En este capítulo se abordará la cooperación directa entre el gobierno alemán el cual, a través de su Marina de guerra, colaboró con los militares sublevados en diversos ámbitos. Gracias a esta cooperación las fuerzas armadas de los militares sublevados pudieron fortalecerse, adquirir el material moderno que carecían y coordinarse con sus máximos valedores, los regímenes alemán e italiano.

Los transportes especiales

Una de las primeras decisiones que el gobierno alemán tuvo que tomar tras decantarse por apoyar la causa rebelde fue cómo organizar el transporte de mercancías a los militares sublevados esquivando a la República, cuyo gobierno era el reconocido por Alemania. Se pueden contabilizar tres tipos de mercancías que el gobierno alemán deseaba transportar a y desde España. En un primer lugar se encuentra el material y personal de la Legión Cóndor, los militares que lucharían en España a favor de la causa sublevada, que debían transportarse a dicho escenario de operaciones. Los aviadores y el resto de militares, técnicos, así como los propios aviones y sus componentes fueron enviados mediante un sistema de transporte ideado y protegido por la Marina alemana. Un segundo tipo de mercancía a transportar era el material vendido a los militares sublevados. Dentro de este apartado se pueden encontrar mercancías civiles – generalmente de carácter industrial, como piezas de maquinaria o ferrocarril – y material militar²²⁷. El tercer grupo corresponde a aquellas mercancías

²²⁷ En un apartado posterior de este capítulo se analizarán las ventas de material militar, especialmente aquellas en las que intervino la Marina alemana.

que provenían de España – generalmente materias primas como el mineral de hierro –, que sirvieron como pago de los servicios de la Legión Cóndor y de las ventas de mercancías alemanas. Todas estas mercancías fueron enviadas por mar, como se verá en las líneas siguientes, gracias a los esfuerzos de la Marina de guerra alemana.

Las autoridades germanas no tardaron en confirmar su promesa de apoyo a la causa sublevada con hechos. El 31 de julio de 1936, días después de que Hitler decidiese apoyar al general Franco, el primero de los transportes alemanes, el *Usaramo*²²⁸ partió para España. Este llegó el 6 de agosto a Cádiz, apenas 18 días después del comienzo de la guerra civil, con los primeros aviones de la Legión Cóndor, cargando además 6 aviones de combate, cañones antiaéreos y munición. Desde este primer envío se consolidaría un sistema planificado, dirigido y protegido por la Marina alemana, que transportó a cientos de personas y miles de toneladas de material – tanto militar, como civil – a y desde España.

Hay que tener en consideración que la aviación en esta época era todavía un medio de transporte muy limitado. Tanto su radio de acción como su capacidad de transporte estaban muy alejados de las capacidades que este medio de transporte tiene actualmente, por lo que no se pudo confiar en este tipo de medio para el suministro de las fuerzas sublevadas. La distancia geográfica entre Alemania y la zona controlada por los militares sublevados era demasiado grande como para enlazarla mediante un puente aéreo, a lo cual habría que añadir el coste de semejante operación que, además, sería harto peligrosa. Por tanto, la única forma en la que las autoridades alemanas pudieron suministrar a sus clientes españoles fue usando a la flota mercante. Como ya se ha visto, esta fue también la opción elegida para el transporte del material y personal de la Legión Cóndor. Si bien la bibliografía acerca de la Legión Cóndor es abrumadora, el hecho de que fuese la Marina alemana la que transportase a todo el contingente militar y sus suministros ha sido ignorado por la mayor parte de los estudios. De hecho, generalmente, apenas sí se menciona, con lo cual se podría entender que los hombres y recursos de esta unidad aparecieron espontáneamente en España. Quizás por ser un asunto logístico, menos evocador que los combates y las acciones de guerra, ha sido hasta ahora olvidado²²⁹. Así se ha

228 Buque de carga y pasaje de 7.725 toneladas de peso muerto – TPM, medida internacional para determinar la capacidad de carga de un buque – propiedad de la compañía naviera alemana Woermann Linie, aunque en ocasiones aparece listado como perteneciente a la Deutsche Ost-Afrika Linie, compañía con la que la Woermann Linie estaba fusionada pero de la que se mantenía legalmente diferenciada. KLUDAS, Arnold: *Die Schiffe der deutschen Afrika-Linien 1880-1945*, Stalling. 1975. pp. 12-13

229 En SCHÜLER-SPRINGORUM, Stefanie: *La guerra como aventura*, *op.cit.* p. 16, la autora apunta cómo siempre se asocia la intervención alemana con el bombardeo de Gernika, evento que ha eclipsado el resto de la actividad

obviado uno de los roles fundamentales de la Marina alemana durante la guerra civil española, ignorándose la relevancia que le corresponde pues, sin la labor logística de la Marina, no hubiese sido posible el despliegue y mantenimiento de tal unidad militar tan lejos de su país y de sus fuentes de suministro.

Los primeros cargueros que fueron contratados para transportar estos materiales, como el *Usaramo*, navegaron bajo la bandera alemana, ya que durante las primeras semanas del conflicto las autoridades germanas alegaron que mientras no hubiese una declaración en sentido contrario al comercio de material de guerra, Alemania lo seguiría llevando a cabo²³⁰.

Algunos de estos transportes fueron protagonistas de los primeros choques entre el gobierno alemán y las autoridades republicanas. El primer desencuentro se produjo el 3 de agosto, cuando el destructor republicano *Valdés* disparó contra el mercante alemán *Sevilla*, estando este último atracado en el puerto de Larache, en el Marruecos español. Ante el ataque el mercante salió a la mar, donde fue abordado por el destructor, cuya tripulación obligó al barco alemán a anclar en Tánger, entonces ciudad internacional²³¹, no dejándole ir a su destino, Ceuta²³². El siguiente percance involucró a ya mencionado *Usaramo* que partió de Hamburgo el 31 de julio. Cuando el 6 de agosto el mercante estaba llegando a su destino, el puerto de Cádiz, el acorazado *Jaime I*, en manos republicanas, lo avistó y comenzó a perseguirlo. El mercante consiguió llegar a puerto y, sin que la flota republicana pudiese evitarlo, desembarcó su ya mencionada carga: los primeros cazas y aviadores de la Legión Cóndor²³³.

Estas actividades de la Armada republicana mostraban la actitud de bloquear el Estrecho de Gibraltar para obstruir la llegada de suministros a las zonas sublevadas, así como impedir el cruce del Estrecho por parte de las tropas que el general Franco comandaba en el Marruecos español. Ante este bloqueo,

germana durante la guerra civil española.

230 ALPERT, Michael: *La guerra civil española en el mar, op.cit.* p. 164 No fue hasta el 8 de marzo de 1937 cuando el Comité de No Intervención estableció un listado de materiales que serían considerados como contrabando por los países firmantes del documento – entre ellos Alemania – si éstos eran enviados a España. Pese a firmar el documento, las autoridades alemanas siguieron vendiendo y transportando material militar a los militares sublevados.

231 Tanto el gobierno como la administración de la ciudad de Tánger y su *hinterland*, entre 1923 y 1956 – sin contar la invasión española entre 1940 y 1945 – fueron gestionados por una comisión internacional en la que tenían representación varios países. ROJAS-MARCOS ALBERT, Rocío: *Tánger: la ciudad internacional*, Almed, Granada, 2009

232 ALPERT, Michael: *La guerra civil española en el mar, op.cit.* p. 104

233 GONZALEZ ECHEGARAY, Rafael: *La marina mercante y el tráfico marítimo en la guerra civil*, San Martín, Madrid, 1977, p. 249

las autoridades alemanas se vieron obligadas a cambiar su estrategia si querían seguir mandando suministros a los militares rebeldes.

El 10 de agosto, el mercante alemán *Kamerun* de la compañía O.P.D.R.²³⁴, burló el bloqueo y pudo descargar junto con el *Stahleck*²³⁵ sus mercancías en Cádiz. Durante el trayecto de los mercantes, la Armada republicana pidió permiso al gobierno de Madrid para hundir el *Kamerun*, pero la respuesta fue negativa, probablemente debido a las consecuencias internacionales que hubiese provocado. El segundo viaje de este mismo mercante fue más accidentado. El 18 de agosto el mercante fue interceptado por el submarino republicano *B-6* fuera de aguas territoriales españolas²³⁶. Tras avistarlo, el sumergible persiguió al mercante durante un tiempo hasta que se sumergió. El mercante prosiguió su travesía hasta que algo menos de una hora después del encuentro con el submarino, fue forzado a detenerse por los disparos del crucero republicano *Libertad*. Ante los cañonazos, el mercante paró máquinas, dejando que los tripulantes del crucero subieran a bordo y registraran la documentación. Estos encontraron en la bodega de carga material que consideraron de uso militar – en concreto combustible para aviones – por lo que se ordenó a la tripulación del mercante que cambiase su rumbo y se dirigiese a Lisboa. Según el capitán del mercante, el crucero republicano persiguió al *Kamerun* durante varias millas para asegurarse de que realmente cumplía la orden. Esta escolta se mantuvo hasta que el torpedero alemán *Leopard* alcanzó al mercante, al cual acompañó hasta Lisboa para evitar más incidentes. En el puerto de la capital lusa el *Kamerun* desembarcó su cargamento, el cual gracias a la connivencia del dictador Salazar con los militares sublevados, arribó de igual modo a su destino último, pues fue transportado mediante ferrocarril hasta la frontera española²³⁷.

Tras el encontronazo con el *Kamerun*, el ministro de marina de la República, José Giral, dio orden a la flota de que se vigilase estrechamente el tráfico mercante para detectar el transporte de contrabando, pero sin que se llegase en ningún caso a actos violentos²³⁸. La Marina alemana, por su

234 La naviera Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei, sita en Hamburgo.

235 De la Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft Hansa, de Bremen.

236 Las incidencias de este viaje del *Kamerun* en BA-MA, RM 20/1302, p. 28

237 ALPERT, Michael: *La guerra civil española en el mar*, op.cit. p. 105 Este no fue el único caso en el que un mercante desembarcó mercancía proveniente de Alemania en Portugal, para ser transportada mediante ferrocarril a los sublevados. El 9 y el 10 de agosto de 1936 los mercantes portugueses *Santa Irene* y *Pedro de Alemques* hicieron lo propio en el puerto de Lisboa. SÁNCHEZ ASIAÍN, José Ángel: *La financiación de la guerra civil española: una aproximación histórica*, Crítica, Barcelona, 2012, p. 246 Sobre la connivencia de Salazar con los militares sublevados, en OLIVEIRA, César: *Salazar e a guerra civil de Espanha*, Ojornal, Lisboa, 1988

238 ALPERT, Michael: *La guerra civil española en el mar*, op.cit. p. 106

parte, respondió con una nota dirigida al gobierno *rojo* en la que amenazaba con el uso de la fuerza militar en caso de repetirse un comportamiento hostil contra un mercante alemán, pues suponía una violación del derecho marítimo²³⁹. Además de este mensaje para el gobierno republicano, el OKM se dirigió a los comandantes de los buques en aguas españolas, informando de que ninguna orden española debía ser reconocida si esta era recibida fuera de las aguas territoriales de dicho país, autorizándolos a detener cualquier intromisión de la Armada republicana «por todos los medios». El encargado de negocios alemán en Madrid – todavía en la capital española pues el gobierno alemán aún no había reconocido a los militares sublevados como el gobierno legítimo – recibió el 19 de agosto una misiva del OKM en la que se le instaba a protestar ante el gobierno republicano, considerándolo responsable de las consecuencias que pudieran derivarse de cualquier medida de seguridad marítima que intentasen aplicar más allá de las aguas territoriales españolas²⁴⁰. Asimismo el encargado de negocios debía dejar bien claro que los buques de guerra alemanes tenían la orden, como ya se ha mostrado, de proteger a los mercantes alemanes de «violaciones semejantes» por todos los medios posibles, en caso de suceder fuera de las aguas españolas. La misiva exigía del gobierno republicano la garantía de que los mercantes alemanes podían cargar y descargar en cualquier puerto español sin excepciones y sin restricciones, así como el acceso a dichos puertos de los barcos que evacuaban refugiados y los buques militares que los escoltaban. Por tanto se pedía al gobierno republicano que aceptase el envío de suministros y el comercio alemán con las zonas que se habían sublevado contra él.

En esta misma carta se informaba al encargado de negocios de las instrucciones que habían recibido los buques alemanes en aguas españolas. La primera es la ya mencionada autorización para evitar las «violaciones» republicanas *manu militari* si fuese necesario. También se pedía a los buques de la Marina que atracasen en puertos *blancos* sólo en casos urgentes y habiendo recibido la autorización del comandante naval responsable, probablemente para evitar la imagen de buques militares alemanes apoyando el levantamiento militar. A los mercantes alemanes se les avisaba en esta misma comunicación de que si entraban en aguas territoriales *rojas* sin escolta, lo harían bajo su propia responsabilidad. Esta era una forma eficaz de instigar a las compañías navieras alemanas a evitar comerciar con la zona republicana, ya que sin la presencia de la Marina alemana para defender sus mercantes, los peligros de mercadear en medio de una guerra civil complicarían su actividad en grado sumo.

239 BA-MA, RM 20/1252, p. 106 En él también se incluye la información enviada a los buques en aguas españolas.

240 BA-MA, RM 20/1252, pp. 108-109

Estas medidas mencionadas no fueron las únicas que el gobierno alemán y su Marina tomaron tras las dificultades que sus mercantes tuvieron que hacer frente en aguas españolas. El encontronazo del *Kamerun* pudo haber desatado un serio conflicto diplomático, además de incitar a la Armada republicana a establecer un bloqueo más exhaustivo. Para asegurar la llegada de sus transportes y sus mercancías al destino previsto, y siendo conocedores de que la flota republicana estaba en alerta, el OKM creó un sistema de camuflaje y engaño. Antes de la partida del *Usaramo* ya se habían tomado algunas medidas para controlar a los mercantes. Estos mercantes debían transportar potentes aparatos de comunicación que les permitiesen contactar en todo momento con buques de la Marina alemana, y contaban además con claves *ad hoc* proporcionados por el OKM. Así, en caso de peligro, podían ponerse en contacto con los buques de guerra alemanes que navegaban por aguas españolas – por ejemplo aquellos que se encontraban evacuando a la población civil – facilitándoles una escolta que les evitase ser, como en el caso del *Kamerun*, abordados por las autoridades republicanas. Pero tras los primeros encontronazos, el OKM comenzó a organizar mejor el sistema de transporte. La primera medida tomada, con intención de camuflar el tráfico mercante con destino a las zonas sublevadas, fue cambiar los nombres de las embarcaciones, y obligar a la tripulación a navegar en silencio telegráfico durante todo el trayecto, sólo pudiéndose comunicar en caso de emergencia o, usando las claves del OKM, con otros buques de la Marina alemana y con el agregado naval alemán en España, el ya conocido Kurt Meyer-Döhner. Así se evitaba que la posición de estos mercantes fuese revelada y, por tanto, fuesen más difíciles de interceptar²⁴¹.

El sistema se desarrolló más aún con la implicación directa de los buques de guerra alemanes. Conforme los mercantes se acercaban a aguas españolas, alguno de los buques militares que patrullaba el área era designado como escolta y, por tanto, les acompañaba hasta el puerto de destino o hasta que otro buque alemán se hiciese cargo de la escolta. Ejemplos de esta especie de escolta por relevos se pueden encontrar en el diario de operaciones del crucero *Köln*²⁴². El 9 de octubre de 1936 el crucero repostó del petrolero alemán *Neptun* que se encontraba en la Bahía de Arousa frente a la Puebla del Caramiñan, en Galicia, ejerciendo su función de gasolinera flotante. Al día siguiente el *Köln* salió frente a la costa de Galicia para proteger la entrada de varios mercantes en el puerto de Ferrol. Posteriormente se dirigió a las aguas frente a Vizcaya, para reunirse con los mercantes

241 ALPERT, Michael: *La guerra civil española en el mar, op.cit.*, p. 106

242 Concretamente el ejemplo usado se encuentra en BA-MA, RM 134/65, pp. 3-5, pero hay numerosos casos en los diarios de operaciones de los cruceros *Köln* y *Karlsruhe*.

*Helios*²⁴³ y *Eisenbach*²⁴⁴ y escoltarlos hasta la siguiente etapa del viaje. Como el *Eisenbach* no apareció en el lugar y la hora convenidas, se reportó el incidente al OKM y las otras dos embarcaciones se dirigieron hacia el punto de encuentro pre establecido con el acorazado *Admiral Scheer* que sería el encargado de escoltar al *Helios* hasta el Mediterráneo. El 13 de octubre, el *Köln* repostaba de nuevo del *Neptun*, preparándose para otra misión de escolta.

Estos dispositivos se pusieron en marcha para proteger, especialmente, a los denominados barcos o vapores «especiales» [*Sonderschiffe* o *Sonderdampfer*] que transportaban las cargas que las autoridades alemanas consideraban como más importantes, así como a los soldados y el material de la Legión Cóndor²⁴⁵. En un primer momento los barcos especiales, como se ha visto, fueron enviados a España sin más protección que la bandera alemana que les identificaba. Pero el incidente del *Kamerun* llevó al OKM a remodelar la estrategia para el envío de mercancías a España. No era conveniente para el gobierno alemán que se descubriese la cantidad de suministros y militares que se estaban enviando a España. Las repercusiones políticas que el conocimiento público de estas actividades – pruebas materiales mediante – pudiera tener en la posición de Alemania, podían resultar muy dañinas tanto en relación directa con el conflicto español, como en el tablero del escenario internacional. Por ello, el OKM sistematizó el modo de transporte. El primer paso consistió en establecer cuáles serían los mercantes que contarían con la consideración de «especial» los cuales contarían con el sistema de escolta militar ya mencionado, para que les protegiera. Según un comunicado del OKM a los buques en aguas españolas, un buque sería considerado especial cuando transportase armas o materiales considerados importantes²⁴⁶. Pero estos transportes sólo mantendrían esa categoría durante el tiempo en el que estuviesen cargados; una vez descargasen pasarían a ser considerados como mercantes normales. También serían considerados especiales aquellos barcos que transportasen materias primas consideradas como urgentes. Si bien en el comunicado no se explicaba qué materiales eran importantes o qué materias primas eran urgentes, sí se ponían como ejemplos los casos del cobre, que entraba en la categoría de materia prima urgente, y del mineral de hierro y las piritas, que debían considerarse mercancía normal.

Estos buques especiales, además de las medidas de camuflaje ya mencionadas – enmascaramiento

243 Mercante de 2.883 TMB perteneciente a la naviera Dampfschiffahrts-Gesellschaft Neptun, de Bremen.

244 Barco de carga y pasaje de 4.177 TMB de la Deutsch Ost-Afrika Linie.

245 Lista completa de *Sonderschiffe* en: GONZALEZ ECHEGARAY, Rafael: *La marina mercante en la guerra civil española*, op.cit. pp. 250-253

246 BA-MA, RM 20/1252, p. 86

del nombre, navegar bajo silencio de radio, comunicaciones sólo en clave – navegaron con la bandera panameña en sus mástiles, especialmente tras la aprobación por parte de prácticamente todos los países europeos de los acuerdos alcanzados en el seno del Comité de No Intervención para la creación de una Patrulla Naval que controlase los mercantes que accediesen a España²⁴⁷. La bandera panameña protegía a los mercantes que la enarbolaban, ya que este país no había firmado ninguno de los acuerdos que prohibían la venta de armas y material militar a los bandos españoles – como sí había hecho Alemania – y, por tanto, las embarcaciones con esta bandera no podían ser abordados por los observadores de la Patrulla Naval. Los mercantes «especiales» sólo recuperaban su verdadera identidad – nombre y bandera – cuando regresaban a los puertos alemanes, ya que durante toda su travesía permanecían enmascarados por la falsa identidad panameña.

Este sistema de camuflaje y escolta de mercantes permitió al gobierno alemán enviar a la Legión Cóndor a España y abastecer a los militares sublevados del material militar que carecían. Sin el sistema de la Marina no habría sido posible para las fuerzas armadas alemanas poder intervenir en el conflicto español de la manera en la que lo hicieron, ya que el envío de hombres, dotaciones, aviones y demás material militar tenía que pasar, obligatoriamente, por las bodegas de este sistema. La labor logística de la Marina alemana permitió a los militares sublevados contar con una fuerza aérea moderna a su lado, además de percibir los materiales militares e industriales que fortalecieron sus fuerzas armadas y capacidad de producción económica.

Esta labor organizativa permitió que ninguno de los mercantes «especiales» fuese capturado por la Armada republicana o fuese identificado por los observadores de la Patrulla Naval como alemán. Se puede decir, por tanto, que gracias al conjunto de elementos de camuflaje y a las escoltas por relevos, la Marina alemana cumplió con los objetivos propuestos por el gobierno alemán: enviar fuerzas militares a luchar contra la República, suministrar aquellos materiales que los militares sublevados carecían y transportar de vuelta a Alemania el pago de dicha colaboración. Esta exitosa operación ha pasado suficientemente desapercibida como para que incluso la mayor parte de la historiografía lo haya ignorado, teniendo, empero, una importancia capital en el desarrollo de las actividades militares del conflicto, pues lleva al investigador a hacerse la inevitable pregunta: ¿cómo se hubiese desarrollado la guerra civil sin la participación de la Legión Cóndor?

247 La creación de esta Patrulla Naval y su relación con la Marina alemana se verá en el capítulo siguiente, en aras de evitar la repetición de contenido.

La compra-venta de material bélico

Es bien conocido por la historiografía que, prácticamente desde el momento en el que Hitler tomó la decisión de apoyar al general Franco, los intereses económicos alemanes intervinieron en las relaciones hispano-alemanas, con la intención de sacar provecho del apoyo a la causa sublevada²⁴⁸. El apoyo material y personal que el gobierno alemán decidió suministrar al general Franco no fue entregado gratuitamente, sino que debía pagarse²⁴⁹. Debido a la escasez de divisas y de liquidez de los militares rebeldes – pues la inmensa mayor parte del oro del Banco de España estaba en manos de la República – el gobierno alemán convino vender sus suministros a cambio de materias primas. Lo habitual, entre países que quisiesen comerciar entre sí, era establecer un acuerdo comercial en el que se indicasen las cantidades de bienes a intercambiar, así como el precio a pagar, aranceles y demás costes. Sin embargo, el gobierno alemán se negó sistemáticamente a llegar a un acuerdo comercial con los militares sublevados. Probablemente esto se debió a la falta de divisas que el gobierno alemán también sufría y a la sospecha de que, con el uso de un sistema de compensación de pagos, podrían conseguir más materias primas a menor coste. Un sistema de compensación de pagos es aquel en el que, en vez de intercambiar bienes por recursos monetarios u otros bienes líquidos – oro, por ejemplo – se intercambian por otros bienes que, teóricamente, tienen el mismo valor. Esta suerte de trueque internacional fue impuesto también por Alemania a otros países con el objeto de, al igual que en el caso español, optimizar el suministro de materias primas para la economía alemana y su Plan Cuatrienal²⁵⁰. Mediante este sistema de compensación de pagos, los militares sublevados recibían las armas y suministros que tanto necesitaban, a cambio de enviar las materias primas del área que controlaban a Alemania.

Para gestionar los envíos y los pedidos tanto de suministros como de materias primas se crearon dos

248 Son numerosos los trabajos que han analizado el aspecto económico de las relaciones hispano-alemanas que se gestaron durante la guerra civil española y se mantendrían durante la posterior guerra mundial. Se podrían citar como más relevantes LEITZ, Christian: *Economic relations between Nazi Germany and Franco's Spain 1936-1945*, Oxford University Press, 1996; MARTÍN ACEÑA, Pablo: *El oro de Moscú y el oro de Berlín*, Taurus, Madrid, 2001; SÁNCHEZ ASIAÍN, José Ángel: *La financiación de la guerra civil española: una aproximación histórica*. Crítica, Barcelona, 2012.

249 El relato de las relaciones económicas hispano-alemanas relativas al sistema de compensación y a la creación de la HISMA y la ROWAK ha sido tomado de SÁNCHEZ ASIAÍN, José Ángel: *La financiación de la guerra civil española*, *op.cit.* pp. 844-853

250 Para los casos de Yugoslavia y Rumanía, GRENZEBACH, William S. Jr.: *Germany's informal empire in East-Central Europe: German economic policy towards Yugoslavia and Rumania, 1933-1939*, *op.cit.* especialmente pp. 108-113

sociedades, una en España y otra en Alemania. En España se constituyó la empresa pantalla Carranza & Bernhardt Transportes en General que pasó a denominarse Sociedad Hispano Marroquí de Transportes o HISMA. Esta empresa, bajo la batuta del ya conocido Johannes Bernhardt, actuó como administración organizadora y oficina de pagos para la ayuda alemana a los sublevados. Además, colaboró con la organización del transporte de dicho material a la península y el Marruecos español.

Tras la creación de la HISMA, el 2 de octubre de 1936, bajo la orden del ministro de economía de Alemania, Herman Göring, se constituyó la compañía Rohstoff-Waren-Kompensation Handelsgesellschaft A.G.²⁵¹, más conocida por su acrónimo, ROWAK. La función de esta empresa consistía en ser el agente exclusivo con el que las empresas alemanas podían negociar para la adquisición de materias primas españolas, que eran suministradas a través de la HISMA. Asimismo, la ROWAK gestionaba la financiación comercial entre estos dos actores, y asumió las fluctuaciones de cambios así como los riesgos crediticios sufridos por los productores alemanes. El sistema HISMA-ROWAK fue construido con el objetivo de conseguir la mayor cantidad posible de recursos españoles al menor coste posible, monopolizando el intercambio comercial hispano-alemán para llevar a cabo el Plan Cuatrienal de Göring sin tener en cuenta los intereses españoles. Por tanto, ambas organizaciones se convirtieron en instrumentos decisivos para el estado alemán, cuya intención – que según ciertos autores consiguió – era el control total sobre las relaciones económicas hispano-alemanas²⁵².

Una parte importante de los suministros que Alemania vendió a través de este sistema fue material armamentístico. Las fuerzas armadas españolas hacía muchas décadas que sufrían un retraso técnico y organizativo severo en comparación con las grandes potencias europeas. La Armada no era una excepción. Desde la debacle de 1898, la Armada española tuvo que depender en gran parte de los desarrollos técnicos llevados a cabo en otros países para desarrollar una flota moderna que nunca llegó a estar al nivel del resto de las potencias europeas²⁵³. La intentona del 17 al 18 de julio y la posterior guerra civil no mejoraron en absoluto las capacidades de la flota española, ya que esta quedó dividida entre dos facciones, siendo la Armada sublevada la menor de ambas. Al comenzar la guerra civil, esta Armada contaba tan sólo con 17 buques de todo tipo – incluyendo los 3 que se

251 Empresa comercial de compensación de materias primas, en español.

252 Esta es la tesis que sustentan LEITZ, Christian: *Economic relations between Nazi Germany and Franco's Spain 1936-1945*, Oxford University Press, 1996 y, más recientemente, BARBIERI, Pierpaolo: *La sombra de Hitler. El imperio económico nazi y la guerra civil española*, Taurus, Barcelona, 2015

253 Sobre la reconstrucción y el posterior desarrollo de la Armada española desde 1898 hasta la guerra civil en CANALES, Carlos, DEL REY, Miguel: *De madera y acero. El resurgir de la Armada española*, Edaf, Madrid, 2013

encontraban en reparación y el vetusto acorazado *España*, en servicio reducido debido a su mal estado – frente a los 38 en manos republicanas. Entre esos 17 buques no había submarinos, siendo la mayoría pequeños patrulleros, guardacostas o torpederos. También carecían de buques modernos. Los únicos que podían considerarse como tales eran los cruceros *Canarias* y *Baleares*, que estaban siendo terminados en los astilleros de Ferrol y entraron en servicio, el primero en septiembre y el segundo, estando incompleto, en diciembre de 1936²⁵⁴.

Ante la inferioridad en material que los sublevados sufrían, estos pidieron al gobierno alemán armamento naval, suministros y personal cualificado para manejarlos, así como instructores para enseñar a las tripulaciones españolas²⁵⁵. El gobierno y la Marina alemanas respondieron con la venta de material que ya se encontraba en los almacenes de la Marina alemana²⁵⁶, parte del cual estaba ya anticuado pues eran restos de la Primera Guerra Mundial. Con la mediación de la HISMA, numerosas armas, municiones y diversos suministros fueron embarcados en Alemania y, gracias al sistema de transporte diseñado por la Marina alemana, enviados a los puertos en manos de los militares sublevados.

Una de las grandes deficiencias de la flota sublevada fue la carencia absoluta de material antiaéreo. Este era un tipo de arma novedoso, especialmente en lo que a su vertiente naval se refiere. Los primeros intentos de usar la aviación como arma anti-buque se dieron durante la Primera Guerra Mundial, con resultados desiguales. Sin embargo, numerosos países adoptaron el componente aeronaval dentro de sus fuerzas armadas. España lo hizo en 1917, con la creación de la Aviación Naval, que en 1920 cambiaría su nombre a Aeronáutica Naval²⁵⁷. No fue tan rápida, empero, la adopción de medidas antiaéreas en los buques de la Armada. Al quedar, durante los primeros compases de la guerra civil gran parte de las fuerzas aéreas en manos republicanas, los marinos sublevados pidieron a sus socios alemanes el suministro de armas antiaéreas con las que defender sus buques. En total los alemanes proveyeron de 72 cañones y ametralladoras antiaéreas²⁵⁸:

254 Sobre la situación inicial de ambas armadas, tanto la sublevada como la republicana, ALPERT, Michael: *La guerra civil española en el mar*, *op.cit.* pp. 61-63 y, aunque más cargada ideológicamente el primer tomo de MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando y Salvador: *La guerra silenciosa y silenciada*, *op.cit.*

255 El papel de los instructores alemanes enviados para entrenar a la Armada sublevada se tratará en el siguiente apartado de este capítulo.

256 RAEDER, Erich: *Mi vida*, *op.cit.* p. 263, todo el material se adquirió al a Marina alemana y no a empresas suministradoras.

257 RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: «Primeras propuestas de creación de la aeronáutica naval», *Revista General de la Marina*, diciembre 2017, pp. 867-874

258 Elaboración propia con los datos obtenidos en BA-MA, RM 20/1259, pp. 102-105, salvo la columna que especifica en qué buques fueron instaladas las armas, que proviene de MOLINA FRANCO, Lucas: *El legado de Sigfrido*,

Número	Tipo de Arma	Modelo	Modo de Pago ²⁵⁹	Buque en el que se instaló	Notas
4	Cañón antiaéreo	10,5 cm L/45	Cuenta nº 1	Minador <i>Júpiter</i> , luego crucero <i>Almirante Cervera</i>	De los materiales recogidos en esta tabla, era el más moderno.
4	Cañón antiaéreo	10,5 cm ubts Flak L/45	Vía Legión Córdor	Base Naval de Cádiz, luego cañonero <i>Canalejas</i>	
8	Cañón antiaéreo	8,8 cm SK C/30	Vía Legión Córdor	4 en el acorazado <i>España</i> , 4 en el crucero <i>Baleares</i>	Material obsoleto de la Primera Guerra Mundial
14	Cañón antiaéreo	8,8 cm L/45	Vía HISMA	4 en el crucero auxiliar <i>Mar Cantábrico</i> y 2 en el minador <i>Vulcano</i>	Material obsoleto de la Primera Guerra Mundial
42	Ametralladora antiaérea	2 cm C/30	17 vía Legión Córdor, 20 mediante HISMA y 5 como parte del armamento de lanchas	Sufrieron constantes cambios de emplazamiento	

op.cit., pp. 172-209

259 Los métodos de pago variaron según el momento de la compra. La mayor parte del material se vendió gracias al sistema HISMA-ROWAK, pero también se usaron otros medios como la llamada Cuenta (de compensación de pagos) número 1 o se adscribieron a los gastos de la Legión Córdor.

			torpederas		
2	Cañón antiaéreo	8,8 cm SKL/45		Bou <i>Álava</i>	

Las ametralladoras antiaéreas fueron rotando por la mayoría de buques de la Armada sublevada, pues su movilidad y facilidad a la hora de montar y desmontarlas de los buques las hizo especialmente útiles en los bous y cruceros auxiliares. Este tipo de buque eran, generalmente, de origen civil por lo que no disponían – salvo que se hiciesen las construcciones requeridas – de las capacidades necesarias para transportar y operar cañones de gran calibre. El uso de estas ametralladoras antiaéreas, más ligeras y móviles, les otorgaba la capacidad de defenderse de posibles ataques aéreos sin tener que pasar por talleres o astilleros.

A este armamento antiaéreo hay que añadir otros dos ítems: dos cañones de tiro en superficie de 8,8 cm SKL/45 y doce cañones de 15 cm K L/45²⁶⁰. Los primeros fueron entregados por error. Estos viejos cañones de la Marina Imperial alemana – posiblemente fabricados en 1910 – no habían sido solicitados por la Armada sublevada, por lo que es probable que se entregasen bien por una confusión o bien en un intento de vender a los españoles material antiguo a precio de nuevo, como los casos mencionados en la tabla anterior. Estos dos cañones acabaron siendo montados en el bou *Álava* – el antiguo bou *Araba* de la Euzko Gudontzidia –, que fue capturado en el puerto de Bilbao durante la caída de la villa en manos sublevadas. Los otros doce cañones eran piezas de artillería de costa, que sirvieron en diferentes fortines y construcciones defensivas. Ambos lotes fueron adquiridos a través del sistema HISMA-ROWAK.

Para poder hacer uso de este tipo de artillería, los buques requerían sistemas de tiro, también denominados sistemas de control de fuego. Estos sistemas – en esta época dirigidos por ordenadores analógicos – permitían a las tripulaciones de los buques disparar los cañones de la embarcación de manera remota y automática, haciendo los cálculos requeridos para que la munición impactase en su objetivo. Hay que tener presente que el disparo de artillería en combate naval se diferencia esencialmente de la versión terrestre en que tanto los objetivos como el tirador se encuentran en constante movimiento. Para facilitar las labores de apuntado y los cálculos necesarios para ello,

260 MOLINA FRANCO, Lucas: *El legado de Sigfrido*, op.cit., p. 201, 235, así como BA-MA RM 20/1259, p. 102

durante el siglo XX se diseñaron máquinas lógico-matemáticas que permitieron calcular la trayectoria que los proyectiles. Sin estos sistemas, los cañones eran inútiles. Hasta el comienzo de la guerra civil, este tipo de material bélico había sido suministrado mayoritariamente por la casa británica Vickers²⁶¹. Con el nuevo escenario en mente, los militares sublevados compraron nuevos sistemas de tiro a la Marina alemana. En total, se suministraron 15 de estos sistemas, para funciones antiaéreas y para funciones de tiro de superficie²⁶²:

Número	Modelo	Buque	Forma de pago
4	Antiaérea	Acorazado <i>España</i> y crucero <i>Baleares</i>	Legión Cóndor
8	Antiaérea	Cruceros <i>Baleares</i> y <i>Canarias</i> , crucero auxiliar <i>Mar Cantábrico</i> , bou <i>Navarra</i> , minadores <i>Marte</i> y <i>Júpiter</i> , uno en tierra y otro en el Arsenal de San Fernando ²⁶³	HISMA
5	De superficie	Crucero <i>Baleares</i> , minadores <i>Marte</i> , <i>Júpiter</i> y <i>Vulcano</i> y bou <i>Navarra</i>	HISMA

Otra de las partidas de material comprado a la Marina alemana fueron 5 lanchas torpederas. Estas embarcaciones destacaban por ser pequeñas y rápidas, armadas con tubos lanzatorpedos que las convertía en instrumentos más propios de acciones de «guerrilla naval» que de combates buque a buque. Las dos primeras lanchas adquiridas a la Marina alemana llegaron a Ferrol el 4 de noviembre de 1936, a bordo del mercante alemán *Ulhenfels*. Estas dos lanchas, una vez en manos españolas, pasaron a llamarse *Requeté* y *Falange*. Posteriormente, en febrero de 1937, llegaron las tres restantes que recibieron los nombres de *Oviedo*, *Badajoz* y *Toledo*²⁶⁴. Como se verá en el capítulo 6, estas lanchas no fueron las únicas de origen alemán que sirvieron en la Armada española.

261 Pese a ello hubo intentos por acercarse al complejo industrial-militar alemán para la obtención de este tipo de material, como ya se ha mostrado en la Introducción. Estos intentos proseguirán durante los años siguientes, durante la guerra mundial, como se verá en los capítulos 4 y 6.

262 Elaboración propia con los datos de BA-MA RM 20/1259, p. 104, salvo la de los buques en los que estos sistemas fueron instalados, que proviene de MOLINA FRANCO, Lucas: *El legado de Sigfrido*, op.cit., pp. 206-207

263 Este último, con toda seguridad, habría sido instalado para las labores de instrucción de la Escuela Naval Militar de San Fernando, Cádiz.

264 Estas cinco lanchas cambiarían su nombre tras la guerra a *LT 11*, *LT 13*, *LT 12*, *LT 14*, *LT 15*. En BA-MA, RM 20/1259 aparecen apuntadas 7 lanchas torpederas, sin embargo, estas no aparecen en ninguno de los listados de buques comisionados por la Armada española ni durante la guerra ni posteriormente. AGUILERA, Alfredo: *Buques de guerra españoles 1885-1971*, San Martín, Madrid, 1980 y COELLO LILLO, Juan Luis: *Buques de la Armada Española: los años de la posguerra*, Aldaba, Madrid, 1995

Además de estos materiales, hay que añadir las municiones para diversos tipos de cañones²⁶⁵:

Tipo de munición	Cantidad
Proyectiles de 2 cm.	178.930
Proyectiles antiaéreos de 8,8 cm.	15.600
Proyectiles antiaéreos de 10,5 cm.	2.400
Proyectiles de 15 cm.	2.400
Proyectil de iluminación [<i>Leuchtgranaten</i>] de 8,8 cm.	100
Proyectil de iluminación 10,5 cm.	200
Munición de infantería	10.000

Resulta interesante ver los 10.000 cartuchos de infantería que fueron vendidos a la Armada española, quizás para armar a las tripulaciones de los buques o tal vez fuesen destinados a los marinos que defendían las bases navales.

Por último, se encuentran otro tipo de materiales bélicos como minas y sus sistemas de lanzamiento, torpedos, ametralladoras etc.²⁶⁶:

Tipo de arma o material	Pago vía Legión Cóndor	Pago vía HISMA	Nº total
Ametralladoras	16	—	16
Pistolas	20	—	20
Faros (navales)	4	—	4
Fusibles para proyectiles	—	12.000	12.000
Telémetros	3	—	3
Carcasas de minas	—	498	498
Anclas para minas	—	299	299
Detonadores para minas	—	328	328
Detonadores internos de minas	—	316	316
Detectores de minas	—	6	6
Torpedos G7V	—	20	20

²⁶⁵ Elaboración propia con los datos de BA-MA, RM 20/1259, p. 103, todo el contenido de esta tabla se vendió mediante el sistema HISMA-ROWAK, menos 73.330 de los proyectiles de 2 cm, que fueron vendidos a través de la Legión Cóndor.

²⁶⁶ Elaboración propia con los datos de BA-MA, 20/1259, pp. 104-105

Ojivas para torpedos	—	20	20
Máscaras antigás	600	—	600
Anteojos gemelos	24	50	74
Trilita ²⁶⁷	7,5 toneladas	—	7,5 toneladas
Reflectores de 60 cm	—	2	2
Reflectores de 110 cm	—	2	2
Radiogoniómetros	—	5	5
Agujas giroscópicas	—	2	2
Aparatos telefónicos	—	25	25

Todos estos materiales se vendieron a los militares sublevados a cambio del acceso a materias primas que las autoridades alemanas consideraron relevantes para su economía y el Plan Cuatrienal, cuyo objetivo era rearmar a la mayor rapidez posible a las fuerzas armadas alemanas²⁶⁸. Estos materiales, por otra parte, sirvieron para fortalecer la debilitada posición de la Armada sublevada, ya que le otorgaron la posibilidad de atacar y defenderse mejor, gracias a – en su mayor parte – material moderno que previamente carecían. La cantidad de material aportado por la Marina alemana no es tan elevada como la correspondiente a las Fuerzas Aéreas o al Ejército de Tierra, ya que estas dos corporaciones vendieron más material de guerra a sus contrapartes españolas que la Marina. Hay que tener presente que la Armada sublevada fue la menor de las tres ramas de las fuerzas armadas, con toda seguridad debido a que el escenario naval no fue tan prioritario como el terrestre y el aéreo. Es por tanto lógico que los recursos de los sublevados fuesen destinados a compras de material dirigidos para las fuerzas de tierra o aéreas, siendo la Armada la menos favorecida. No por ello se debe ignorar la aportación de la Marina alemana al rearme de la Armada sublevada, pues con la aportación de piezas de artillería, sistemas de tiro y municiones – sin los cuales muchos cañones serían inútiles piezas de metal –, minas, torpedos etc. otorgaron a dicha Armada la capacidad de operar a un nivel mayor que el material autóctono les permitía.

Dejando de lado las adquisiciones de la Armada sublevada provenientes de los almacenes de la Marina alemana, se ha de indagar en un flujo comercial que siguió el camino inverso. Durante la guerra civil se intentó llevar a cabo una operación comercial de venta de material militar que, a

²⁶⁷ Trinitrotolueno, también conocido popularmente como TNT. Se ha mantenido la denominación más desconocida de «trilita» por ser el que aparece en el documento original.

²⁶⁸ TOOZE, Adam: *The Wages of Destruction: the Making and Breaking of Nazi Economy*, Penguin Books, New York, 2006. pp. 537-547

diferencia de lo visto hasta ahora, contó con la Marina alemana como compradora interesada. Esta operación que no llegó a celebrarse fue el intento de compra de varios de los buques minadores de clase *Júpiter*²⁶⁹. Estos eran cañoneros-minadores producidos en España por la SECN, consecuencia de dos proyectos navales que salieron adelante durante la II República. El plan para la construcción del primer grupo de dos minadores – bautizados *Júpiter* y *Vulcano* – fue aprobado poco antes del advenimiento de la República, el 27 de marzo de 1934, y el segundo, copia del primero, aprobó la construcción del *Marte* y el *Neptuno* el 16 de julio de 1935²⁷⁰.

Por su parte, las fuerzas armadas alemanas se encontraban en pleno proceso de expansión y rearme. La Marina, por supuesto, también se encontraba sumergida en el proceso de extender sus capacidades más allá de lo que las condiciones del Tratado de Versalles y el Acuerdo Naval anglo-germano les permitía²⁷¹. En 1932, antes de la llegada de los nacionalsocialistas al poder, el parlamento alemán aprobó el Programa de Construcción para el Reemplazo de Buques [*Schiffbauersatzplan*] que comprendía dos fases²⁷². La primera abarcaba desde 1932 hasta 1936 y la segunda desde 1936 a 1943. En esta segunda fase ya se planeaba sobrepasar las limitaciones del Tratado de Versalles, lo cual sucedió al poco de llegar Hitler al gobierno. Durante el gobierno nacionalsocialista, se sucedieron numerosos planes para la expansión de la flota, con constantes modificaciones que desembocarían finalmente en el ambicioso Plan Z, aprobado en 1937, que preveía la construcción de, aproximadamente, 800 nuevas unidades entre 1939 y 1946²⁷³.

Durante la guerra civil, las autoridades alemanas se hicieron eco de los dos minadores que, al comienzo del conflicto, seguían inacabados en los astilleros de Ferrol, y se plantearon adquirirlos a las fuerzas sublevadas²⁷⁴. Para ello se envió a varios expertos para que evaluaran a los buques por

269 Las autoridades navales alemanas se refieren a ellos en todo momento como los minadores de clase *Marte*, quizás debido a la confusión del nombre de la clase con la de uno de los minadores por construir.

270 MORTERA PÉREZ, Artemio: «Los minadores de la clase "Júpiter" (1ª parte)», *Revista española de historia militar*, N° 93, 2008, pp. 67-75 y, del mismo autor, «Los minadores de la clase "Júpiter"», *Revista española de historia militar*, N° 94, 2008, pp. 117-126

271 Este fue un convenio bilateral firmado en 1935, en el que Gran Bretaña aceptaba que la Marina alemana se expandiese más allá de lo que el Tratado de Versalles establecía, siempre que se respetasen unos ratios de paridad con la Marina británica. Se puede acceder al texto del acuerdo – en inglés – en: http://www.navweaps.com/index_tech/tech-089_Anglo_German_Agreement_1935.php, consultado el 7 de octubre de 2019.

272 Para la Marina alemana durante el periodo de Entreguerras, DÜLFFER, Jost: *Hitler, Weimar und die Marine. Reichspolitik und Flottenbau 1920-1939*, Droste, Düsseldorf, 1973

273 Tan sólo una pequeña parte del plan pudo llevarse a cabo debido a las desavenencias entre el dictador alemán y la cúpula militar naval, así como el comienzo de la Segunda Guerra Mundial, durante la cual se paralizaron la mayor parte de los proyectos iniciados, destinándose los materiales a la construcción de submarinos.

274 La información acerca de la compra de los minadores de clase *Júpiter* proviene, salvo que se especifique lo

construir y comenzasen las negociaciones con las autoridades españolas correspondientes.

El alférez de navío Petzel arribó a Ferrol en marzo de 1937, donde se puso a cargo de la instrucción de militares españoles en el uso del material naval que Alemania vendió a las fuerzas armadas sublevadas²⁷⁵. Sin embargo, dos meses después de su llegada le fue encargada una tarea diferente, evaluar los minadores españoles de la clase *Júpiter* para que la junta técnica de adquisiciones del OKM pudiese tomar la decisión de si comprarlos o no. El informe del alférez de navío Petzel analiza de manera extensa e intensiva las capacidades de los minadores españoles²⁷⁶. Los detalles técnicos son abrumadores pues analiza cada una de las instalaciones de los buques, desde los más obvios y relevantes: casco, motores y calderas, sistemas de minado... hasta los más nimios, como la calidad de las barandillas, la de las puertas y los aparejos. Petzel también analizó las condiciones higiénicas del buque, cantidad de baños y duchas y sus condiciones, así como las condiciones de la cocina, la panadería y el almacén. Todos los datos que aporta el oficial alemán muestran un conocimiento de primera mano de los minadores, ya que no sólo aporta los datos «fríos» que podía haber obtenido de los planos del diseño, sino que también añadía valoraciones sobre lo que él vio, de lo que se deduce que el marino no sólo visitó los barcos por finalizar sino que, probablemente, también se embarcó en alguno de los dos minadores finalizados²⁷⁷. En el análisis también se incluían ciertos datos que resultan relevantes: el número de tripulantes que se requerirían para el manejo del buque – 123: 13 oficiales, 20 suboficiales y 90 marineros –, así como el coste estimado de ambos minadores: 10.667.000 pesetas de junio de 1936²⁷⁸.

Para examinar las embarcaciones, Petzel contó con la ayuda del ingeniero diplomado Fratz, un civil que había sido enviado por la agregaduría naval para colaborar con el alférez de navío²⁷⁹. Durante su estancia en Ferrol, ambos se entrevistaron con el vicealmirante Cervera – jefe del Estado Mayor de la Armada sublevada – y al almirante Castro así como con otros oficiales de la Armada sublevada y el jefe [*Chef*] de la empresa²⁸⁰. Del almirante Castro, Petzel narra en su informe cómo le contó al oficial

contrario, del legajo BA-MA, RM 20/1438

275 Posteriormente se tratará la labor la Marina alemana en la instrucción de militares españoles.

276 pp. 4-53 Informe del 10 de mayo de 1937 y anexos técnicos y en pp. 62-66 sus consideraciones personales

277 El *Júpiter* y el *Vulcano* se encontraban en esos momentos realizando sus pruebas de mar. Pese a ello participaron en acciones de combate siendo parte de la Armada sublevada.

278 p. 6, la cifra que aparece en el informe no incluye los tres ceros finales, sin embargo entre corchetes sí se señala que el coste se cifra en millones de pesetas, no en miles.

279 p. 62 Como se verá posteriormente, Petzel también dependía de la oficina de Kurt Meyer-Döhner.

280 No se emplea más título que jefe de la empresa, por lo cual crea la duda de si se refiere al dueño o representante de los dueños de la SECN, al gerente de la empresa, del astillero o a algún técnico que dirigiese las construcciones.

Posteriormente se menciona al gerente José María Llanos y al director técnico del astillero, el ingeniero Francisco

español que en Berlín su nombre era conocido y que se valoraba su opinión. La respuesta del marino fue positiva, en palabras de Petzel, ya que el almirante mencionó el buen acuerdo que le unía con las unidades navales alemanas con las que había tenido contacto, y prometió a su interlocutor su total apoyo, dentro de sus posibilidades²⁸¹.

En el mismo informe se indaga en lo que sería una de las principales dudas de las autoridades alemanas con respecto a los minadores. Como se ha mencionado previamente, los barcos estaban todavía en fase de construcción, lo cual creó un debate interno en la Marina alemana sobre cómo adquirir dichos buques. Por un lado se sugirió la posibilidad de que estos fuesen acabados en los astilleros españoles de La Constructora Naval, en Ferrol – donde estaban siendo finalizados – lo cual, según Petzel, llevaría unos 6 o 7 meses y, por otro, se planteó remolcar los cascos de los buques – lo cual requería finalizar ciertas construcciones menores, que no llevarían más de 8 semanas – y finalizarlos en Alemania. Desde la ciudad gallega, Petzel informó a sus superiores de que, cualquiera que fuese la decisión tomada por la Marina alemana, había una serie de condiciones que las autoridades españolas exigían cumplir. La primera era la obligación de pagar todo el material que había sido encargado antes de la insurrección militar y todavía no se había instalado en el buque. El coste aproximado de dicho material – según Petzel, y en pesetas de junio de 1936 – era de 1.432.478 pesetas²⁸². La otra condición *sine qua non* obligaría a los compradores a esperar a la finalización de los trabajos con acero laminado, así como los montajes de ciertas piezas para el motor principal y los auxiliares.

Estas condiciones hicieron dudar al OKM sobre la opción de remolcar los dos buques sin terminar, decantándose por la opción de que éstos fuesen acabados en los astilleros gallegos. Sin embargo el 14 de mayo, una carta de la empresa ROWAK al OKM cambió el escenario²⁸³. En ella la empresa alemana remitía un comunicado de la HISMA acerca de la nueva situación para la compra de los minadores. El 30 de abril la Armada sublevada había perdido el acorazado *España* debido a una mina²⁸⁴. La pérdida de este vetusto buque fue, sin embargo, la razón por la que la Armada sublevada se mostró más precavida a la hora de vender a los dos minadores, aceptando que, como mucho, se

Martín, por lo que es posible que Petzel y Fratz se reuniesen con ambos. p. 66

281 p. 63

282 En el informe Petzel incluyó la lista de componentes y sistemas ya encargados pero no instalados, especificando la compañía proveedora de dicho material y el coste por cada ítem.

283 p. 54

284 Paradójicamente el campo de minas había sido puesta por el minador *Júpiter* unos días antes. Ninguno de los tripulantes del acorazado falleció durante su hundimiento.

vendiera uno de ellos. Tras la pérdida del acorazado, no deseaban perder otros dos buques más de su ya limitada flota. Seguían dispuestos, empero, a vender uno de los dos minadores, pues, al parecer, no contaban con los suministros necesarios para armarlo convenientemente y, por tanto, sería más conveniente su venta. La Constructora Naval de Ferrol comunicó a través de la HISMA y la ROWAK su nueva oferta a la Marina alemana. El minador en construcción – el *Neptuno* – sería finalizado en los astilleros de Ferrol a excepción del armamento y de los sistemas de control de incendios que se tendrían que finalizar en Alemania. La constructora agradecería, además, la presencia de técnicos alemanes que pudiesen supervisar la finalización de la construcción así como sugerir posibles mejoras. Asimismo, la compañía pretendía entregar el buque en condiciones de que pudiese terminarse pocos meses después de su llegada a Alemania.

El OKM, el 20 de mayo, respondió a la oferta aceptando la propuesta de la Constructora Naval²⁸⁵. Pese a ello, insistieron en designar a un oficial con conocimientos técnicos suficientes para evaluar los planos del buque así como su situación real, un oficial al que el OKM otorgaría de plenos poderes para negociar con la empresa española. Sorprende que, contando con el alférez de navío Petzel en Ferrol y siendo conocedores del estudio pormenorizado que éste hizo sobre los minadores de la clase *Júpiter* no se le designase a él, y se pensase en enviar a otro oficial. Quizás esto pueda deberse a la baja graduación de Petzel, por lo que pensaron en enviar a otro oficial de mayor rango que representase a la Marina alemana frente a la empresa española.

Sin embargo, finalmente la operación comercial no sucedió. El OKM presentó una nueva oferta en la que sugerían recibir los minadores a cambio de varios destructores de tipo 34²⁸⁶, pero también fue rechazada²⁸⁷. Debido a las presiones dentro de la propia Armada sublevada, ninguno de los minadores se puso a la venta y acabaron sirviendo en la Armada sublevada, el *Marte* entrando en servicio el 11 de noviembre de 1938 y el *Neptuno* casi un año después ya habiendo terminado la guerra civil, el 18 de noviembre de 1939.

Tampoco llegó a puerto el intento por parte del bando sublevado de hacerse con submarinos

285 p. 56-58

286 Destructores alemanes construidos entre 1934 y 1935, con graves fallos estructurales, muy dados a las averías mecánicas debido a la complejidad de sus motores y con un casco que limitaba sus operaciones en mar abierto. Para las especificaciones de este tipo de buque, WILLIAMSON, Gordon: *German Destroyers 1939-45*, Osprey Publishing, Oxford, 2003

287 MOREA PEREZ, Artemio: «Los minadores de la clase "Júpiter" (1ª parte)», *op.cit.*, p.68

alemanes. Durante los primeros compases de la guerra civil, el teniente de navío Arturo Génova²⁸⁸, tras desertar de su destino como agregado naval en París, fue enviado por las autoridades sublevadas para negociar la compra de sumergibles en Alemania. Parece ser que las reticencias del gran almirante Raeder por las implicaciones que podría tener tal venta desestimaron la operación²⁸⁹. Otra variable que seguramente inclinó la balanza en contra de los deseos de los sublevados fue la propia situación de la Marina alemana, embarcada en el ya citado extenso programa de rearme, del cual los submarinos eran una parte vital. Como se verá en un capítulo posterior, esta negativa no detuvo el interés de los militares españoles en hacerse con uno de los famosos *U-Boot* pues siguieron intentándolo durante los años siguientes, con limitado éxito²⁹⁰.

Los instructores de la Marina alemana: la comisión Rüggeberg

Ya se ha hablado de las limitaciones técnicas que la Armada sublevada tuvo que hacer frente durante la contienda civil. Estas limitaciones también se aplicaban a la calidad de los recursos humanos empleados por la Armada que andaba falta de oficiales, especialistas e incluso de marinería. La escasez de oficiales probablemente se debió a que la mayoría de los que eran afines a la causa sublevada, ignorantes del golpe de estado que prepararon sus colegas del Ejército de Tierra, fueron capturados por las tripulaciones de los buques que comandaban o quedaron, una vez que España quedó dividida en dos zonas, en el área republicana. Si bien varios oficiales de la Armada se evadieron a la zona sublevada, la mayoría quedó en la republicana, muchos de ellos siendo ajusticiados durante los asaltos a los barcos prisión del puerto de Cartagena²⁹¹.

Estas condiciones repercutieron en el número de oficiales disponibles para la Armada sublevada que, pese a contar con el refuerzo de numerosos oficiales retirados o jubilados – especialmente útiles para tareas secundarias o no relacionadas con el combate como el control de puertos – se encontraba falta

288 El teniente de navío había servido en la Escuela de Submarinos de la Armada y también había sido parte del Estado Mayor de la base naval de Cartagena, desde donde operaba la mayor parte de la flota submarina española. Puede que estos destinos tuviesen que ver con su intención de hacerse con submarinos para la Armada sublevada. También sirvió como agregado naval en Berlín entre 1938 y 1939. Perfil biográfico de Arturo Génova Torruella en el Diccionario Biográfico español de la Real Academia de la Historia.

289 ARIAS RAMOS, Raúl, MOLINA FRANCO, Lucas: *Alemanes en la Guerra Civil: la Legión Cóndor*, *op.cit.* pp. 203-204

290 Véase el capítulo 4.

291 En el bando sublevado también se ejecutó a numerosos marinos que permanecieron fieles a la República: 22 oficiales y 146 hombres de los cuerpos auxiliares, maestros, cabos y marinería, la mayoría en Ferrol. ALPERT, Michael: *La guerra civil española en el mar*, *op.cit.* p. 71

de personal. Los hermanos Moreno de Alborán y Reyna señalan cómo, al comenzar la guerra civil, varios buques de la Armada sublevada se encontraron faltos de marinería fiable²⁹². Además, la represión y el alistamiento de varios barcos civiles para tareas militares – dragaminas, guerra de corso, vigilancia portuaria – redujo aún más el número de marineros experimentados de la Armada sublevada, los cuales se diluyeron entre la masa de nuevos reclutas. Para suplir las bajas y las carencias se acudió al alistamiento de personal civil que nunca antes había tenido contacto con máquinas de guerra, ni siquiera, con el mar.

Debido a las carencias de personal y al desconocimiento que este personal tenía de las complejidades técnicas propias de un barco de guerra, resulta lógico que las autoridades de la Armada sublevada pidiesen ayuda a los países que estaban colaborando con su causa. Desde las fuerzas alemanas desplegadas en España también se apreciaron las limitaciones de su Armada, pasando reporte a las autoridades navales superiores. El 27 de octubre de 1936 desde Ferrol el comandante del crucero *Köln* consideraba «esencial el despliegue de especialistas militares alemanes, ya que los españoles no t[enían] suficiente experiencia»²⁹³.

Sin embargo, las autoridades alemanas ya habían planificado el envío de especialistas tiempo antes. El 2 de septiembre de ese año el OKM informaba de una reunión entre el teniente coronel Warlimont y Franco²⁹⁴. El primero, en representación de las fuerzas armadas alemanas, se entrevistó con el dictador para tratar el asesoramiento militar, así como las propuestas de apoyo del ejército alemán y la cooperación a tres bandas con las fuerzas armadas italianas.

El 29 de agosto de 1938 el OKM envió una misiva a Kurt Meyer-Döhner en la que se detallaba el plan de enviar marinos alemanes para la instrucción de las fuerzas navales de los militares sublevados²⁹⁵. Como jefe del destacamento de instrucción se enviaría al teniente de navío Rüggeberg, debido a sus conocimientos del país y del idioma²⁹⁶. Además de este oficial, el destacamento de

292 MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando, MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Salvador: *La guerra silenciosa y silenciada*, op.cit. tomo 1, pp. 135-343

293 BA-MA, RM 134/66, p. 2, entrada del 27 de octubre de 1936.

294 BA-MA, RM 20/1252, p. 98 El teniente coronel Warlimont sirvió entre agosto y noviembre de 1936 como delegado plenipotenciario del Cuartel General del Alto Mando del Ejército [*Oberkommando des Heeres*, en adelante OKH].

295 BA-MA, RM 11/4, pp. 147-148

296 Rolf Rüggeberg nació en Barcelona en 1907, su ficha de servicio en

http://www.ubootarchiv.de/ubootwiki/index.php/Rolf_R%C3%Bcggeberg, consultada el 7 de octubre de 2019. Con toda seguridad se trata del hijo del capitán de corbeta en la reserva Friedrich Rüggeberg que, durante la Primera Guerra Mundial, sirvió como agente del servicio de inteligencia alemán desde Barcelona. ROSENBUSCH, Anne: *Neutrality in the balance*, op.cit. p. 207

entrenamiento contaría con varios suboficiales, los cuales tendrían que realizar una breve estancia en la Escuela Naval de Mürwik²⁹⁷, la Escuela de Armamento de Infantería de Stralsund y un buque escuela, para así adquirir las capacidades y conocimientos necesarios para desempeñar la labor educativa. Tras la breve estancia en estas escuelas – que comenzaría el 1 de octubre – se les daría 14 días de vacaciones antes de ser enviados a España, lo cual el OKM calculaba que sucedería a mediados de diciembre. Uno de los detalles que el Alto Mando quiso dejar bien claro es que estos militares no estarían subordinados a la Legión Cóndor, y dependerían en todo momento del agregado naval Meyer-Döhner, estando jerárquicamente bajo su mando. De hecho, y probablemente debido a que el OKM ya intuía cómo iba a finalizar la guerra civil, se señalaba la posibilidad de que este grupo de marinos fuese el germen de una misión naval en España que, pagada por la Armada española, se mantuviese en el país tras la retirada de la Legión Cóndor.

Tras esta carta a Meyer-Döhner, el 3 de septiembre el OKM distribuyó una orden a los cuarteles generales de las dos estaciones navales de la Marina – Kommando der Marinestation der Ostsee y Kommando der Marinestation der Nordsee²⁹⁸ – así como a la Inspección de Formación de la Marina [*Inspektion des Bildungswesens der Marine*] acerca de los instructores²⁹⁹. En esta orden se informaba de que, a sugerencia de la Armada española, la Marina alemana iba a enviar a un oficial – Rüggeberg – y a 12 suboficiales para instruir a militares españoles. Por tanto, se exigía a cada uno de los cuarteles generales la elección de 6 suboficiales para dicho cometido, de los cuales uno o dos debían de contar con entrenamiento en el manejo de minas y uno o dos ser especialistas en Educación Física. Estos oficiales debían presentarse el 1 de noviembre en la Escuela Naval de Mürwik para obtener la capacitación que les habilitase como instructores y, a finales de diciembre partirían a España. En la orden se exponía que los instructores durante su estancia en la Península Ibérica seguirían siendo soldados de la Marina alemana y que, por tanto, serían tratados de acuerdo con las disposiciones de la Marina, en lo que a soldada y ascensos se refería.

Pero estos no fueron los únicos marinos que fueron a España a instruir a militares españoles. Como

297 La Marineschule Mürwik se encuentra en Flensburgo-Mürwik, al norte de Alemania, casi en la frontera con Dinamarca. La escuela sustituyó a la Academia Imperial Naval – *Marineakademie* – en 1910, convirtiéndose, hasta hoy día, en la principal institución de instrucción y enseñanza de la Marina alemana. Casualmente, en esta ciudad fue donde Karl Dönitz, designado como Presidente del Reich – *Reichpräsident* – tras el suicidio de Adolf Hitler, estableció su gobierno hasta que tanto él como sus colaboradores fueron detenidos por las fuerzas aliadas el 23 de mayo de 1945.

298 Cuartel General de la Estación Naval del Mar Báltico y del Mar del Norte, respectivamente.

299 BA-MA, RM 11/4, pp. 150-151

se ha visto, en marzo de 1937, el OKM envió al alférez de navío Petzel a España, con la tarea de asesorar sobre cuestiones relacionadas con el uso de las armas que habían sido entregadas a los militares sublevados³⁰⁰. Petzel, especialista ingeniero, tenía además una segunda misión: realizar «pruebas de guerra» con dicho material militar, con el propósito de obtener la mayor cantidad posible de experiencias tácticas y, sobre todo, de resultados sobre el comportamiento de las armas. Se muestra así una vez más otro de los componentes claves de la intervención alemana en España: la oportunidad generada por la sublevación militar para poner a prueba en escenarios de combate los últimos desarrollos tecnológicos de la industria bélica alemana. Para ello, el alférez de navío fue enviado a El Ferrol, a donde llegaba una parte importante de los envíos de material alemán. Al igual que el grupo del teniente de navío Rüggeberg, Petzel estuvo subordinado a la agregaduría naval, de modo que fue un empleado de Meyer-Döhner, eso sí, manteniendo su condición de oficial de la Marina alemana. A pesar de que el objetivo de Petzel era el de asesorar a los militares españoles y aprovechar el uso que estos hicieran de las armas para sacar conclusiones, su misión cambió poco después, ya que como se ha visto previamente, Petzel fue el encargado, desde mayo de 1937, de realizar los informes sobre los minadores de clase *Júpiter* por los cuales se interesó la Marina alemana.

Como se planteó en la misiva a Meyer-Döhner del 28 de agosto de 1938, Rüggeberg y su misión de instrucción permanecieron en España una vez que la guerra civil acabó, instruyendo a los cadetes de la Armada en la Escuela Naval Militar de San Fernando. El agregado naval visitó San Fernando el 28 de noviembre de 1939 para reunirse con el nuevo comandante general del Departamento Marítimo de Cádiz, el vicealmirante Gámez y Fossi³⁰¹. Meyer-Döhner aprovechó la ocasión para entrevistarse también con el director de la Escuela Naval Militar. Éste comentó al agregado que se encontraba muy satisfecho con la labor de los instructores. Según el director de la escuela, «el éxito de la aportación está respaldado por el hecho de que el currículo [de la escuela] para el curso que comienza en enero sigue de cerca las sugerencias de Rüggeberg». El director aseguraba, además, que contaba con que los instructores se mantuviesen en la escuela hasta mediados de 1940, para la supervisión del nuevo curso³⁰².

300 BA-MA, RM 20/1251, p. 24

301 BA-MA, RM 7/1135, Informe sobre la visita del agregado naval Meyer-Döhner a la base naval de San Fernando, Cádiz. El vicealmirante José María Gámez y Fossi sirvió en este puesto hasta que pasó a la reserva, el 30 de julio de 1940. Boletín Oficial del Estado, 30 de julio de 1940.

302 La comisión Rüggeberg se mantuvo en España hasta junio de 1940.

http://www.ubootarchiv.de/u-bootwiki/index.php/Rolf_R%C3%BCggeberg Posteriormente el alférez de navío Rüggeber permaneció en España, trabajando para la oficina del agregado naval alemán hasta noviembre de 1940, que

Resulta relevante continuar leyendo este informe pues, tras la visita oficial oficial, el agregado naval participó en una «noche de cervezas» con los suboficiales alemanes que instruían a los cadetes de la Armada, varios de los cuales fueron invitados a acompañarles junto con parte del profesorado español. A Meyer-Döhner los instructores le causaron una grata impresión pues, pese a que mostraban gran interés por ir al combate – la Segunda Guerra Mundial había comenzado meses antes –, esto no les impedía cumplir su tarea «impecablemente». Además, señaló que las relaciones con los militares españoles eran óptimas y que los conocimientos de español de los suboficiales eran razonablemente buenos.

Meyer-Döhner también analizó a los estudiantes y profesores de la Escuela Naval Militar con los que tuvo oportunidad de beber unas cervezas. Resaltaba especialmente al subdirector de la escuela, el capitán de corbeta Sans Torres³⁰³, del cual el agregado obtuvo una excelente impresión, pues aseguraba que «[era] el que más trabaja[ba] por nuestro sistema educativo», por lo cual los suboficiales alemanes estaban entusiasmados. También se hace referencia en este informe al alférez de navío Yusty que parecía estar más inclinado por los ingleses [*sic*]. Se puede ver aquí que, además de la instrucción puramente técnica de los oficiales españoles, existía también el interés por mejorar la percepción de Alemania y de escorar la opinión de los militares españoles hacia la causa germana. Esta comisión cumplió, por tanto, una doble función en España: la función educativa instruyendo a los nuevos oficiales navales y la ideológico-propagandística intentando mejorar el prestigio alemán.

Así pues, gracias a la Marina alemana la Armada sublevada – y la posterior Armada española franquista – pudo beneficiarse no sólo de la venta de material militar moderno para sus buques, sino también de formación para sus tripulaciones, formación tanto técnica y profesional como ideológica.

La obtención e intercambio de información

Un cuarto medio que usaron las autoridades alemanas para impulsar la causa de los militares sublevados fue la obtención y difusión de información; el uso de la inteligencia militar. La

pasó a ser el adjunto del agregado naval en Lisboa.

303 Por su labor como subdirector de la Escuela Naval Militar se le concedió la Cruz Blanca del Mérito Naval, tercera clase. Diario Oficial del Ministerio de Marina, 16 de junio de 1942.

inteligencia militar es definida como la disciplina militar que usa métodos de recopilación y análisis de información para guiar y orientar a los comandantes en su toma de decisiones.

Durante la guerra civil, diferentes organizaciones alemanas recopilaron información sobre el bando republicano y sus partidarios con dos objetivos en mente: el primero y más obvio, la adquisición de esa información para el uso de las autoridades alemanas y, el segundo, compartir dicha inteligencia con los militares sublevados, proporcionándoles medios para derrotar a su enemigo.

Para ello, como se verá en las siguientes líneas, se desarrollaron diversos sistemas de comunicación y cooperación y se involucró a numerosas personas – militares y diplomáticos especialmente – cuya labor era obtener la mayor cantidad de información posible de los que eran considerados enemigos potenciales.

Como se ha expresado en varias ocasiones, la guerra civil fue un conflicto complejo y confuso, lo que dificultó la obtención de información veraz y contrastada. Las autoridades alemanas tuvieron que desarrollar numerosas vías para obtener información acerca de la guerra española así como de las ramificaciones que esta tuvo por, especialmente, Europa.

Una de las fuentes más importantes para la obtención de información fue la red diplomática pre existente al conflicto – la embajada trasladada circunstancialmente al sur de Francia y, sobre todo al igual que en el caso del rescate de refugiados, la red consular – que, gracias a su personal, pudo aportar informes sobre qué estaba sucediendo en España. En un capítulo previo ya se ha mostrado cómo los cónsules aportaban informes sobre la situación en su área, describiendo la situación político y militar. Informes similares a estos pueden encontrarse en los diarios de a bordo de los diferentes buques de la Marina alemana, que daban parte de cuál era la situación político y militar de los puertos que visitaban³⁰⁴.

Una parte muy importante de las redes de inteligencia son aquellas figuras que cabalgan entre el mundo diplomático y el militar: los agregados, en este caso, de la Marina. Cuando el conflicto estalló en España, las agregadurías navales de Madrid y Lisboa se gestionaban desde París, por lo que hasta la designación de Kurt Meyer-Döhner como representante de la Marina alemana ante los militares

304 Son especialmente prolíficos los diarios del crucero *Köln* en BA-MA, RM 134/64 a 70, así como los del torpedero *Leopard* RM 94/48, y los cruceros *Karlsruhe* RM 134/63 y *Leipzig* RM 134/74

sublevados, no hubo presencia física de un agregado naval en España. Sin embargo, no se ha de dejar de lado al resto de agregados navales que, desde otras partes del mundo, recopilaban información acerca de las posturas que esos países mantenían sobre la guerra civil, acerca de las actividades que los agentes españoles desarrollaban en terceros países o sobre las actividades de propaganda en contra de los intereses alemanes en España. Por ejemplo, este último era el caso del agregado en Estocolmo, Werner Steffan³⁰⁵, que informó al Ministerio de Asuntos exteriores y al OKM de la propaganda que el, según Steffan, periódico comunista sueco Ny Tid hacía acerca del conflicto español. El diario sueco afirmaba que había un sentimiento de insatisfacción entre las fuerzas armadas alemanas con la jerarquía nazi por haber entrado en la guerra³⁰⁶. Los agregados ejercían también tareas más próximas al espionaje; ejemplos de tales podrían ser los informes que el agregado naval en París enviaba, comentando las compras de armas que los españoles *rojos* hacían en Francia o sobre las impresiones del agregado naval estadounidense tras su visita al frente republicano³⁰⁷.

Pero estas redes diplomático-militares eran limitadas, no tenían capacidades suficientes como para recopilar inteligencia sobre algunas regiones afectadas por el conflicto. De hecho la mayor parte del personal de la embajada se encontraba en San Sebastián cuando la guerra comenzó y, en el caso de la Marina, ni siquiera disponían de un agregado en todo el país que pudiese informar de qué sucedía en España. De modo que las autoridades alemanas recurrieron al uso de agentes no profesionales, amateurs, para obtener dicha información. Este es el caso de varias empresas alemanas que operaban en la Guinea Española, a las que el Ministerio de Asuntos Exteriores alemán y el OKM les exigieron reportes sobre lo que sucedía en la colonia española³⁰⁸. Por ejemplo el 30 de septiembre de 1936 la compañía Nelson und Moritz, que operaba en Guinea, informaba de que, en contra de ciertos rumores, no había milicianos *rojos* haciéndose con el control de la colonia³⁰⁹. El único cambio del

305 El vicealmirante Werner Steffan era entonces el agregado naval para los países escandinavos y Finlandia, previamente durante la Primera Guerra Mundial lo había sido para Madrid – entre enero y diciembre de 1918 –, a donde se había escapado desde su internamiento en Argentina tras el hundimiento de su buque, OLSSON, Simon: «Beyond Diplomacy: German Military Intelligence in Sweden 1939-1945», *International Journal for Intelligence and Counterintelligence*, nº 24, 2011, pp. 338-351 y http://www.geocities.ws/orion47.geo/WEHRMACHT/KRIEGSMARINE/Konteradmirals/STEFFAN_WERNER.htm, consultado el 7 de noviembre de 2019

306 BA-MA, 20/1436, p. 2, carta del 4 de noviembre de 1937. En la carta alguien tachó a lápiz la palabra «comunista» que describía al periódico para escribir sobre ella «socialista». La información provista por Werner era desmentida por el propio agregado, indicando que la casta militar seguía fielmente las órdenes del gobierno.

307 BA-MA, 20/1436, p. 24 para el caso de las compras de armas y p. 29 para las impresiones del militar estadounidense. Más análisis de prensa extranjera acerca de la guerra civil española por parte de los agregados navales en BA-MA, RM 7/1106

308 En BA-MA, RM 20/1323 hay numerosos de estos informes realizados por empresas alemanas.

309 BA-MA, RM 20/1323, p. 6 Según RAMÍREZ COPEIRO DEL VILLAR, Jesús: *Objetivo África. Crónica de la Guinea española en la II Guerra Mundial*, Ramírez Copeiro del Villar, Valverde del Camino (Huelva), 2004, Nelson

que daban parte era la llegada del nuevo gobernador republicano, Estanislao Lluesma García³¹⁰. Este tipo de interacciones proveyó a las autoridades alemanas de información adquirida *in situ*, si bien conseguida por agentes amateurs ya que lo inesperado del golpe de estado del 17-18 de julio y de los eventos subsiguientes obligaron a las autoridades alemanas a improvisar. Una vez más se puede ver el uso que hizo el gobierno alemán de sus empresas en ultramar, en este caso para la adquisición de información³¹¹.

Conforme el conflicto se fue asentando y la participación alemana en el mismo se fue extendiendo, los métodos para adquirir información fueron evolucionando, adecuándose a las necesidades y a los intereses de las autoridades alemanas, profesionalizándose. En el caso de la Marina, esta adquirió diversos mecanismos para la obtención de información de *enemigo* y para su posterior distribución entre sus compañeros de viaje: los militares sublevados y las autoridades italianas.

El caso Wakonigg

El caso Wakonigg es la muestra más visible del papel de la Marina alemana como conexión entre los agentes que trabajaban recabando inteligencia en España y las autoridades alemanas. Gracias a la presencia de los buques alemanas en aguas españolas recogiendo refugiados, Wakonigg pudo enviar a Alemania la información que era capaz de compilar desde su posición como cónsul honorario de Austria y Hungría.

Wilhelm Wakonigg fue un industrial, ingeniero y diplomático de origen austro-húngaro – nacido en Littai, la actual Litije, en Eslovenia – que se había asentado en Bilbao en 1905³¹². En esta villa se integró fácilmente entre la burguesía, siendo parte de la Sociedad Bilbaína y del Club Marítimo del Abra, lo que le llevó a codearse con la oligarquía vasca. En 1914, Wakonigg había sido designado

und Moritz era una de las impresas de importación de productos básicos más importante en la colonia española.

310 Este coronel médico de la Armada fue designado gobernador de los territorios españoles en el Golfo de Guinea el 16 de septiembre de ese año, quizás por su experiencia previa en el terreno ya que había ejercido como gobernador previamente. Gaceta de Madrid, 16 de septiembre de 1936 y ABC, 7 de mayo de 1933.

311 Como se verá en el capítulo 4, la Marina alemana contaba con un sistema de información y espionaje internacional que usaba como agentes a empleados de compañías ubicadas en el extranjero como Nelson und Moritz. No se ha encontrado, empero, documentación que conecte a esta empresa con la Organización de Etapas.

312 Tanto en los documentos consultados como en las referencias bibliográficas hay numerosas versiones del apellido: Wakkonig, Wakoning o Wakoninng. Se ha optado por Wakonigg por ser la más habitual en los documentos consultados por Ingo Niebel en la biografía *Al infierno o a la gloria. Vida y muerte del ex-cónsul y espía Wilhelm Wakonigg 1900-1936*, Alberdania, Irún, 2009 Salvo que se indique lo contrario, los datos biográficos acerca de Wakonigg provienen de esta fuente.

por Viena como vicedónsul honorario de Austro-Hungría en Bilbao, reemplazando posteriormente al cónsul honorario, Henri Alber. Wakonigg mantuvo este título incluso cuando el Imperio austro-húngaro se disolvió tras la Primera Guerra Mundial, manteniéndose como cónsul honorario de Austria y de Hungría.

El capitán de navío Backenköhler, comandante del crucero alemán *Köln* mantuvo una relación fluida con el cónsul honorario mientras su tripulación se dedicó a la evacuación y protección de los refugiados que arribaban a las ciudades del norte de España. Backenköhler describió a Wakonigg como ciudadano yugoslavo – quizás por haber nacido en lo que en 1936 era el Reino de Yugoslavia –, al cual no reconocía como cónsul austríaco por falta de información al respecto³¹³. Sin embargo, reconoció que Wakonigg se hacía cargo de los intereses tanto de los ciudadanos austríacos como húngaros actuando *de facto* como cónsul de esos dos países. Backenköhler consideraba a Wakonigg como un hombre extremadamente inteligente, y añadía que las dos hijas del supuesto diplomático estaban casadas con españoles, mostrando su arraigo en la ciudad. Tanto las dos hijas como sus respectivos hijos fueron evacuados de España a San Juan de Luz el 24 de septiembre de 1936 a bordo del torpedero alemán *Jaguar*, que los recogió junto con refugiados españoles y sudamericanos en puerto de Mundaca, Vizcaya³¹⁴.

El cónsul honorario se dedicó durante las primeras semanas del conflicto a gestionar la evacuación de los numerosos extranjeros – no sólo austríacos y húngaros – que residían o habían llegado a Bilbao. Debido a ello, contactó en numerosas ocasiones con los buques de la Marina alemana, con cuyos oficiales compartió almuerzos, cenas y encuentros oficiales. Además de esta labor consular, Wakonigg también se dedicó a actividades que fueron juzgadas por el Gobierno Vasco como espionaje. Se le acusó de haber sustraído planos sobre el Cinturón de Hierro de Bilbao, con la intención de entregarlos a los militares sublevados³¹⁵. Pero el cónsul honorario informó también en ocasiones a las fuerzas alemanas de la situación política y militar de Bilbao, así como sobre información general del conflicto civil. El 17 de octubre Wakonigg se reunió con el comandante del crucero *Köln*, el capitán de navío Backenköhler, en el puerto de Bermeo, Vizcaya³¹⁶. Wakonigg

313 La descripción se encuentra en BA-MA, RM 134/66, pp. 6-7 En efecto, Wakonigg no era el cónsul austríaco. Este cargo le correspondía al ya mencionado previamente, en el capítulo acerca del rescate de refugiados, Guillermo Gefaell.

314 BA-MA, RM 94/41, p. 50, lista de evacuados en el torpedero *Jaguar* el 24 de septiembre de 1936

315 El Cinturón de Hierro fue el nombre que designó a la cadena de fortificaciones y defensas construidas alrededor de Bilbao, con el objeto de proteger la villa del ataque sublevado.

316 BA-MA, RM 134/65, p. 7

informó a Backenköhler de que el gobierno nacionalista vasco había limitado la influencia comunista, dando pie a que los cónsules de Gran Bretaña y Francia, según Wakonigg, volviesen a Bilbao. También señaló que un destructor británico había estado canjeando mujeres y niños entre *blancos* y *rojos* durante los últimos tres días, gracias a la mediación de la Cruz Roja³¹⁷. Y además de esta información sobre la situación en la ciudad, añadió comentarios sobre la situación de fuerzas militares *rojas*, asegurando que no había ninguna nueva unidad alrededor de la ciudad y que permanecían en las mismas posiciones, sin cambios. Wakonigg así se convirtió en un agente de inteligencia, que informaba sobre la situación político-militar a las autoridades alemanas usando como mensajeros o como cámaras de resonancia a los oficiales de la Marina alemana. Este hombre también sirvió de enlace entre los militares a favor de los sublevados que permanecían en Bilbao y sus colegas al otro lado del frente, a través de la Marina alemana. Además de colaborar con la evacuación del psiquiatra Vallejo-Nájera, el cónsul honorario también cooperó para que el comandante del cuerpo de carabineros David Aznares y el capitán del Ejército Eugenio Calvete pudiesen embarcar en el crucero *Leipzig* el 14 de septiembre, llevando consigo los fondos de la caja fuerte de la Comandancia Militar de Bilbao³¹⁸. Una muestra más del papel pro-sublevados tanto del cónsul como de la Marina alemana.

El 31 de octubre de 1936, el comandante del crucero *Köln*, al llegar al puerto de San Juan de Luz recibió una carta de la mujer de Wakonigg en la que se le explicaba que su marido había sido arrestado en Bilbao y se advertía de que el austríaco se hallaba en «peligro mortal»³¹⁹. En la misiva se insistía en que el Ministerio de Asuntos Exteriores alemán debía actuar inmediatamente para rescatar a Wakonigg ya que éste había defendido los intereses alemanes. El capitán del crucero anotó tras el resumen de la carta que consideraba la ayuda de Wakonigg como «correcta y necesaria» para desarrollar las labores que el crucero había tenido que hacer frente en aguas españolas.

Por orden del OKM Backenköhler se dirigió a Bilbao, donde el 2 de noviembre se reunió en el puerto de Portugalete con «el presidente de Vizcaya [*sic*]» para discutir acerca de la situación de Wakonigg³²⁰. El presidente Aguirre, según el relato de Backenköhler, describió el caso educadamente, señalando su gravedad ya que implicaba la sustracción de documentos militares.

317 Probablemente se refiriese al mismo intercambio de mujeres y niños mencionado por CABLE, James: *The Royal Navy & the Siege of Bilbao*, *op.cit.* p. 28

318 RUIZ LLANO, Germán: *Militares y Guerra Civil en el País Vasco*, *op.cit.* pp. 190-192. Sobre Vallejo-Nájera, véase el capítulo 1.

319 BA-MA, RM 134/66, p. 5 del diario de a bordo del crucero *Köln*.

320 *Ibidem*, p. 6

Debido a ello, un tribunal militar se haría cargo del proceso. Los contactos entre Backenköhler y el presidente Aguirre fueron constantes. El 3 de noviembre volvieron a reunirse para tratar el caso Wakonigg³²¹. En esta ocasión Aguirre pidió al militar alemán que se retirase con su crucero del puerto de Bilbao, ya que había quien le acusaba de espiar para el gobierno de Burgos y, por tanto, mantener el buque en el puerto enrarecería más aún las relaciones con Alemania. El comandante del crucero se negó a la petición pues no había pruebas que demostrasen tal afirmación, por lo que permaneció en él hasta el 5 de noviembre.

Mientras Backenköhler se reunía con Aguirre, el OKM reportó haber informado a las embajadas austríaca, húngara y yugoslava en Alemania para que así comenzasen los procedimientos diplomáticos para la liberación de Wakonigg, ya que «el gobierno de Bilbao [*sic*] se había comprometido a que no se tomaría una decisión definitiva [sobre el caso] antes de que interviniesen los diplomáticos» que representaban a Wakonigg³²².

Un día antes de salir del puerto de Bilbao, Backenköhler escribió una carta a «la Excelencia el Presidente de Vizcaya [*sic*], don José Antonio Aguirre» en la que informaba, como agente representante del gobierno alemán, de que los gobiernos austríaco, húngaro y yugoslavo habían tomado medidas diplomáticas, habiendo designado a la embajada austríaca en París como mediadora³²³. El comandante del *Köln* añadía además que esperaba que no se llevara a cabo una condena final antes de que comenzasen las negociaciones diplomáticas. En caso de que se aprobase esta última medida, el marino pidió también una confirmación escrita por parte del gobierno vasco, para que esta fuese enviada a través del gobierno alemán a los otros tres ejecutivos involucrados. Aquí se puede ver cómo pese a que los gobiernos austríaco, húngaro y yugoslavo habían designado a la embajada austríaca en París como mediador, realmente eran las autoridades alemanas – personificadas en la figura del capitán de navío Backenköhler – las que mantenían un contacto directo con las autoridades vascas y realmente mediaron por Wakonigg.

Se muestra así el interés que las autoridades alemanas mantuvieron por un ciudadano que ni siquiera era alemán, siendo la liberación de Wakonigg una intensa negociación por quien había colaborado y aportado información valiosa a los militares germanos³²⁴. La Marina alemana, al igual que en el

321 *Ibidem*, p. 8

322 *Ibidem*.

323 BA-MA, RM 134/66, p. 15

324 Si bien no era legalmente alemán, es posible que esta afinidad se debiese no sólo a un interés común – la victoria

momento de evacuar a conciudadanos, tomó el papel de representante de las autoridades de su país para defender a Wakonigg como si de un ciudadano alemán se tratase. Sin embargo ni la mediación diplomática ni la del capitán de navío Backenköhler evitó que el 18 de noviembre Wakonigg fuese juzgado por el Tribunal Popular de Vizcaya, condenado a muerte y ejecutado la mañana siguiente en el cementerio de Derio, próximo a Bilbao. La ejecución de Wakonigg trajo como consecuencia que el último representante alemán en Bilbao – Siegfried Lehmann-Raschik – abandonase la villa el 24 de noviembre de 1936 por orden del Ministerio de Exteriores alemán, embarcándose en un buque de la Marina británica, desapareciendo la influencia diplomática alemana en la ciudad³²⁵.

El caso de Wilhelm Wakonigg muestra dos características de la red de inteligencia germana. Por un lado, el uso de personal *in situ* y no profesional para la recopilación de información que, posteriormente sería enviada al bando sublevado. La falta de personal cualificado, especialmente al comienzo del conflicto, para la recopilación de información obligó a depender de lo que personas afines a los intereses alemanes pudiesen obtener. La segunda característica es el papel o rol que la Marina alemana tuvo en esta red. Pese a no ser considerada como parte integral de las fuerzas de inteligencia, contribuyó primero al envío de la información recopilada tanto a Alemania como a los militares sublevados – reportando las situaciones de los puertos, de las unidades militares etc. – y, segundo, se convirtió en un nexo vital para numerosas operaciones de inteligencia que contaban con los buques alemanes para mover a sus agentes o la información que estos proveyeron.

Con el reconocimiento por parte de Alemania de los militares sublevados como los legítimos representantes españoles, se establecieron las primeras redes de cooperación y distribución de información, de inteligencia, entre los militares sublevados y los militares alemanes e italianos. En el caso de la Marina se pueden encontrar dos claros ejemplos de esta cooperación mediante la creación de los protocolos necesarios para facilitar el tránsito de información a tres bandas.

La clave DEI

Entre el 3 y el 4 de diciembre de 1936, Meyer-Döhner se reunió en Sevilla con el agregado naval

sublevada – sino también a que fuese considerado como «alemán étnico» [*Volksdeutsch*] debido a que el alemán era su lengua materna. Dentro de la cosmovisión nacionalista, expansiva y esencialista de la Alemania nacionalsocialista, los alemanes étnicos fueron considerados, idealmente, como iguales a los «alemanes del imperio» [*Reichsdeutsche*], esto es, aquellos alemanes que vivían en Alemania.

325 BA-MA, RM 20/1391, p. 88

italiano para el gobierno de Burgos, capitán de navío Ferreti, para negociar la creación de un código con el fin de facilitar la comunicación entre las fuerzas navales alemanas, italianas y españolas *blancas*³²⁶. Este código fue conocido como DEI –en referencia a los nombres de los idiomas de los países implicados: deutsch, español e italiano – y se desarrolló durante los primeros días de diciembre de 1936 gracias a los esfuerzos de ambos agregados navales, según el diario de operaciones de Meyer-Döhner.

Esta clave unificada otorgaba a sus usuarios un canal privado de comunicación, gracias al cual podían coordinar sus proyectos comunes, como el envío de tropas y suministros, así como compartir información.

Pero la clave DEI no fue la única clave que se estableció entre los militares sublevados y los gobiernos alemán e italiano. El 30 de junio de 1937, la Jefatura del Aire del gobierno de Salamanca, envió a los militares italianos y alemanes una nota informativa sobre las distintas marcas identificativas para la aviación y armada *nacionales*, así como las de las fuerzas aéreas y navales italianas y alemanas³²⁷. Además de señalar los colores con los que los aviones y buques de estos países se identificaban³²⁸, se explicaba también un sistema mediante el cual los aviones de cualquiera de estos países debían identificarse ante los buques de estos mismos países, para evitar ser identificados como republicanos – esto es, como el enemigo – y ser por tanto derribados. En la comunicación española se recomendaba que ningún avión sobrevolase buques de guerra sin haber realizado las señales que les identificarían como fuerzas amistosas.

Según la nota, si «un avión amigo se acerca a un buque nacional, italiano o alemán, debe lanzar dos bengalas verdes». En caso de suceder durante el día, el buque, como respuesta, «hará dos señales de humo con las chimeneas o con aparatos que puedan producir niebla». En el caso de que el encuentro sucediese de noche, «harán dos señales con los faros» de la embarcación. Los submarinos, por no contar con chimeneas ni con aparatos de niebla artificial, «responden a las señales de identificación dadas por el avión, tanto de día como de noche, con dos señales de luz blancas». Gracias a esta clave, seguramente se evitaron posibles malentendidos que llevasen a aviones *nacionales* a atacar a los

326 BA-MA, RM 12-II/10, p. 3, entradas del 3, 4 y 7 de diciembre de 1936

327 BA-MA, RM 20/1252, pp. 50-51

328 En los casos italiano y alemán se describía cómo los buques y aviones de estas nacionalidades tendrían pintadas las banderas de estos propios de su país. En el caso de la Armada sublevada, el identificativo sería un rectángulo blanco con dos aspas negras cruzándolo de extremo a extremo.

buques *amigos* y viceversa.

También se especificaba qué hacer en caso de que un avión de cualquiera de estos países se viese obligado a amerizar cerca de un buque de las ya mentadas nacionalidades. En ese caso, la aeronave debería hacer señales con las luces de aterrizaje, y el buque debería girar la proa contra el viento e iluminar la mar con sus faros, para hacer el amerizaje menos peligroso. Al mismo tiempo, la tripulación de la embarcación debería preparar todo el equipo requerido para el rescate de los aviadores.

Estos protocolos de actuación muestran, otra vez, esa cooperación a tres bandas que caracteriza, en gran parte, la guerra civil española. En este capítulo se ha visto la colaboración directa entre la Marina alemana y los militares sublevados como una de las funciones que más relevancia tuvo dentro de las actividades que desempeñó la Marina alemana durante la guerra civil española. Tanto la venta de material militar – aunque este fuese menor en número que el vendido por las otras dos ramas de las fuerzas armadas alemanas – como especialmente la planificación, gestión y transporte de toda la ayuda material alemana – incluida la Legión Cóndor –, así como la creación de protocolos para compartir la inteligencia obtenida con la creación de claves de comunicación, demuestran la implicación constante y multi nivel de la Marina a favor de uno de los bandos de la guerra civil.

La colaboración entre la Marina alemana y los militares sublevados se produjo en diferentes ámbitos como se se ha mostrado en estas últimas páginas. Gracias a esta colaboración tanto la Armada española como la Marina alemana salieron reforzadas, la primera con nuevo material militar así como con un nuevo sistema educativo para entrenar a sus futuros oficiales y, la segunda, con información militar, además de los beneficios obtenidos por el pago de los servicios prestados.

Algunas de estas colaboraciones, como se ha visto en el caso de la comisión Rüggeberg, no se limitaron al marco de la guerra civil española, sino que continuaron más allá. Como se verá en el segundo bloque, algunas de las interrelaciones entre la Marina alemana y España tras el conflicto fratricida conectan con la cooperación que se ha visto en este capítulo, en especial las relaciones comerciales y las redes para la adquisición de inteligencia.

CAPÍTULO 3

Los incidentes militares

En este capítulo se van a abordar los llamados «planes de represalia», diseñados por los estrategas navales alemanes con el objetivo de vengarse ante un posible ataque republicano. Asimismo se tratará la Operación Úrsula – el único de estos planes en llevarse a cabo – así como los incidentes militares en los que se vieron envueltos los navíos de la Marina alemana.

Los planes de represalia

En la carpeta que guarda las actividades de la 4º Flotilla de torpederos durante la guerra civil española, se puede encontrar un extenso dossier con operaciones que el OKM preparó durante 1936 y 1937, las cuales denominó «planes de represalia» [*Vergeltungsmaßnahmen*]³²⁹. Estas 12 operaciones – 10 originales más dos que se desarrollaron posteriormente – explican de manera detallada qué tipo de represalias podría llevar a cabo la Marina en caso de que el gobierno alemán decidiese vengarse de cualquier acto de la República.

Antes de entrar en el contenido de estas operaciones es necesario señalar que estas estaban planificadas para responder a una amenaza o agravio *significativo* por parte de la República. En este mismo dossier se explica cómo actuar ante un incidente considerado *menor*: en caso de que se produjese un ataque republicano contra un buque de guerra o mercante alemán, se ordenaba a la Marina alemana contraatacar de inmediato a los agresores³³⁰. Este ataque debía ser tanto contra las

329 Toda la información en este apartado proviene, salvo que se especifique lo contrario, del legajo BA-MA, RM 94/35. 330 p. 5

fuerzas atacantes como contra cualquier otra fuerza militar naval y aérea republicana en la zona. Sólo en caso de que no pudiesen responder se plantearían otras opciones, como el uso de los mencionados planes. Sin embargo, éstos se concibieron como respuesta a incidentes de mayor grado, aunque en ningún momento explican qué entendían por «incidentes de mayor grado», ni se especifican ejemplos como sí hicieron con los de menor grado. Como se verá en las próximas páginas, considerar estos planes como «de represalia» resulta eufemístico. En ninguno de los casos se explicaba cuál podría ser el evento que desencadenase la puesta en marcha de estas represalias, es más, la única que se llevó a cabo, la conocida como Operación Úrsula, no se desarrolló como respuesta a ninguna afrenta.

Las operaciones recibieron los nombres de Isabella, Carmen, Hannibal, Taucher, Schwergewicht, Ilona, Barbara, Kantate, Sylvia, Margot, Leichtgewicht y Sonate³³¹. Es interesante comprobar que el nombre de «Isabella» se reciclaría posteriormente durante la Segunda Guerra Mundial para denominar la operación de toma de control de la Península Ibérica ante una invasión aliada³³².

Cuándo se planificaron y se publicaron estas operaciones de represalia es confuso. Sólo tres de ellas están fechadas³³³ pero, debido a otras circunstancias es posible tener una idea aproximada de cuándo se planificaron. La primera de estas operaciones tuvo que diseñarse, como muy tarde, en noviembre de 1936. Isabella fue la única de estas 12 que fue llevada a cabo, aunque se la conoce por el nombre con el que finalmente fue bautizada: Operación Úrsula. Úrsula comenzó a finales de noviembre de 1936, por lo que el plan tendría que ser previo. La operación Kantate sí está fechada: 16 de junio de 1937. Por tanto, y teniendo en cuenta que los planos fueron ordenados cronológicamente, se puede afirmar que, a excepción de las cuatro últimas, el resto fue publicado antes de esa fecha. Leichtgewicht y Sonate – publicadas el 31 de octubre de ese año – cierran la lista de operaciones. De modo que estos planes de represalia se desarrollaron entre un punto indeterminado de 1936 – probablemente a finales del año – y octubre de 1937.

Durante este período hubo, a mediados de 1937, un entrenamiento en el que una escuadra de buques simuló las operaciones Schwergewicht y Hannibal en el Mediterráneo. Puede ser que las conclusiones extraídas de esta simulación diese paso a una orden del 17 de julio de 1937, mediante la

331 pp. 6, 53, 59, 68 y 77

332 Véase el capítulo 5.

333 Kantate, Leichtgewicht y Sonate

cual se eliminaron algunas de las operaciones ya planificadas y, posteriormente, se añadieron las dos últimas: *Leichtgewicht* y *Sonate*.

Todas las operaciones se planificaron contra puertos republicanos, la mayoría con la intención de minarlos y limitar así el transporte marítimo o bombardearlos, para destruir sus instalaciones militares y navales. *Isabella*, *Carmen* y *Hannibal* tenían por objetivo Cartagena, el puerto más importante para la Armada republicana, *Taucher*, *Schwergewicht* y *Leichtgewicht*, Valencia; *Ilona* y *Barbara*, Barcelona; *Kantate* y *Sonate*, Alicante; y *Sylvia* y *Margot* la base naval de Mahón. A continuación se expondrá brevemente cada una de estas represalias:

Isabella

El objetivo de esta operación era el ataque, mediante submarinos, a buques de guerra y mercantes en el área circundante al puerto de Cartagena³³⁴. Esta es la única de las operaciones en las que se nombra a barcos específicos –los submarinos *U 33* y *U 34*– y no a una categoría general como podría ser acorazado o crucero³³⁵. Además, es también la única en la que se abre la posibilidad de informar tanto a Italia como a los militares sublevados españoles de las actividades de estos sumergibles. Estas tres características son las que resumirían *grosso modo* la Operación Úrsula, por lo que es lógico deducir que *Isabella* y *Úrsula* son, en realidad, la misma operación pero con diferente nombre. Debido a que este plan sí se materializó en una actuación militar real, se ha decidido explicarla en profundidad en el siguiente apartado de este capítulo.

Carmen

Esta operación tenía por objetivo el bombardeo, mediante artillería naval, de las instalaciones del puerto de Cartagena³³⁶. En la descripción de esta *represalia* se desglosa la información de la que, en aquel momento, disponía la inteligencia alemana sobre este puerto. En el informe se analizan la disposición de las baterías que lo protegen, el número de buques de guerra que normalmente se encuentran en él – generalmente 2 cruceros preparados para salir, hasta 7 destructores y varias lanchas rápidas y submarinos –, el número de vigilantes en la boca del puerto, así como dónde se

334 p. 7

335 p. 13

336 pp. 14-17

sitúan; y se avisa de la posibilidad de que, ante un ataque utilizaran, además de los recursos numerados, la fuerza aérea.

Para este bombardeo requerían la participación de dos grupos de combate, el primero compuesto por un acorazado y un torpedero – que haría las funciones de escolta y de defensa anti submarina –, y un segundo grupo formado por un crucero y otro torpedero –, este último buque, con la misma misión. Todos ellos navegarían sin linternas de viaje y sin las banderas y luces que indicaban su nacionalidad, para dificultar así ser identificados como alemanes.

Tras la descripción del objetivo a atacar, se detalló de manera minuciosa cómo bombardear el puerto. Se enfatizó en atacar a primera hora de la mañana ya que dificultaría ver los buques, obstruyendo la capacidad de observación de las defensas. Para ello se especificó que los barcos elegidos para esta operación deberían comenzar la noche anterior durante la cual se acercarían al puerto, para así encontrarse en posición y atacar con las primeras luces del día. Además, se especificaban los rumbos que los barcos debían tomar para aproximarse, atacar y alejarse, así como directrices sobre cómo posicionarse y disparar.

En el planteamiento de la operación se priorizó el ataque a las baterías de artillería que protegían Cartagena, no tanto el ataque a los buques que podrían estar en puerto. También se ordenaba responder con todas las fuerzas posibles a cualquier contraataque republicano, así como atacar inmediatamente a las fuerzas aéreas si las hubiere.

Hannibal

Esta es la tercera de las represalias que tiene por objetivo el puerto de Cartagena. A diferencia de en Carmen, la acción que se describe en esta operación es el minado del puerto por parte de fuerzas navales de superficie³³⁷. La diferencia fundamental en el desarrollo de Hannibal, en comparación con Carmen, es que esta debía desarrollarse de manera subrepticia. La colocación de las minas no debía ser descubierta ni por las fuerzas republicanas ni por las de otros países ya que, de lo contrario, se eliminaría el efecto sorpresa. El objetivo último, por tanto, no era otro que el de cerrar, temporalmente al menos, el tráfico de este puerto. Este bloqueo impediría salir al mar a los buques

337 pp. 18-24

que ya se encontraban en el puerto, por lo que se limitarían las capacidades ofensivas de la Armada republicana y también se impediría la entrada de otros barcos. Este último efecto obligaría a redirigir el tráfico mercante a otros puertos republicanos – quizás Valencia, Alicante o incluso Barcelona – pero el efecto más perjudicial sería aislar a la Flota republicana que no se encontraría en Cartagena de los astilleros, depósitos de municiones y demás instalaciones técnicas que convertían a este puerto en la base naval más importante de la República; instalaciones que no existían en el resto de puertos.

Para llevar a cabo esta misión el OKM requería de un crucero y 4 torpederos, con los que se planeaba colocar una barrera de minas de 3 filas de profundidad y 9 millas marinas de longitud. Al igual que en Carmen, debido al peligro de una represalia republicana, se instaba a los buques participantes a instalar dicha barrera durante la noche. Tres de los torpederos llevarían a cabo dicha tarea mientras que el cuarto serviría como protección anti submarina y estaría a cargo de generar niebla en caso de que fuese necesario³³⁸. El crucero patrullaría más alejado del puerto, con el encargo de atacar a las baterías costeras que defendían Cartagena y proteger al resto de los buques en caso de que se descubriese la operación de minado.

Al ser una operación sigilosa, el uso de las armas estaba restringido únicamente para defenderse de un posible ataque republicano, no como en Carmen. Sin embargo, en caso de que fuesen descubiertos, los barcos tenían permiso para disparar no sólo a las baterías o barcos atacantes, sino también a las instalaciones portuarias³³⁹.

En la operación anterior se detallaban los rumbos y direcciones que los barcos tenían que tomar, información que en esta operación también se añade, pero en este caso el nivel de detalle fue mayor. No sólo se especificaba cómo establecer la barrera de minas, sino que se adjuntaba un mapa mostrando los pasos que la flotilla tendría que dar en caso de que esta represalia fuese activada. Esta precisión se puede encontrar también en las siguientes operaciones, no así en Carmen que carece de esta documentación gráfica.

Taucher

338 Ya desde antes de la Primera Guerra Mundial se diseñaron mecanismos mediante los cuales se podían crear niebla artificial que ocultase, en este caso, a los barcos de alrededor.

339 p. 21

Esta cuarta operación de *représalia*, tenía por objetivo el minado del puerto de Valencia³⁴⁰. Una vez más, se trata de una respuesta que pretendía ser sigilosa y cuyo éxito dependía de que nadie descubriese su desarrollo. En esta ocasión, empero, las unidades encargadas de dicho minado serían submarinos, no unidades de superficie.

Al igual que en el caso de Cartagena, también aquí se añadía información relevante acerca de Valencia, su puerto y sus instalaciones. Como uno de los puertos más grandes del Mediterráneo español, Valencia era uno de los puntos clave en el sistema de suministro de la República, además del lugar donde se hallaba sito el gobierno. Tanto por el hecho simbólico como económico, el OKM lo consideraba un objetivo de importancia³⁴¹.

Según la información del OKM, era habitual que en el puerto se encontrasen uno o más destructores, un submarino – que normalmente estaba anclado fuera, en la rada – y algún observador alrededor de la boca del puerto. Al ser este un ataque con unidades submarinas se advertía de la posibilidad, aunque remota, de que existiesen barreras o redes protectoras instaladas para evitar, precisamente, la aproximación de submarinos sumergidos al puerto.

Taucher se desarrollaría de la siguiente manera: al amanecer dos submarinos entrarían al puerto de Valencia por zonas diferentes. Una vez en posición soltarían 8 minas cada uno y regresarían siguiendo la ruta que habían usado para entrar; todo ello en inmersión. La operación se llevaría a cabo bajo la cobertura de un grupo de apoyo que sólo actuaría en caso de que alguno de los submarinos fuese descubierto. Este grupo, compuesto por un acorazado, un crucero y 4 torpederos, debería atacar a las baterías que protegían el puerto y, si lo hubiere, cualquier unidad militar naval republicana en la zona.

Para informar a los participantes de la operación, al igual que en el caso de Hannibal, se adjuntó un plano del puerto de Valencia con anotaciones sobre rumbos, direcciones y zonas de minado.

Schwergewicht

La quinta de estas operaciones podría decirse que es una versión aumentada de Taucher. Incluso su

340 pp. 25-28

341 p. 25

propio nombre – peso pesado – podría indicar esta condición ya que en ella se mantiene la misión de minar el puerto de Valencia con submarinos, pero con la participación activa de un grupo de buques de superficie³⁴².

En Taucher los dos submarinos debían colocar 8 minas que bloquearían parte del puerto de Valencia. En esta ocasión se cerraría la entrada del puerto con varios explosivos y, además, un cinturón de minas a unas 2 millas náuticas alrededor de las dos entradas de este puerto. Así conseguirían, según el OKM, un bloqueo completo. Para ello consideraban necesario un acorazado, un crucero, 4 torpederos y un submarino. Este último sería el encargado de, al igual que los dos de la operación Taucher, entrar en el puerto de Valencia a primera hora del día y soltar varias minas. El resto de buques compondrían un grupo [*Verband*] que dispondría minas en semicírculo alrededor del puerto. Dos de los torpederos y el crucero se encargarían del colocado de las minas, otro de los torpederos llevaría a cabo la vigilancia contra otras posibles minas y el cuarto sería el encargado de la protección anti submarina y de lanzar niebla si fuese necesario. Por último, el acorazado ofrecería cobertura mediante su artillería, en caso de que alguno de los navíos fuese atacado.

Este es el primero de los planes en el que se especifica cómo deberían comportarse en caso de que hubiese buques de guerra de otros países en el puerto. Siendo el objetivo de la misión el cierre del puerto de la manera más efectiva posible, se esperaba minar el puerto sigilosamente, pero en caso de ser descubiertos y atacados por las fuerzas republicanas, se aconsejaba aproximarse a estos buques «internacionales» calificándolos de buena protección³⁴³. Esperaban que el miedo a impactar en un navío de otro país y las posibles consecuencias diplomáticas que podría generar, detuviese a los defensores republicanos de disparar contra los buques alemanes.

Ilona

Ilona es la primera de las misiones que contempla atacar el puerto de Barcelona, mediante un submarino que minase su entrada³⁴⁴. El OKM entendía que el puerto de la ciudad condal era, junto con el de Valencia, el más importante económicamente hablando para el gobierno republicano, debido a que la mayoría de mercantes que se dirigían al país entraban en él. Como en el resto de los

342 pp. 31-40

343 p. 35

344 pp. 41-43

casos conocían la distribución y posición de las defensas a su alrededor: las baterías de artillería en el castillo de Montjuic, la Barceloneta y en Tibidabo, así como las baterías antiaéreas en el puerto y la ciudad. Dentro del puerto no contaban con que hubiera numerosos efectivos militares, tan sólo alguna cañonera, crucero auxiliar y pesqueros armados.

Para llevar a cabo la misión y, tal vez, debido a la esperada poca presencia de fuerzas militares, sólo requerían de un submarino. Este se colocaría frente al puerto el día anterior a la operación y, aprovechándose de la combinación de oscuridad y luz del amanecer, entraría en él y colocaría sus 8 minas. Al igual que en otras misiones, se recordaba que la seguridad del buque era prioritaria y, por tanto, en caso de tener que elegir entre la seguridad del submarino y la consecución de la operación, el comandante debía elegir lo primero³⁴⁵.

Barbara

Este sexto plan de *represalia* es bastante similar a otros previos, como *Schwergewicht* e *Ilona*. Al igual que esta última misión, el objetivo era minar el puerto de Barcelona pero, a semejanza de *Schwergewicht*, participaría un grupo de combate [*Verband*]³⁴⁶. Si bien al describir la misión se especifica que un submarino debía entrar en el puerto y minarlo – como en el caso de Valencia, en *Schwergewicht* –, en el índice que explica esquemáticamente todos estos planes, esta parte de la operación se halla tachada³⁴⁷, dando todo el protagonismo al grupo de combate.

Al igual que en *Schwergewicht*, el grupo tenía diferentes tareas. Todos debían establecer durante la noche una barrera con tres líneas de profundidad y 4,5 millas náuticas de largo alrededor de Barcelona. El submarino debía esperar el día anterior a la operación frente a Llobregat y, gracias a unas indicaciones precisas que especifican el rumbo y la velocidad que debía tomar, entrar en el puerto de la ciudad condal. El grupo de combate debía proteger el bloqueo desde el sur: el acorazado ofrecería protección artillera, el crucero y dos torpederos colocarían minas, el tercer torpedero defendería al grupo frente a posibles minas y el cuatro frente a submarinos; al igual que en *Schwergewicht*.

345 p. 42

346 pp. 44-49

347 p. 6 Se desconoce la identidad del autor del tachado.

En caso de ser atacados, la respuesta del grupo de combate, en especial del acorazado, debía ser atacar a las baterías de artillería costera, mientras el resto de los barcos despejan la zona. En esta ocasión se explicita que no se debía disparar contra el puerto ni contra la ciudad. ¿Por qué en el ataque a Cartagena sí alentaban, en caso de ser atacados, a disparar contra estas instalaciones y no en este caso? Era sólo por la infraestructura militar que podrían destruir en Cartagena – que no tenía equivalente en Barcelona – o, ¿acaso temían una respuesta internacional más severa? Barcelona era una ciudad mucho más conocida que Cartagena, no era un objetivo militar de tan alto nivel como la base naval y es posible que contase con mayor población no española que podría verse en peligro ante un ataque alemán. Tal vez fueron estas las razones por las que los estrategas del OKM decidieron ser más cautos planificando esta represalia.

Kantate

Esta es la primera operación de la que se dispone la fecha exacta de su publicación: el 15 de junio de 1937. También es la primera que tiene por objetivo el puerto de Alicante que, pese a que desde el OKM lo consideran un puerto menor, advertían de que durante un tiempo fue el principal puerto de escala para las mercancías republicanas provenientes de la Unión Soviética y creían que podría recuperar fácilmente ese papel, especialmente tras el bloqueo de otros puertos como el de Valencia³⁴⁸.

En la descripción del puerto se muestra cómo apenas hay algunas armas de pequeño y mediano calibre para defenderlo y, quizás, algún mercante artillado. Como no creían que hubiera ninguna red submarina ni defensas frente al puerto, entendieron que un sumergible sería suficiente para la tarea: depositando 8 minas en la entrada acabaría, al menos por un tiempo, con el tránsito marítimo mercante a la ciudad.

Sylvia

Sylvia tenía por objetivo el bombardeo del puerto y la base militar de Mahón, en Menorca³⁴⁹. Esta base militar era, junto con la de Cartagena, la base de los submarinos republicanos y estaba fuertemente defendida. Numerosas baterías de artillería costera de calibre pesado y medio protegían el puerto. Además, según la información del OKM, en puerto se encontraban dos sumergibles – no

348 pp. 50-52

349 pp. 53-58

capacitados para navegar – y, de vez en cuando, algún destructor. Si bien los alemanes desconocían las medidas de vigilancia que tenía el puerto, concebían el lugar como un punto fuerte de la aviación naval republicana.

Para atacar esta base militar el plan requería dos grupos: uno formado por un acorazado y un torpedero que lo escoltaría y otro, formado por un crucero y un torpedero que se dedicaría a la protección antiaérea. Además contarían con la protección de 6 aviones de la Legión Cóndor que les apoyarían desde la base de Pollensa. El acorazado atacaría al amanecer, teniendo por objetivo bombardear las instalaciones de la base naval, los astilleros y cuarteles. El escuadrón del AS/88 se uniría a este ataque, proveyendo a la escuadra, si fuese necesario, de protección contra las fuerzas aéreas republicanas. El resto de navíos debían encargarse de la protección contra submarinos, minas, aviación y, en caso de que otros buques republicanos se hallasen en la zona, atacarlos.

Margot

Esta misión también tenía por objetivo el puerto de Mahón, pero en vez del ataque directo de un bombardeo mediante la artillería de un acorazado, se planteaba, una vez más, el minado del puerto³⁵⁰. Al igual que en el planteamiento de operaciones anteriores, un submarino debía introducirse durante el anochecer o amanecer en el puerto objetivo y soltar 8 minas, procurando no ser descubierto. Primando este sigilo, debía regresar a aguas internacionales. A pesar de las fuertes medidas de defensa de Mahón, no se planteó, como en el caso de *Schwergericht*, el apoyo de una escuadra que pudiese, en caso de ser descubierto el sumergible, neutralizar dichas defensas.

1a, 1b, 2a, 2b

El 11 de julio de 1937 el BdA informó al acorazado *Graf Spee* al crucero *Nürnberg* y a la 4ª Flotilla de torpederos – torpederos *Greif, Falke, Kondor* y *Möwe* – de la intención de hacer un entrenamiento táctico para prepararse ante la necesidad de tener que llevar a cabo cualquier medida de represalia³⁵¹. Durante el entrenamiento se desplazarían hasta la base italiana de Cagliari y, de ahí, a Gibraltar.

La intención de este simulacro era verificar la preparación de las tripulaciones de estos buques tanto

350 pp. 50-61

351 p. 62

para el combate como para las operaciones de minado. Para ello se desarrollaron cuatro ejercicios – 1a, 1b, 2a y 2b – que se llevarían a cabo mientras navegaban a Cagliari y Gibraltar.

El ejercicio 1a debía llevarse a cabo a las 10.00 del 15 de julio y consistía en replicar la operación *Schwergewicht*, esto es, el minado del puerto de Valencia³⁵². Durante el entrenamiento se simularía cada movimiento necesario para el acercamiento a dicho puerto e incluso se lanzarían boyas para replicar el lanzamiento de minas. Para identificar la precisión de la tripulación y su capacidad para desplegar la red de minas, el crucero y los torpederos usarían boyas de diferentes colores que serían posteriormente recogidas por uno de los torpederos. El ejercicio 1b era una variación del previo, que se realizaría inmediatamente después y en el que el simulacro se detendría en cualquier momento haciendo ver que se hallaban bajo una fuerte resistencia artillera por parte de las defensas republicanas.

El 2a consistía en una simulación del plan de represalia Hannibal; el minado de Cartagena³⁵³. El entrenamiento estaba previsto para las 21.00 del mismo día, por lo que se puede deducir que se intentaba imitar las condiciones lumínicas de un ataque al anochecer. Al igual que en el ejercicio 1a, se lanzarían boyas de diferentes colores representando las minas que los buques colocarían en caso de un ataque real. El ejercicio 2b, que debía efectuarse inmediatamente después consistía, al igual que el 2a, en representar el minado bajo una fuerte respuesta de las defensas del puerto.

Como se puede apreciar por la composición del grupo al que iba dirigido el entrenamiento, se intentó replicar las condiciones que podrían darse al realizar alguno de los planes de represalia. Al simularse en medio del mar Mediterráneo cualquier buque que viese el ejercicio podría deducir que las fuerzas alemanas estaban practicando un ejercicio cualquiera, como era – y es – habitual en las fuerzas navales. Sería difícil que cualquier testigo pudiese deducir el escenario para el cual estas unidades estaban entrenándose, por lo tanto la probabilidad de que estos planes ofensivos saliesen a la luz era mínima.

Tres días después del entrenamiento el BdA informó sobre una serie de cambios en los planes de represalia³⁵⁴. De la lista de 10 operaciones se eliminaban Carmen, Hannibal y Barbara. Según el

352 p. 63

353 pp. 63- 64

354 p. 67

informe fueron desechadas por el peligro que suponían las baterías de artillería de costa. La probabilidad de provocar daños o sufrir pérdidas durante los intercambios de disparos entre las defensas de Cartagena o Barcelona y la escuadra germana podría desembocar en acciones políticas desfavorables e incluso, la guerra; sin llegar a conseguir el objetivo de debilitar a la República. Es posible que este cambio se debiese a los resultados de los entrenamientos. Quizás la respuesta de las tripulaciones a los ejercicios no fue la esperada y, por tanto, eliminaron la mayoría de las operaciones que requerían el uso de buques de superficie. Como se ha visto en el caso del alférez de navío Petzel, aquí también se encuentran muestras de cómo la guerra civil española y el apoyo a la causa sublevada dio la posibilidad a la Marina alemana de realizar pruebas de materiales y tácticas, convirtiéndose el escenario del conflicto civil en un campo de pruebas para la flota germana.

El 30 de octubre de 1937 se distribuyeron los planes de operaciones para las dos nuevas misiones de represalia: *Leichtgewicht* y *Sonate*.

Leichtgewicht

El nombre de esta operación – peso ligero – da pistas sobre el objetivo de la misma. En efecto, buscaba bloquear el puerto de Valencia, esta vez mediante un cinturón de minas que se colocaría en dos secciones separadas, a 1 o 2 millas náuticas alrededor de las dos entradas del puerto³⁵⁵.

En este caso, al igual que en *Schwergewicht*, habría dos grupos de acción. El primero compuesto por un sumergible que bloquearía parte de la entrada al puerto mediante las minas que llevase a bordo. El segundo grupo, compuesto por una flotilla de torpederos y con la cobertura artillera de un acorazado, debía colocar el cinturón de minas a 1 o 2 millas del puerto. La mayor diferencia en comparación con *Schwergewicht*, es que la operación sucedería en dos días. En el primero actuarían el submarino y el grupo de combate colocaría las minas en la zona norte y, el día siguiente, la escuadra colocaría las de la zona sur.

Un detalle a destacar es que, tras la colocación de estas minas se pretendía mandar una advertencia sobre ellas a las fuerzas armadas de otros países que se hallasen en aguas españolas. Querrían así, probablemente, evitar la posibilidad de un incidente diplomático con otro país. La intención de

355 p. 68-76

mandar esta advertencia muestra que, en caso de desarrollar esta operación, no tendrían inconvenientes en asumir la responsabilidad del acto, a diferencia de con el resto de operaciones. En el resto de ocasiones, el enmascaramiento de los buques o la orden de llevar a cabo las misiones subrepticamente muestran la intención de que el autor de estas represalias fuese un misterio para sus víctimas.

Sonate

Una vez más, el nombre de la misión nos muestra que esta es una variación de una operación previa. En este caso de la octava, *Kantate*³⁵⁶. El objetivo es, al igual que en su operación hermana, minar el acceso al puerto de Alicante. Para ello, como se ha visto en otras operaciones, se emplearía un submarino minador y una escuadra que establecería un cinturón de minas en torno a 1 milla náutica de distancia de la boca del puerto; como en *Leichtgewicht*³⁵⁷.

El número de participantes y su papel en la misión es exactamente el mismo que en *Leichtgewicht*: un sumergible para minar el puerto y un grupo – acorazado y flotilla de torpederos – encargado de crear el cinturón de minas. El resto de instrucciones – excepto las que implican rumbos y posiciones – son las mismas que en las de la operación anterior.

De las 12 operaciones expuestas, dos consistían en bombardear las instalaciones portuarias y militares, una en el minado de la entrada a un puerto mediante fuerzas de superficie, cuatro en el minado pero usando submarinos, otras cuatro en la combinación para el minado de submarinos y fuerzas de superficie, y una última – *Isabella/Úrsula* – consistente en atacar a los buques en la zona alrededor de Cartagena. Se ve así que el OKM primó el minado de puertos a otros ataques más directos como el bombardeo. El bombardeo implicaba asumir la autoría del ataque y las posibles consecuencias del mismo – muertos, heridos, daños materiales – con el probable escalada en la tensión que podría incluso devenir en una guerra abierta. Empero, como se verá en un próximo apartado, la Marina alemana sí llevó a cabo el bombardeo de una ciudad republicana. Como represalia por el ataque al acorazado *Deutschland*, la Kriegsmarine bombardeó la ciudad de Almería el 31 de mayo de 1937. Posteriormente se indagará en este suceso, pero no deja de ser llamativo que, en el momento de poner en práctica una represalia, no se llevó a cabo ninguna de las ya planificadas.

356 Los nombres serían Sonata y Cantata en castellano.

357 pp. 77-81

Por otra parte, resulta importante señalar el papel del arma submarina en estos planes. La fama del arma submarina ha estado siempre relacionada con escenarios en donde los sumergibles hundían a los barcos enemigos – mercantes o no – gracias a sus torpedos. Como Linda Maria Koldau muestra en *Mythos U-boot*³⁵⁸ esta visión responde más al mito construido sobre este tipo de buque que a la realidad de las operaciones submarinas; más compleja. Muchos de los barcos hundidos por submarinos lo fueron mediante el cañón que estos llevaban instalado sobre la cubierta y, además, como en el caso de estos planes de represalia, eran usados como minadores. La ventaja de usar este tipo de barco para minar un puerto es obvia: al poder operar sumergido podía evitar ser identificado y, gracias a ello, acercarse más a, por ejemplo, la boca de un puerto, donde las minas tendrían una mayor efectividad. Ha de contarse además con el efecto psicológico que podía producir el minado de un puerto. En numerosas ocasiones se descubría que un puerto había sido minado por un submarino cuando una de dichas minas estallaba, bien debido a las tareas de limpieza de las flotillas antiminas o bien a que alguno de estos explosivos se había cobrado alguna víctima. Era difícil descubrir inmediatamente si una zona marítima había sido minada, por lo que la amenaza o el temor a que submarinos hubiesen lanzado explosivos podía acabar con el tráfico marítimo de una región.

El uso de buques de superficie y submarinos al mismo tiempo muestra un planteamiento más complejo. Por una parte los sumergibles podían acercarse subrepticamente al puerto y colocar las minas sin ser detectados, mientras que los buques de superficie crearían una red de minas más extensa con la que aumentar las posibilidades de dañar o hundir barcos y, a la vez, proporcionarían potencia de fuego suficiente para, en caso de ser detectados, poder retirarse de la zona. Así minimizaban el riesgo a perder un navío frente a las defensas republicanas, si bien con ello desaparecería el sigilo y, al igual que en los casos de bombardeo, se arriesgarían a una escalada de las tensiones.

En definitiva, estos planes de represalia muestran la actitud agresiva que la Marina alemana mantuvo hacia la República. Ante la posibilidad de un incidente o de un desplante republicano, en vez de establecer como respuesta usar los mecanismos diplomáticos a través del Comité de No Intervención o, incluso, un posible arbitraje por un tercer país, pasaron directamente a planificar ofensivas contra los puertos españoles del Mediterráneo o contra el tráfico mercante de la República. Pese al nombre

358 KOLDAU, Linda Maria: *Mythos U-boot*, Franz Steiner, Stuttgart, 2010

que les atribuyeron, en ninguno de estos planes se señaló cuál podía ser la causa, el agravio al cual podían responder y, la única que fue llevada a cabo – Isabela/Úrsula – no ocurrió como represalia, sino como ataque directo y sin provocación contra la República, muestra de la actitud agresiva y partidista de Alemania durante la guerra civil.

La Operación Úrsula

El 17 de noviembre de 1936 se reunieron en Roma el agregado naval de la embajada alemana, el capitán de fragata Lange, su ayudante, el capitán de corbeta Heye, y, por la parte italiana, el almirante de escuadra Pini y el contraalmirante Giamberardino. Estos cuatro hombres firmaron un acuerdo de cooperación entre ambas Marinas sobre la situación submarina en aguas españolas, en el cual se acordaba que³⁵⁹:

- 1.- Los submarinos italianos y alemanes se turnarían en la vigilancia de la costa este española. Los italianos se mantendrían en ella hasta el amanecer del 29 de noviembre de ese año, fecha en la cual submarinos alemanes los sustituirían hasta el 11 de diciembre.
- 2.- Las unidades italianas tendrían permiso para atacar a destructores y submarinos [republicanos], pero de acuerdo con las concepciones italianas. Se daría permiso para atacar a barcos rusos [*sic*] y de la España roja [*sic*] si estos se encontraban en aguas territoriales españolas.
- 3.- La parte italiana consideraría correcto informar a los Españoles blancos [*sic*] de las actividades desarrolladas por los submarinos italianos y alemanes.
- 4.- La información obtenida tanto por submarinos italianos como alemanes al vigilar las aguas y puertos españoles, en aras de simplificar la tarea de los servicios de información, sería enviada a los almirantes de estas dos potencias que se hallasen en aguas españolas. Éstos mandarían dicha información a Berlín y Roma.

359 BA-MA, RM 20/899. pp. 5-7. José Luís Alcofar Nassaes, en su *La marina italiana en la guerra de España, op.cit.* pp. 106-107, cita una versión de este documento tomada supuestamente de la versión neerlandesa de *The Spanish Civil War*, de Thomas Hugh: *De Spaanse Burgeroorlog en zijn Gerolgen* [*sic*, por *gevolgen*], p. 28 y cuestiona su autenticidad sin dar motivos para dicha duda; aquí se muestra su existencia.

5.- Se informaría a los comandantes de ambos países presentes en aguas españolas de la presencia de estos submarinos en su área de operaciones para evitar posibles incidentes.

6.- En caso de accidente en los submarinos, si hubiera personal seriamente enfermo a bordo o se necesitasen suministros, los submarinos tanto italianos como alemanes podrían acceder a Puerto Maddalena hondeando siempre la bandera italiana.

7.- En el caso de que otro gobierno demandase información por haber sido uno de sus barcos torpedeado por submarinos italianos o alemanes, se consideraría obligatorio expresar desconocimiento.

Este acuerdo de cooperación italo-germana sería el pistoletazo de salida de lo que el OKM denominaría Operación Úrsula³⁶⁰, una operación secreta con la que se pretendía recopilar información acerca del *modus operandi* naval de la República y menguar sus capacidades, atacando a barcos soviéticos y republicanos. El almirante Boehm, comandante de los buques en aguas españolas, lo razona en sus reflexiones que anota en su diario de operaciones³⁶¹:

«El conflicto de España depende esencialmente del equipamiento, material y del personal que vienen de fuera. Para los rojos [sic], tras la [obtención de] noticias e informaciones [se deduce] que estos vienen de Rusia [sic] por mar. Conscientemente ignoro todos los factores que no puedo controlar. Por ejemplo el suministro desde y por Francia, el uso de las masas populares [*Volkmassen*] por uno y otro bando, la parte psicológica, mental y espiritual [*geistigen*]; aunque soy consciente de que todo esto, junto con el material, es decisivo.

Desde este punto de vista y la limitada perspectiva de la Marina, el objetivo es claro: combatir por la dominación naval o sea, paralizar la Flota roja [sic], así [la Flota] blanca [sic] podrá moverse libremente y cortar el suministro de los rojos [sic].»

La operación había sido diseñada con antelación. Como se ha visto en el apartado anterior, la Operación Úrsula fue la puesta en práctica del plan de represalia Isabella³⁶². En él se identificaba como objetivo la misma meta que tendría la Operación Úrsula y se requerían los mismos submarinos

360 Al parecer el nombre de la operación se eligió en honor a la hija del jefe del arma submarina, Karl Dönitz. ARIAS RAMOS, Raúl: *U-boote en España 1936-1939*, op.cit. p. 148.

361 BA-MA, RM 20/899, p. 193

362 BA-MA, RM 94/35, p. 13

que participaron en esta. Sin embargo en ningún momento se explica, ni en las órdenes de la Operación Úrsula ni en la planificación de Isabella, a qué acción o agravio de la República respondió este ataque, es, por tanto, un eufemismo. El primer incidente que sería respondido mediante la fuerza por parte de la Marina alemana fue el del mercante *Palos* que, como se verá en un apartado de este mismo capítulo, sucedió el 23 de diciembre de 1936, días después de la finalización de Úrsula³⁶³.

El 6 de noviembre se envió a los comandantes de los submarinos alemanes *U 33* y *U 34*, los tenientes de navío Freiwald y Grosse³⁶⁴ las órdenes que, con el nombre en clave Úrsula, pretendían dislocar la Marina republicana³⁶⁵. En estas órdenes se especificaba el secretismo de dicha operación, por lo que toda la tripulación debía firmar un documento reconociendo el carácter de la misma, cuya confidencialidad debían guardar de por vida [*lebenslänglich*]. También se especificaba que las unidades de superficie que se hallasen en aguas españolas les facilitarían información para poder así llevar a cabo su objetivo con mayor facilidad.

Como se expone en el acuerdo firmado el 17 de noviembre, esta fue una operación italo-germana. Es importante resaltar que esta colaboración porque, generalmente, ha sido ignorada en las narraciones acerca de la Operación Úrsula. Esta fue la primera colaboración entre las Marinas de estos dos países en una operación de combate; un antecedente de la alianza militar italo-germana durante la Segunda Guerra Mundial. Si bien la idea original de la operación provino del OKM, la Marina italiana fue una colaboradora necesaria e interesada en el desarrollo de Úrsula. Antes de que los submarinos alemanes dejasen el puerto de Kiel con dirección a las aguas españolas, los italianos proveyeron de un informe de situación en el que señalaban las posiciones de varios mercantes en dicho escenario, y de qué buques italianos se encontraban en qué puertos españoles. Además, informaba de otras operaciones que los italianos estaban llevando a cabo en apoyo a la causa rebelde: la transformación de tres mercantes españoles en cruceros auxiliares en el puerto de La Spezia, el envío a Palma de Mallorca de baterías costeras y material telegráfico y de señales; así como el envío de varios torpederos al cabo de Sicilia para controlar el tráfico de mercantes soviéticos³⁶⁶.

363 ROMAÑA, J.M: *Historia de la guerra naval en Euskadi*, tomo 3, Amigos del Libro Vasco, Echevarri (Vizcaya), 1985, p. 791

364 La elección del teniente de navío Harald Grosse puede que estuviese relacionada con su experiencia en España ya que participó en las pruebas de mar realizadas por el submarino de fabricación española – construido gracias a la ayuda técnica alemana – *E-I*, que sería posteriormente vendido a la Marina turca. MATA, Santiago: *U-Boote: submarinos alemanes en la Segunda Guerra Mundial*, *op. cit.* pp. 8-9 Véase la Introducción.

365 BA-MA, RM 20/899, pp. 8-11

366 BA-MA, RM 20/899. pp. 20-21, en italiano. El documento no especifica si con controlar [*controllare*] se refieren sólo a observar o si también pretendían cortar ese tráfico, como sí hicieron posteriormente. Véase el Intermedio.

No sería esta la única vez en la que la Marina italiana desempeñaría este tipo de actividades. El 18 de noviembre se advirtió a los comandantes de varios buques alemanes en el Mediterráneo de la presencia de dos submarinos italianos, el *Topacio* y el *Stiesa* patrullando sumergidos, el primero en la zona de Cartagena y, el segundo, la de Alicante, con el objetivo de vigilar tanto buques de guerra como mercantes republicanos y soviéticos³⁶⁷. Tres días más tarde, el agregado naval de la embajada alemana en Roma envió al OKM una nota con información obtenida por la Marina italiana acerca del posicionamiento de la Armada republicana y, más importante aún, informaba sobre el intento por parte del *Topacio* de hundir un destructor republicano, al cual disparó tres torpedos sin resultado alguno³⁶⁸. Este evento abre la posibilidad a la existencia de una versión italiana de la Operación Úrsula con submarinos atacando a buques y mercantes republicanos, o que la implicación italiana fuese mayor a la que reflejan los documentos alemanes. Los estudios acerca del papel de la Marina italiana en la guerra civil no han ahondado en este aspecto, que podría mostrar una visión más detallada del apoyo italiano a la causa sublevada.

El 20 de noviembre salieron del puerto de Kiel los dos submarinos que participaron en esta operación, cruzando el Estrecho de Gibraltar la noche del 27 al 28 del mismo mes. Para evitar ser identificados, navegaron sin bandera y cubrieron los nombres de ambos buques. Además, para no ser reconocidos durante sus transmisiones de radio, adoptaron los alias de *Triton* en el caso del *U 33* y *Poseidon* en el del *U 34*, pasando ambos a depender de las órdenes del BdA y de su comandante, el almirante Boehm.

En las órdenes que se radiaron a ambos submarinos se permitía el ataque contra los mercantes de cualquier nacionalidad bajo escolta republicana dentro de las aguas españolas, el ataque contra los buques de dicha escolta dentro de las 30 millas del área de operaciones y contra los buques de guerra gubernamentales, tanto de día como de noche, si estos eran identificados como tales³⁶⁹. Estas órdenes no sólo atentaban contra la supuesta neutralidad que Alemania decía guardar frente al conflicto, sino que daba a este país un rol activo en el ataque al gobierno republicano, pudiendo este tipo de operaciones ser calificados de guerra.

367 BA-MA, RM 20/899. p. 28

368 BA-MA, RM 20/899. pp. 35-36

369 BA-MA, RM 20/899. p. 119

El limitado radio de acción de los submarinos y su poca velocidad en comparación con otros buques – especialmente si los submarinos navegaban en inmersión – llevó al BdA a acotar una zona de operaciones muy específica: el área marítima circundante al puerto de Cartagena³⁷⁰. Esta decisión también partía de que este puerto era la base más importante de la Flota republicana, por lo que esperaban un movimiento constante de buques *enemigos*³⁷¹. Gracias a la información obtenida mediante diferentes canales – los barcos alemanes en aguas españolas, los barcos italianos y las redes diplomáticas y de inteligencia – el BdA transmitía con regularidad datos acerca de este escenario. Un ejemplo podría ser la transmisión del 27 de noviembre, en la que el BdA advertía a *Poseidon* y *Triton* de que dentro del puerto de Cartagena se hallaban 3 petroleros y 4 mercantes – 3 españoles y uno británico –, además de señalar la posición de un destructor republicano que se encontraba anclado frente a dicho puerto³⁷².

Durante los primeros días en el Mediterráneo la situación fue un tanto confusa. Debido a, según el OKM, una falta de comunicación entre la Marina italiana y la alemana, no estaba claro cuál era el área de operaciones concreta en la que las fuerzas italianas estaban operando. Una queja que se repitió en numerosas ocasiones es la de que la parte italiana de Úrsula, encargada de la exploración y del envío de información a sus adláteres alemanes, no respondía más que a los mensajes enviados desde Roma³⁷³. Para solucionar el lento flujo de información y previendo la necesidad de reunirse periódicamente para una mayor cooperación en un futuro cercano, el OKM mediante su agregado en Roma, pidió a la Marina italiana el envío de un representante a Berlín o, en caso de querer ahorrar tiempo, a Innsbruck; un punto intermedio entre ambas capitales³⁷⁴. Tras varias conversaciones, el agregado naval alemán en Roma informó el 2 de diciembre de que la Marina italiana aceptaba enviar un oficial a Berlín como enlace entre ambas partes de la operación³⁷⁵.

Además de la información que la Marina italiana mandaba a su contrapartida alemana acerca de la situación en las aguas españolas, era también relevante la que obtenían de la red diplomática. Esta operación tenía como objetivo no sólo los buques militares sino también los mercantes que, desde la

370 BA-MA, RM 20/899. p. 65

371 En la mayoría de documentos de esta operación, además de las habituales calificaciones de *rojos y comunistas* es habitual que se refieran a las fuerzas republicanas como enemigas.

372 BA-MA, RM 20/899. p. 62

373 Ejemplos de ello en BA-MA RM 20/899 p. 86, 87, 99 y, especialmente, en el Diario de Operaciones del BdA, BA-MA, RM 20/899. pp. 177-204

374 BA-MA, RM 20/899. pp. 57-58

375 BA-MA, RM 20/899. p. 107

Unión Soviética, transportaban suministros a España. Para vigilar ese flujo de mercancías fue vital la labor de las embajadas Italiana y Alemana en Istanbul ya que, gracias a agentes en la zona, podían controlar qué mercantes cruzaban el Estrecho del Bósforo³⁷⁶. El agregado naval alemán en Roma, el capitán de fragata Lange, fue un eslabón fundamental en este sistema de información ya que era el nexo que unía la información proveniente de Istanbul con las fuerzas navales alemanas en España. Con regularidad enviaba al OKM informes con el nombre, nacionalidad y posible carga de los mercantes españoles, soviéticos y mexicanos que navegaban por el estrecho, para que fuesen interceptados posteriormente por los submarinos. Por ejemplo, el 5 de diciembre Lange informaba al OKM de que tres días antes el vapor con bandera mexicana *Amerika* había cruzado el Bósforo tras salir del puerto soviético de Novorossisk, cargado con material de guerra, y con destino desconocido³⁷⁷.

El 2 de diciembre el *U 34* informó al BdA de haber atacado a un destructor identificado como republicano. Aparentemente, la detonación del torpedo se produjo muy tarde y, por tanto, no se llegó a dañar al destructor³⁷⁸. Según el mismo informe, fue atacado debido a que se encontraba solo, de modo que parecía posible un hundimiento sin complicaciones – ser descubierto, posibilidad de ser hundido, testigos. Son numerosos los mensajes de radio que los comandantes de ambos submarinos mandaron a sus superiores acerca de barcos republicanos o soviéticos con una escolta demasiado poderosa y, por tanto, difícil de atacar sin ser descubierto o, incluso, hundido. También debían lidiar con la presencia esporádica de buques de otras nacionalidades – generalmente británicos y franceses. Su mera presencia en las cercanías de un buque objetivo era suficiente para suspender el ataque por miedo a crear un incidente diplomático³⁷⁹.

Al comienzo de la operación, para reducir al máximo las posibilidades de ser identificados, fue habitual que atacasen durante el amanecer o el ocaso del día. Durante estos períodos, había suficiente luz para detectar a los objetivos de sus ataques, pero el escenario era suficientemente oscuro como para dificultar la identificación del submarino y facilitar la evasión. Sin embargo, la falta de luz también jugaba a veces en su contra, como en el ataque fallido del 3 de diciembre por el *U 33* contra el escolta de un mercante, o el ataque que llevó a cabo el *U 34* ese mismo día, durante el cual ni

376 Los agentes alemanes usados para tal cometido pertenecían a la Organización de Etapas. Sobre esta organización, véase el capítulo 4.

377 BA-MA, RM 20/899. p. 139. Más ejemplos en pp. 101 y 120

378 BA-MA, RM 20/899. p. 100

379 Uno de muchos ejemplos en: BA-MA, RM 20/899. p. 112

siquiera llegó a lanzar torpedos debido a la baja visibilidad³⁸⁰.

Estos fueron los principales motivos que limitaron los ataques de *Poseidon* y *Triton*, pese a emplear gran parte del tiempo en las proximidades del muy transitado puerto de Cartagena.

El 9 de diciembre, el BdA informó a ambos submarinos de que el área de operaciones debía de quedar desocupada a las 00.00 horas del 12 de diciembre³⁸¹. Tras recibir la orden, los comandantes de los submarinos comenzaron lentamente a dirigirse hacia el Estrecho de Gibraltar, no sin antes atacar a varios buques republicanos con los que se cruzaron. El 11 de diciembre el *U 34* informó de haber atacado dos veces a dos destructores republicanos que se dirigían rumbo a Cartagena pero, por motivos no especificados, no consiguió situarse en posición de disparo³⁸². Para que un torpedo acertase en el objetivo designado, el submarino debía situarse en una posición desde la que disparar, habiendo calculado previamente la trayectoria y velocidad del objetivo. Si alguna de estas variables cambiaba, era fácil que el torpedo no impactase. Puede que las limitaciones de navegar en inmersión – poca velocidad y capacidad de maniobra, además de la necesidad de permanecer oculto – impidiesen a la tripulación situar el submarino en una posición propicia.

Un día más tarde, el mismo *U 34*, habiendo abandonado su área de operaciones y encontrándose frente a la costa de Málaga, informó de haber disparado y hundido un submarino rojo [*sic*] de clase C³⁸³. Efectivamente, este se trataba del submarino *C-3* a las órdenes del teniente de navío Antonio Arbona Pastor. El submarino republicano se hundió casi de inmediato falleciendo 37 de sus tripulantes y salvándose solamente tres: el capitán de la Marina mercante Agustín García Viñas y los marineros Isidoro de la Orden Ibáñez y Asensio Lidón Jiménez³⁸⁴. Estos fueron rescatados por pesqueros que faenaban cerca y fueron enviados al buque-hospital *Ártabro*. El ataque no fue avistado por los barcos que se hallaban en la zona: dos pesqueros, el guardacostas *Xauen*, la lancha *I-4* y el destructor británico *Acasta*³⁸⁵. Por tanto, se puede afirmar que, desde la perspectiva alemana, el ataque fue un éxito.

Tras el ataque, tanto el *U 34* como el *U 33* continuaron con su viaje de vuelta a Alemania, con la

380 BA-MA, RM 20/899. pp. 109 y 113

381 BA-MA, RM 20/899. p. 142

382 BA-MA, RM 20/899. p. 147

383 BA-MA, RM 20/899. pp. 157-158

384 ABC, 13 de enero del 2002

385 BA-MA, RM 20/899. p. 157

orden de que, mientras estuviesen en el Atlántico, informaran de localizaciones falsas para camuflar su posición, así como de falsear los cuaderno de bitácora para mantener el secretismo de la misión³⁸⁶.

El 13 de diciembre el OKM informó a los buques en aguas españolas de que, a partir de ese día, los italianos se harían cargo de vigilar la costa mediterránea española. Los buques alemanes tendrían a partir de ahora las tareas de proteger a los barcos de suministro alemanes y la protección del comercio marítimo alemán al oeste de Gibraltar y en los puertos marroquíes³⁸⁷.

El 17 de diciembre los comandantes del *U 33* y *U 34* informaron haber pasado la línea Dover-Calais, por lo que la operación Úrsula se daba por finalizada.³⁸⁸

Estamos, pues, ante una operación tremendamente agresiva contra la República española cuyo objetivo final, la dislocación de la flota republicana, no fue alcanzado. Es relevante recordar aquí que Úrsula/Isabella se denominó como un plan de *represalia*, si bien se desconoce qué afrenta republicana llevó al ataque contra el *C-3*. Resulta inverosímil que tan solo dos submarinos, por exitosa que fuese su caza, pudiesen acabar con el comercio republicano en el Mediterráneo o que pudiesen hundir suficientes buques de guerra como para limitar severamente la capacidad de la Armada republicana. Si a ello se añade la mostrada colaboración italiana, se abre la posibilidad a que esta operación fuese más amplia de lo considerado hasta ahora, un prolegómeno a la campaña de submarinos *piratas* que la Marina italiana desarrolló meses después de estos eventos³⁸⁹.

Aunque es difícil ver cómo estos dos sumergibles podían haber dislocado la flota republicana, es posible que, de haber hundido más barcos, puede que se hubiese desatado el pánico entre los armadores y las compañías mercantes mermando el comercio en el área, o que los gobiernos de otros países actuaran contra la amenaza de unos submarinos de origen desconocido, como ocurrió posteriormente con la amenaza de los submarinos *piratas*.

Puede que además de las motivaciones ya conocidas que llevaron a los alemanes a desarrollar esta operación – el rechazo a la República española y su apoyo a la causa de los militares sublevados –,

386 BA-MA, RM 20/899. p. 161

387 BA-MA, RM 20/899. pp. 148 y 169-170

388 BA-MA, RM 20/899. p. 165-168

389 Para la campaña de los submarinos *piratas* y sus consecuencias, véase el Interludio. El uso de las cursivas en la palabra «piratas» se debe a que, al igual que en el caso de «planes de represalia», el término se considera eufemístico; era conocido ya por los contemporáneos que estos submarinos eran italianos.

hubiese otra más que les impulsó a intentar cortar las rutas comerciales republicanas en el Mediterráneo: el miedo a una intervención militar soviética en España. El 19 de noviembre el ayudante del agregado naval en Roma, el capitán de corbeta Heye informó de que, durante una reunión con el general de las fuerzas aéreas italiano Valle, se trató la posibilidad de que una división rusa [*sic*] fuese enviada a España. El general Valle afirmaba que, pese a saber que los soviéticos iban a mandar tropas a España, desconocía cuándo llegarían a España, y aseguraba que la Marina italiana se haría cargo de obtener esta información³⁹⁰. Diez días más tarde, el capitán de fragata Lange advirtió al OKM de que había rumores en Istanbul sobre varios buques de guerra soviéticos en el Mar Negro, listos para escoltar el transporte de 3.000 soldados reunidos en Odessa a España³⁹¹. Como sabemos hoy, esta intervención no se produjo, pero es posible que la sospecha de un posible desembarco de tropas soviéticas en España, animara a desarrollar operaciones ofensivas contra la República.

El único ataque exitoso de los 7 que se llevaron a cabo – 6 el *U 34* y 1 el *U 33* – durante los 27 días que duró la operación fue el del hundimiento del *C-3*, siendo el resto fallidos por diferentes causas. Es posible que, además de los motivos ya mencionados – limitaciones técnicas de los submarinos y necesidad de actuar durante el ocaso o el amanecer – influyesen la poca experiencia de gran parte de las tripulaciones, así como la mala calidad de los torpedos. Este problema, el de los torpedos, se prolongó en el tiempo, llegando a afectar a las actuaciones de los submarinos alemanes durante los primeros compases de la Segunda Guerra Mundial. Los detonadores magnéticos de dichos torpedos solían fallar en el momento de activar la carga explosiva del arma. Pese a que estos fueron cambiados y re-diseñados en varias ocasiones, no consiguieron mejorar los resultados hasta 1943, gracias a la ayuda técnica italiana³⁹².

Otro punto relevante de esta operación fue el conocimiento, por parte de las fuerzas sublevadas, del desarrollo de la misma. Desde el acuerdo alcanzado el 17 de noviembre, se asumió como necesario informar a los militares rebeldes de esta operación secreta. Sin embargo, tres días más tarde habiendo zarpado ya los submarinos, el OKM advirtió de que el gobierno rebelde todavía no había sido informado, ordenando al capitán de corbeta y agregado naval en Salamanca Kurt Meyer-Döhner

390 BA-MA, RM 20/899. p. 33

391 BA-MA, RM 20/899. p. 101

392 CANALES TORRES, Carlos; DEL REY VICENTE, Miguel: *Una jauría de lobos: submarinos 1918-1945, op.cit.* p.

hacerlo³⁹³. Este escribió en el diario de la Misión naval en España que el 2 de diciembre se reunió con el almirante y jefe de la flota sublevada Francisco Moreno Fernández, el capitán italiano y jefe de la Misión italiana ante los militares rebeldes Ferretti, el almirante italiano Marengo y el almirante alemán y jefe del BdA Boehm. Meyer-Döhner constata que debatieron acerca de la posibilidad de una colaboración entre las tres fuerzas navales, por lo que es probable que la operación Úrsula fuese comentada³⁹⁴. En el diario de operaciones del BdA el almirante Boehm informaba el 24 de noviembre de que los buques *blancos*, por una orden del día anterior, debían pintar un patrón determinado en sus chimeneas – anillo negro, doble anillo gris y otro doble anillo negro – para poder ser identificados mejor; otra señal de que este bando podía estar informado³⁹⁵. Sin embargo, no es hasta la entrada en este mismo diario del 27 de noviembre, cuando aparece una referencia al conocimiento de la operación por parte de Moreno. Debido a que este se hallaba embarcado, Boehm anotó que fue informado de Úrsula mediante un mensaje de radio³⁹⁶. Con todo, no hay registro de que la Marina sublevada colaborase con el desarrollo de Úrsula.

La verdadera facilitadora fue la Marina italiana. Hasta ahora, en los trabajos sobre esta operación³⁹⁷ no se mencionaba la intensa colaboración italiana que fue muy importante para el desarrollo de la misma³⁹⁸. La información adquirida por los buques, agentes y diplomáticos italianos era enviada a la Marina alemana, para que estos conocieran mejor un escenario tan complejo y cambiante. También ofrecieron asistencia técnica y sanitaria si esta fuese necesaria, aceptando que submarinos alemanes ondeasen el pabellón italiano para camuflarse y no ser identificados. Además, hay que tener en cuenta que, antes de la llegada de los submarinos alemanes, el submarino italiano *Topacio* intentó hundir a un destructor republicano. Aunque el resto de actividades italianas dentro de la operación Úrsula fuesen logísticas o de apoyo, no han de ser minusvaloradas. A fin de cuentas, la información y seguridad provistas, dotaban a la Marina alemana de una infraestructura de la que carecían y, sin la cual, la operación hubiese sido más complicada de llevar a cabo. Tal es la importancia que los oficiales alemanes daban a esta infraestructura que, especialmente durante los primeros días, se

393 BA-MA, RM 20/899. p. 29

394 BA-MA, RM 12-II/10. p. 3

395 BA-MA, RM 20/899. p. 179

396 BA-MA, RM 20/899. p. 181

397 BENDERT, Harald: «La operación "Ursula" y el hundimiento del C-3», *Revista de Historia Naval*, nº 67, 1999, pp. 77-80, ARIAS RAMOS, Raúl: *U-boote en España 1936-1939*, *op.cit.* y ALPERT, Michel: *La guerra civil española en el mar*, *op.cit.*

398 Por contra, en ALCOFAR NASSAES, José Luís: *La marina italiana en la guerra de España*, *op.cit.* p. 107 se afirma que «los submarinos alemanes no intervinieron y, que sepamos, no se ha señalado nunca la presencia cierta de ninguno de ellos en el Mediterráneo. [...] Todo parece indicar que los submarinos italianos fueron relevados por otros submarinos italianos». La documentación alemana desmiente esas afirmaciones.

quejaban constantemente por la falta de comunicación y coordinación, la cual, limitaba su capacidad de actuación.

Es inevitable, por otra parte, relacionar la operación Úrsula con la campaña de submarinos *piratas* italianos durante 1937. Las características de ambas operaciones son muy similares y, a la vista de la participación de Italia en la operación Úrsula, la conexión entre ambas puede considerarse probable. Esta es una prueba más de la posición diplomática que ambos países intentaban presentar de cara al público internacional: se mostraban como países neutrales en el conflicto civil, mientras no sólo apoyaban material y diplomáticamente a uno de los bandos, sino que atacaban con sus fuerzas armadas a la República.

El incidente del Palos

El suceso que incumbe al mercante *Palos*³⁹⁹ es uno de los más relevantes dentro de los que protagonizaron buques alemanes en aguas españolas durante la guerra civil, siendo el incidente internacional más grave que ocurrió hasta ese momento. Es importante señalar que este mercante no era uno de los cargueros especiales [*Sonderdampfer*], por lo que no era parte del sistema de protección diseñado por la Marina alemana para este tipo de mercante; portaba la bandera alemana y viajaba sin escolta de ningún tipo⁴⁰⁰.

El *Palos*, el 23 de diciembre de 1936, se encontraba a la altura de Plencia, Vizcaya, dirigiéndose hacia el puerto de Pasajes, en Guipuzcoa, fuera de las 3 millas marítimas que reconocía la comunidad internacional como aguas españolas, cuando fue avistado por los bous armados de la Euzkadiko Gudontzidia *Bizkaia* y *Nabarra*⁴⁰¹. Los bous señalaron al mercante para que parara máquinas y, ante la negativa de los alemanes, se le disparó en señal de advertencia, siendo esta ignorada también. Sólo tras un segundo disparo de advertencia paró. Tras discutir la tripulación del *Bizkaia* con la del mercante para que los segundos dejaran subir a bordo a los primeros, los vascos pudieron subir y registrar la mercancía. Al encontrar en él a un español indocumentado, se tomó la decisión de

399 Carguero con 997 tn de carga perteneciente a la naviera alemana O.P.D.R., sita en Hamburgo. GONZALEZ ECHEGARAY, Rafael: *La marina mercante y el tráfico marítimo en la guerra civil*, op.cit. p. 251

400 Véase el capítulo 2.

401 En ROMANA, J. M.: *Historia de la guerra naval en Euskadi*, op.cit. p. 791 varios marinos del *Bizkaia* reconocen que la captura fue en aguas internacionales, por tanto, ilegal.

internar al mercante en el puerto de Bilbao.

Ésta no era la primera vez que los bous vascos detenían cargueros alemanes. Tres días antes de este incidente, el *Bizkaia* se topó a 6 millas al norte de cabo Machichaco – una vez más fuera de las aguas territoriales – a un mercante alemán que consideraron sospechoso, el *Pluto*⁴⁰². Al igual que en el caso del *Palos*, cuando se le pidió parar no lo hizo, de hecho aumentó la velocidad para huir del *Bizkaia*. Tras más de una hora de persecución, el bou disparó un cañonazo de aviso, ante lo cual la tripulación del carguero paró máquinas. El *Nabarra* se incorporó a la detención y, entre los dos bous, escoltaron el mercante hasta Bilbao. Estando próximos al puerto los buques vascos recibieron una comunicación por radio del capitán de corbeta Federico Monreal, jefe de las Fuerzas Navales del Cantábrico, informando de que los barcos extranjeros sólo podían ser detenidos dentro de aguas españolas, esto es, en las 3 millas partiendo de la costa. Ante esta información, los bous dieron permiso al *Pluto* para marchar⁴⁰³.

Tras este suceso, desde la Jefatura de la Marina de Euzkadi, se tomó la decisión de que los bous no responderían ante las órdenes o informaciones provenientes de la Marina republicana sin el consentimiento de esta jefatura. Esta es la razón por la que el *Palos*, pese a ser detenido ilegalmente, fue guiado hasta el muelle de Santurce, donde entró el 23 de diciembre. Una vez en puerto subieron al mercante Joaquín de Egia, jefe de la Marina Auxiliar de Euzkadi, Emilio Alcedo Aranzasti, jefe de Estado Mayor de las Fuerzas Navales del Norte, Jerónimo Traspaderne Zarranz representando a la marina mercante vasca y los técnicos Ignacio de Leizaola y Juan Manuel de Epalza⁴⁰⁴. En presencia del capitán del *Palos* revisaron la documentación concerniente a la carga, la tripulación y el pasaje, llegando a las siguientes conclusiones⁴⁰⁵:

- 1.- La carga procedente de Hamburgo con destino Pasajes, Vigo, Sevilla y Portimao [en Portugal], así como la carga procedente de Róterdam con destino Pasajes y Sevilla tenía la documentación en orden.
- 2.- Los pasajeros con pasaporte alemán así como la tripulación contaban con los papeles en regla.
- 3.- La tripulación de origen español, consistente en una persona, no tiene los papeles en regla.

402 Carguero de 1.412 tn de tonelaje propiedad de la compañía Neptun D.G. de Bremen. GONZALEZ ECHEGARAY, Rafael: *La marina mercante y el tráfico marítimo en la guerra civil*, op.cit. p. 252

403 PARDO SAN GIL, Juan: *Euzkadiko Gudontzidia: la marina auxiliar de guerra de Euzkadi*, op.cit. p.77

404 BA-MA, RM 20/1302, p. 7. No se menciona el cargo de Joaquín de Egia, sino que se le considera «representante del Gobierno Vasco».

405 Informe sobre el mercante *Palos* en BA-MA, RM 20/1302, pp. 7-9

Tras dar ambas partes – representantes españoles, capitán y dos oficiales alemanes – el visto bueno a esta revisión, se procedió a registrar el buque, tanto las zonas de carga como de pasaje e incluso las cabinas de la tripulación⁴⁰⁶. Después de comprobar que, salvo en el caso del pasajero español, el resto estaba en orden, se procedió a realizar controles sobre la carga del mercante, descargando las mercancías para corroborar que el barco transportaba lo que declaraban los manifiestos. Entre estas mercancías había piezas para lámparas, repuestos para automóviles y 2.000 cajas con leche condensada pero lo que suscitó la atención de las autoridades vascas fueron otros lotes, en concreto los siguientes⁴⁰⁷:

«De Róterdam para Sevilla: 16 cajas marca HISMA, con 2.473 kilogramos de celuloide en láminas. De Hamburgo para Sevilla: 11 cajas marca TEL. HISMA,, [sic] con 661 kilogramos, conteniendo aparatos portátiles de radiotelefonía y radiotelegrafía para campaña, equipados con almohadillas y correajes propios para el traslado de los aparatos sobre el hombro. De Hamburgo para Vigo: 2 cajas de maquinaria marca PARA M/S, [crucero auxiliar de la Marina sublevada] Ciudad de Alicante, con 766 y 80 kilogramos, respectivamente, conteniendo piezas de maquinaria para el nombrado buque faccioso [sic]»

En un documento con sello del Gobierno Vasco dirigido al capitán del mercante alemán, se argumentó que las piezas y aparatos de estos lotes eran material de guerra y que el celuloide era necesario para la producción de munición, por tanto pasaban a ser identificados como contrabando e inmediatamente requisados. Fueron también requisadas las piezas para el *Ciudad de Alicante* por ser material destinado a «las fuerzas armadas españolas en rebelión contra la República» por tanto, contrabando⁴⁰⁸. Además, la presencia de un español indocumentado en el barco, la resistencia inicial por parte del *Palos* a seguir las instrucciones del bou *Bizkaia* y las huellas que indicaban la destrucción reciente de documentos aparentemente encontradas por los representantes vascos, reforzaron la decisión de requisar los materiales y detener al pasajero español⁴⁰⁹.

Tras el registro y la requisa de los materiales declarados como contrabando, se permitió al *Palos*

406 *Ibidem*, p. 7

407 ROMAÑA, J. M.: *Historia de la guerra naval en Euskadi*, op.cit. p. 794 y BA-MA, RM 20/1302, pp. 7-8. En la versión alemana denominan a estas cajas como ISMA [sic]

408 BA-MA, RM 20/1302, pp. 8-9

409 *Ibidem*.

retomar su «viaje con fines comerciales» el 28 de diciembre⁴¹⁰.

Si bien las mercancías incautadas podían emplearse en el ámbito militar – como medios de comunicación y piezas para un barco de guerra –, ninguno de estos dos tipos de artículos serían catalogados como contrabando por el Comité de No Intervención. En ninguno de los 14 puntos de su lista de armas y material de guerra prohibidos para ser exportados a España aparece mencionado este tipo de material⁴¹¹. Sólo fueron reconocidos como contrabando las armas, municiones, productos químicos que pudieran usarse para crear armas biológicas, inflamables, explosivos o de gas; y los barcos de guerra de cualquier tipo. También se identificaba como contrabando la exportación de aviones y, más relevante para este caso, sus piezas y componentes mecánicos. Sin embargo, la maquinaria y los componentes para barcos no entraron en esta categoría.

En un primer momento hubo cierta confusión entre las autoridades navales alemanas. Si bien, fueron informadas de que el barco retenido era el *Palos*, temieron que el mercante apresado fuese el *Procida*. El capitán de corbeta Meyer-Döhner apuntaba el 25 de diciembre en su diario de operaciones la posibilidad de que hubiera habido cierta confusión con el nombre del barco y que, verdaderamente, el apresado fuese el mercante especial *Procida*⁴¹². Es comprensible el temor que la detención de este último barco podría haber desatado entre los marinos alemanes. Si la República capturaba uno de sus mercantes especiales, obtendrían pruebas fehacientes del suministro y envío de personal con el que Alemania estaba apoyando la causa sublevada, y podrían mostrar dichas pruebas al resto de países dañando severamente la posición diplomática germana.

Por suerte para las autoridades alemanas, horas después de que se pidiese la confirmación de la identidad del barco retenido en Bilbao, pudieron saber que el apresado era el *Palos*⁴¹³.

El 28 de diciembre se presentó en las aguas próximas a Bilbao el crucero alemán *Königsberg* exigiendo la liberación del *Palos* con toda su tripulación y mercancías. Las autoridades del puerto vasco ya habían dado luz verde a la salida del mercante, por lo que este salió esa misma noche de Bilbao escoltado por los bous de la Marina auxiliar *Gipuzkoa* y *Nabarra*. La liberación del barco no puso fin al incidente. La tripulación del *Palos* informó a los oficiales del *Königsberg* de que parte

410 ROMAÑA, J. M.: *Historia de la guerra naval en Euskadi*, op.cit. p. 794 y BA-MA, RM 20/1302, p. 9

411 BA-MA, RM 94/48. p. 47 Véase el apartado posterior, en este capítulo, dedicado a la Patrulla Naval.

412 BA-MA, RM 12-II/10. p. 3, entrada del 25 de diciembre

413 *Ibidem*.

de la mercancía se hallaba requisada en Bilbao, al igual que el pasajero español, por lo que éstos consultaron con el OKM acerca de cómo reaccionar. Siendo ya el 29 de diciembre, el crucero *Karlsruhe* se unió al *Königsberg* mientras este aguardaba una respuesta de sus superiores⁴¹⁴. La respuesta que recibieron del OKM fue mandar de nuevo al *Königsberg* a la villa para recuperar la mercancía substraída⁴¹⁵. El bou *Gipuzkoa* recogió una carta firmada por el comandante del crucero en la que se exigía la inmediata devolución de las mercancías requisadas y del detenido, y que en caso de no cumplimentar estas exigencias, se tomarían las medidas pertinentes⁴¹⁶. Según el secretario particular de la Presidencia del Gobierno vasco en declaraciones al ABC de Madrid, «el Gobierno [vasco respondió] manteni[endo] la posición firme y serena hecha pública con anterioridad, advirtiéndole [al comandante del *Königsberg*] que el proceso de este asunto se ha enviado a nuestra Embajada en Londres para su entrega a la Comisión de Control [de la Comité de No Intervención]»⁴¹⁷.

Ante esta respuesta, el 30 de diciembre el OKM pidió a uno de los cruceros que se quedase alrededor de Bilbao, con la orden de detener al primer mercante español que apareciese con rumbo a dicho puerto⁴¹⁸. Pese a que el *Karlsruhe* pasó la noche patrullando la zona no encontró barco alguno que parar. Al día siguiente el OKM envió a todos los buques de guerra alemanes en aguas españolas las siguientes órdenes⁴¹⁹:

1.- En caso de que cualquier buque de guerra o mercante alemán sea atacado por las fuerzas navales rojas [*sic*] se permitirá el uso de armas a todos los buques alemanes contra cualquier fuerza naval rojas [*sic*] en el mar. Los disparos frente a la proa [como señal] para detener el barco no se consideran ataques. No se permite el bombardeo de puertos.

2.- En caso de que se hallen submarinos rojos [*sic*] en navegación subacuática cerca barcos alemanes o sea avistado un periscopio, se entiende que [el submarino] intenta atacar y se debe atacar al submarino por ejemplo embistiéndolo [*rammen*]⁴²⁰.

414 BA-MA, RM 134/60. p. 2

415 BA-MA, RM,12-II/10. p. 3, entrada del 26 de diciembre

416 PARDO SAN GIL, Juan: *Euzkadiko Gudontzidia: la marina auxiliar de guerra de Euzkadi, op.cit.* p.77

417 ABC de Madrid, 31 de diciembre de 1936

418 BA-MA, RM 134/60. p. 2

419 BA-MA, RM 94/48. p. 15

420 Embestir a un submarino era una de las respuestas planificadas ante la posibilidad de que éste torpedease un buque.

Si bien, en caso de impactar, era un movimiento arriesgado para el barco de superficie, era terminal para el submarino. Por ejemplo, durante la Primera Guerra Mundial, el acorazado británico *Dreadnought* embistió y hundió

En este mensaje el OKM extendía la labor de capturar mercantes españoles al resto de la flota en aguas españolas. Aconsejaba, además, prudencia antes de confirmar el avistamiento de un submarino ya que, según la experiencia recabada durante la Primera Guerra Mundial, era difícil diferenciar los efectos que un periscopio o un sumergible en inmersión provocaban en el oleaje de los movimientos propios del mar.

Ante estas órdenes, el comandante del *Karlsruhe*, el capitán de navío Siemens, opinaba en el diario de operaciones de su crucero sobre cómo llevar a cabo estas represalias⁴²¹. Sobre la costa norte sólo veía posible atacar de día, ya que así se podría determinar con certeza el nombre y la nacionalidad del buque atacado, sin que el comercio internacional quedase afectado. Por la noche, empero, la dificultad de identificación del objetivo mediante linternas o mensajes en Morse podía llevarles a atacar mercantes de países neutrales sin desearlo. Además de estas consideraciones, habría que añadir la posibilidad de crear un incidente diplomático, lo cual no beneficiaría a la imagen internacional de Alemania.

El 1 de enero de 1937 el *Königsberg*, siguiendo las órdenes del OKM, trató de apresar al carbonero propiedad de la compañía Duro Felguera *Sotón* que hacía el trayecto Bilbao a Santander⁴²². A tres millas de la costa asturiana, esto es, en aguas españolas, el crucero obligó al mercante a parar, debiendo este seguir al buque de guerra hasta el puerto que le fuese indicado. La tripulación del carguero ignoró estas indicaciones, dirigiéndose al puerto de Santoña. Ante la desobediencia de sus órdenes, el *Königsberg* realizó dos disparos de advertencia, lo que llevó a la tripulación del *Sotón* a varar el barco en la costa. Entonces, se envió una lancha desde el crucero alemán desde la cual, bajo la amenaza de una ametralladora, se obligó a parte de la tripulación a embarcar en ella, siendo transportados al *Königsberg*. Una vez llegaron a este buque, el segundo oficial del *Sotón* fue obligado a firmar la siguiente declaración⁴²³:

«He sido informado de que el vapor *Sotón*, a las órdenes del capitán Pedro López, ha sido capturado por el crucero *Königsberg*, como represalia contra la detención ilegal de una parte de su cargamento

al submarino alemán *U 29*.

421 BA-MA, RM 134/60. p. 3

422 GONZALEZ ECHEGARAY, Rafael: *La marina mercante y el tráfico marítimo en la guerra civil*, op.cit. p. 127

423 ABC de Madrid, 4 de enero de 1937. En BA-MA, 20/1229, p. 7 se confirma la presencia de la visita del segundo del *Sotón* al *Königsberg* pero no se informa sobre la declaración que, según el afectado, tuvo que firmar.

y de un pasajero del vapor *Palos*, capturado el día 23 de [sic] diciembre último. He sido informado [sic] que tengo que obedecer órdenes del crucero *Königsberg*, navegando con los rumbos indicados.

Me comprometo para mi persona y la de los demás oficiales a cumplir seguidamente las órdenes dadas y transmitir orden al capitán.»

Debido a que el carbonero estaba embarrancado en la costa, la tripulación del *Sotón* no pudo cumplir con lo firmado por su segundo oficial, siendo posteriormente trasladada a tierra por un barco pesquero⁴²⁴. Al día siguiente, sin la presencia del crucero alemán, se pudo reflotar el mercante con la ayuda de remolcadores⁴²⁵.

Ese mismo 1 de enero, el acorazado de bolsillo [*Panzerschiff*] *Graff Spee* capturó con éxito en aguas de Almería el carguero de la Compañía Transmediterránea *Aragón*⁴²⁶. Éste, que provenía de Málaga cargado con víveres y material de guerra, fue llevado en captura al puerto de Ceuta⁴²⁷. Dos días más tarde, otra vez el *Königsberg*, apresó al carguero santanderino *Marta Junquera* a la altura de cabo Ajo, Cantabria, mientras hacía la ruta Bilbao-Santander, cargado de patatas. El mercante fue conducido a Ferrol siendo la tripulación liberada en la zona republicana, concretamente en la playa de Lastres, Asturias. Es sin embargo difícil de creer que, como declaraba el capitán del *Marta Junquera* al ABC de Madrid, «durante la travesía los marinos del *Königsberg* simpatizaron con nosotros, y en algunas ocasiones, libres de la mirada de los oficiales, llegaron a saludar con el puño en alto»⁴²⁸.

La liberación de la tripulación no fue una iniciativa propia del comandante del *Königsberg*, sino que se basaba en una directiva que el OKM mandó a los buques que se encontraban en aguas españolas. La directiva ordenaba que los barcos que fuesen apresados, deberían ser internados en los puertos *blancos* pero estarían sujetos al derecho de soberanía [*Hoheitsrecht*] alemán⁴²⁹. Por tanto, las

424 ABC de Sevilla, 31 de diciembre de 1936 y 2 de enero de 1937

425 ROMAÑA, J. M. *Historia de la guerra naval en Euskadi*, op.cit. p. 814 y GONZALEZ ECHEGARAY, Rafael: *La marina mercante y el tráfico marítimo en la guerra civil*, op.cit. p. 127

426 La captura está documentada por uno de los marineros de abordaje, cuyos álbumes de fotografías ya han sido comentados en el capítulo 1.

427 PARDO SAN GIL, Juan: *Euzkadiko Gudontzidia: la marina auxiliar de guerra de Euzkadi*, op.cit. p.77, GONZALEZ ECHEGARAY, Rafael: *La marina mercante y el tráfico marítimo en la guerra civil*, op.cit. p. 101 y ABC de Madrid, 4 de enero de 1937

428 PARDO SAN GIL, Juan: *Euzkadiko Gudontzidia: la marina auxiliar de guerra de Euzkadi*, op.cit. p.78, GONZALEZ ECHEGARAY, Rafael: *La marina mercante y el tráfico marítimo en la guerra civil*, op.cit. p. 188 y las declaraciones corresponden a ABC de Madrid, 12 de enero de 1937

429 BA-MA, RM 12-II/10, p. 4, entradas del 1, 7 y 9 de enero

autoridades alemanas mantendrían el derecho a decidir qué hacer con las tripulaciones presas: internarlas, mandarlas a Alemania, devolverlas a la zona gubernamental, enviarlas a la zona sublevada... Probablemente para evitar mayores tensiones, se tomó la decisión de devolver a las tripulaciones a la zona gubernamental. Así ocurrió en el caso del *Marta Junquera*, no así en el del *Aragón*. La tripulación de este barco fue escoltada por el *Karlsruhe* a Cádiz, donde parte de la misma decidió no regresar a la zona republicana. Seis hombres pidieron ser internados en Gibraltar – cosa que los alemanes cumplieron – mientras que el resto fue llevado por el *Graff Spee* a la zona gubernamental⁴³⁰.

Tres días después de la captura del *Marta Junquera*, según informó el ABC de Madrid, el almirante al mando de los buques alemanes en aguas españolas radió un mensaje al Gobierno de la República mediante el cual anunció que se mostraba dispuesto a intercambiar la mercancía y el pasajero retenido del *Palos* a cambio del vapor incautado *Aragón*. Además, prometía suspender nuevas medidas de represalia. La respuesta del Gobierno republicano consistió en ignorar el mensaje, argumentando que no eran comparables lo que consideraban un derecho legítimo – apropiarse de mercancía que consideraban de contrabando – con un «acto de agresión y de guerra»⁴³¹.

El 3 de enero, el OKM informó al AusAmt de su intención de tomar medidas más rigurosas contra las autoridades republicanas. Para ello, pedía permiso para ordenar al comandante de los cruceros alemanes en aguas españolas la emisión de un ultimátum al comandante de Bilbao, estipulando que debido a que no se habían cumplido sus demandas – devolución de la carga sustraída y del pasajero detenido – y considerando esto como una afrenta a la soberanía alemana, este gobierno tomaría nuevas medidas contra la República, a no ser que se liberasen la carga y el pasajero del *Palos*. Suponiendo la respuesta sería negativa, el OKM planteó en este mismo informe, tres tipos posibles de represalias que contemplaban llevar a cabo en caso de no haber cambios en la situación⁴³²:

1.- Nuevas medidas contra los vapores republicanos que navegasen en convoy

2.- Medidas contra las fuerzas navales republicanas que se hallasen en la costa norte de España

430 *Ibidem*. p. 5, entrada del 13 de enero y BA-MA, RM 20/1298, p. 20

431 ABC de Madrid, 4 de enero de 1937

432 SCHMITT, Bernadotte *et alii* (eds.): *Akten zur deutschen Auswärtigen Politik, 1918-1945. Deutschland und der spanische Bürgerkrieg*, *op.cit.* pp. 171-172, documento nº 182

3.- Un posible bombardeo contra un puerto español republicano

En una nota manuscrita sobre este documento, el director del departamento legal del Ministerio de asuntos exteriores, duda sobre la conveniencia de realizar una acción militar directa como las que planteaba la Marina en los puntos 2 y 3, debatiendo si, por contra, sería mejor continuar o quizás aumentar los ataques contra la marina mercante. Un día más tarde, se redactó un memorandum en el que explicaba que el AusAmt estaba de acuerdo con el envío del ultimátum, no en cambio con las medidas planteadas ante una respuesta negativa⁴³³. Su principal argumento contra estas represalias se basaba en su suposición de que, en caso de llevar a cabo estos ataques y no conseguir su objetivo – la liberación de la carga y del detenido – estarían obligados a incrementar más la tensión, pudiendo desencadenarse una espiral de respuestas violentas. Una manera de mantener la tensión sin desencadenar un conflicto abierto entre ambos países, según Gaus, era mantener los ataques contra la marina mercante hasta que se capturase suficiente tonelaje⁴³⁴. La idea subyacente era mantener estos mercantes como rehenes para presionar al gobierno republicano, hasta que sus demandas fuesen satisfechas. Según este memorando, el general Keitel, comandante en jefe de las Fuerzas Armadas, estaba de acuerdo con esta perspectiva y este aseguró que el Ministro de la guerra Blomberg también aceptaría la propuesta.

Este incidente repercutió en la manera de organizar el tráfico mercante alemán. El 31 de diciembre de 1936, el OKM envió una directiva a la oficina de la Marina de guerra en Hamburgo con las siguientes indicaciones⁴³⁵:

«Con el fin de mantener el tráfico de mercantes alemanes fuera de la guerra en aguas españolas, las navieras alemanas deberán navegar de manera confidencial[*vertraulich*, el subrayado es del original]:

- 1.- Los vapores en el Mediterráneo occidental deberán navegar por la costa africana
- 2.- Los vapores destinados a las Islas Baleares deberán dirigirse por el noroeste [de las islas], evitando Menorca [que se encuentra] en manos rojas [*sic*]
- 3.- Los vapores destinados a la costa Mediterránea francesa se dirigirán a puertos [situados al] este u oeste de Cerdeña

433 *Ibidem*, p. 203, documento nº 183

434 No especifica cuánto significaba «suficiente».

435 BA-MA, RM 94/48. p. 13

- 4.- Los vapores deberán mantenerse a unas 60 millas náuticas de la costa española
- 5.- Las rutas a San Sebastián y Pasajes, en manos blancas [*sic*], no [están] disponibles por el momento»

De esta manera se minimizaba la posibilidad de que otro incidente como el del *Palos* pudiese ocurrir. El capitán de navío Backenköler, comandante del crucero *Köln*, escribió en su diario de operaciones las siguientes conclusiones tras el incidente: «la seguridad del tráfico comercial alemán y del viaje por la costa a Pasajes tiene una importancia decisiva tras el caso *Palos*. La repetición de tal incidente debe ser absolutamente evitado». En opinión de Backenköler, era muy difícil escoltar al tráfico en ruta hacia el puerto de Pasajes, ya que el tiempo requerido para cubrir las distancias variaba dependiendo del tipo de barco, de la carga que transportaba y del clima. Así mismo, se quejó de que las navieras no avisaban al OKM cuando sus mercantes se dirigían a dicho puerto, dificultando aún más las labores de escolta⁴³⁶.

A partir del 9 de febrero, el OKM volvió a permitir a los mercantes acceder al puerto de Pasajes, pero sólo si seguían sus indicaciones. Primero la naviera debía comunicarse con la oficina de la Marina de guerra en Hamburgo, proporcionando información sobre cuándo saldrá el mercante del puerto de origen y cuándo se prevee su llegada a Pasajes. El OKM proporcionaría seguridad siempre que pudiese, y en caso de que la zona fuese peligrosa avisaría a los barcos de la zona. Por ello, la condición previa para aprobar el viaje de un mercante a Pasajes, era tener instalado un equipo radiotelegráfico con alcance suficiente como para poder comunicarse con los buques de guerra que patrullaban en aguas españolas⁴³⁷. Estas medidas, ya probadas en el sistema de control y organización de transportes especiales, aseguraría la ruta al puerto de Pasajes hasta la caída de la cornisa cantábrica en manos de las tropas sublevadas.

La respuesta al incidente del *Palos* plantea la duda de si los planes de *represalia* fueron creados como consecuencia de este suceso. Es obvio que el plan Isabella/Úrsula fue creado y llevado a cabo antes de que el mercante alemán fuese apresado, pero la respuesta que las fuerzas navales germanas dieron al incidente sugiere que no existían, en ese momento, planes coherentes y sistemáticos para responder a estas injerencias. Como se ha señalado, en un primer momento la respuesta que se dio a la retención de la mercancía y del pasajero español fue limitada localmente, mutando posteriormente.

436 BA-MA, RM 134/68. pp. 5-6, entrada del 20 de enero de 1937

437 BA-MA, RM 94/48. p. 14

Primero, el 30 de diciembre, se ordenó a un crucero detener al primer mercante español que avistase con rumbo a Bilbao. Un día más tarde se extendió la orden de capturar mercantes a toda la flota alemana en aguas españolas y, cuatro días después el 2 de enero, el OKM planteó tres tipos de represalia que fueron desestimadas por el Ministerio de Asuntos Exteriores. No parece probable que, disponiendo de planes minuciosamente detallados sobre cómo responder a incidentes provocados por la República, las autoridades navales alemanas no planteasen usarlos. Quizás el incidente del *Palos* incitó al OKM a preparar medidas de respuesta ante la posible repetición de una situación similar.

El incidente del *Palos* quedó sin resolver. Si las autoridades alemanas no incrementaron la presión ejercida sobre el gobierno republicano fue porque, en Londres, el Comité de No Intervención ya estaba diseñando un plan para abordar las complicaciones que la guerra civil había creado en torno al tráfico y tránsito mercante en aguas españolas. Este proyecto promovido por el gobierno británico sería conocido como la Patrulla de Control Naval.

La Patrulla de Control Naval

Ante sucesos como el del mercante *Palos*, desde finales de 1936 se planteó en el Comité de No Intervención la posibilidad de crear una operación internacional que frenara el flujo de transporte de material de guerra y de voluntarios extranjero a España⁴³⁸. Mediante este compromiso se pretendía presionar a todas las potencias europeas, obligándolas a firmar un acuerdo que forzase su neutralidad.

La idea inicial propuesta por el gabinete de Anthony Eden consistió en establecer una policía naval integrada por buques británicos que tuviera la prerrogativa de detener y examinar aquellos barcos extranjeros que se acercaran a las costas españolas. No todo el gabinete estaba de acuerdo con esta propuesta. Ejemplo de ello es el Primer Lord del Almirantazgo – el equivalente a Ministro de Marina –, sir Samuel Hoare, que denunciaba esta medida como rupturista con la política de neutralidad que venía llevando a cabo el Imperio Británico⁴³⁹. El gobierno francés estaba de acuerdo con establecer

438 El Comité de No Intervención fue una organización creada en 1936 a sugerencia del gobierno francés para poder asegurar la neutralidad de todos los países respecto a la guerra civil española. El Comité se reunió periódicamente en Londres y contó con la participación de los gobiernos alemán, italiano, portugués y soviético, pese a que todos estos gobiernos intervinieron en España.

439 ALPERT, Michael: *La guerra civil española en el mar*, *op.cit.* p. 248

un control sobre el tráfico naval pero propuso cambios a la iniciativa británica: el control naval debía ser responsabilidad internacional, por tanto no sólo debían participar los buques de la Royal Navy y, además, se debería presionar a ambos bandos españoles a aceptar personal extranjero que controlase el tráfico mercante en sus puertos. Esta última medida no prosperó, debido a las críticas de ambos bandos españoles, así como de Gran Bretaña, Italia, Alemania y la Unión Soviética⁴⁴⁰.

El 20 de enero un subcomité técnico del Comité de No Intervención redactó el primer borrador para el control de voluntarios y material militar con destino a España. El Plan de Control Naval, pese a no satisfacer al Lord del Almirantazgo ni al Estado Mayor de la Marina francesa, fue aprobado por los 27 países del Comité de No Intervención el 18 de marzo⁴⁴¹, creando un comité especial para su control a cargo del vicealmirante neerlandés Van Dulm⁴⁴². El plan contemplaba establecer 130 observadores británicos en la frontera hispano-portuguesa, 130 observadores de diferentes nacionalidades en la frontera francesa y 5 más en Gibraltar. También se situarían 556 observadores listos para embarcar en los mercantes de los países firmantes que se dirigieran a aguas españolas. Estos vigilantes subirían a los barcos que se hallaran en los puertos considerados de paso obligatorio⁴⁴³, revisarían la carga de estos buques y, en caso de no contener material considerado de contrabando, los acompañarían durante su travesía hasta su puerto de destino. La otra faceta de este plan consistía en la creación de una patrulla naval conjunta formada por las flotas de Gran Bretaña, Francia, Italia y Alemania, que controlarían diferentes zonas de la costa española. Su objetivo era establecer otra barrera que, sumada al control de los observadores, dificultarían el envío de material de guerra a España. La patrulla dependería del Comité de No Intervención, que dividió la costa española de la siguiente manera⁴⁴⁴:

440 SABATIER DE LACHADENÈDE, René: *La Marina francesa y la guerra civil española*, *op.cit.* p. 47

441 *Ibidem*, pp. 48- 49. Los países firmantes fueron: Albania, Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Checoslovaquia, Dinamarca, Estado Irlandés [*sic*], Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Inglaterra [*sic*], Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumanía, Rusia [*sic*], Suecia, Turquía y Yugoslavia. Los únicos países europeos que no firmaron, además de las dos facciones españolas, fueron Lichtenstein, Mónaco, Suiza y el Vaticano. Suiza publicó una declaración que mostraba su actitud neutral hacia la situación en España. Estos dos últimos documentos en BA-MA, RM 94/48. pp. 61-62

442 El vicealmirante Maarten Hendrik van Dulm fue esgrimista olímpico – medalla de bronce en París 1924 en la categoría de sable por equipos –, y el encargado de la subsecretaría de marina en el Comité de No Intervención, *Algemeen Handelsblad*, 27 de marzo de 1937, «Een onderhoud met vice-admiraal M.H. Van Dulm». Gracias a Anna Leunissen por su ayuda con el neerlandés.

443 Marsella, Cherburgo, Brest, Le Verdon, Sète, Orán, Palermo, Dover, Gibraltar, Madeira y Lisboa.

444 ALPERT, Michael: *La guerra civil española en el mar*, *op.cit.* p. 286. Cuadro de elaboración propia.

Marina británica	<ul style="list-style-type: none"> – Desde la frontera vasco-francesa hasta cabo Busto – Desde la frontera hispano-portuguesa en Huelva hasta el cabo de Gata – El área marítima de las Islas Canarias
Marina francesa	<ul style="list-style-type: none"> – Desde cabo Busto hasta la desembocadura del río Miño – Las áreas marítimas de Mallorca e Ibiza – La costa del Marruecos español
Marina alemana	<ul style="list-style-type: none"> – Desde cabo Gata hasta Oropesa
Marina italiana	<ul style="list-style-type: none"> – Desde cabo Gata hasta la frontera franco-catalana – El área marítima de Menorca

La distribución de estas zonas no parece aleatoria. Las flotas de los países más cercanos al bando sublevado – Alemania e Italia – controlaron la costa y las rutas comerciales de la República mientras que las marinas francesa y británica – cuyos gobiernos eran teóricamente más afines al gobierno de Valencia – patrullaron la costa del bando rebelde. De este modo se reducirían las posibilidades de que cualquiera de los gobiernos ofreciese un trato de favor a la parte del conflicto que más apoyaran.

Para ninguna de estas decisiones se contó con la participación de los dos bandos españoles, que no fueron incluidos en el Plan de Control Naval debido a lo cual, los barcos que enarbolasen las banderas de estos dos contendientes no podían ser registrados por los miembros de la Patrulla Naval.

La única potencia europea ausente en esta patrulla es la URSS. El embajador soviético en Londres, y por tanto delegado de este país ante el Comité de No Intervención, Ivan Maisky, insistió en el derecho de su país a participar en esta patrulla. El Comité respondió con una propuesta en la que se pedía a las marinas de los 27 países firmantes que participaran y se ofreció a la Marina soviética patrullar la costa gallega. Ante esta propuesta, Maisky cambió su postura y se accedió a que la Unión Soviética no participase en la Patrulla.

Que la URSS no participase pudo deberse a diferentes causas. La Marina soviética, tras la Primera

Guerra Mundial y la guerra civil subsiguiente, había perdido las capacidades de las que disponía la Marina imperial rusa antes del conflicto mundial⁴⁴⁵. Si bien la reconstrucción de la flota fue parte de los objetivos de los planes quinquenales estalinistas, estos se centraron especialmente en la promoción y construcción del arma submarina, dejando de lado la flota de superficie⁴⁴⁶. Esto pudo suponer una gran limitación en caso de que el gobierno soviético quisiese participar en la Patrulla Naval ya que carecían de buques modernos y fiables que pudiesen llevar a cabo las tareas de control. Estas limitaciones podrían haberse anulado con el uso de los puertos franceses o británicos – Gibraltar y Malta –, que podían ofrecer suministros e instalaciones en caso de necesitarlos. Es posible que el temor a que la influencia de la flota soviética impulsase revueltas entre la marinería – como ocurrió durante la Primera Guerra Mundial y, especialmente, la guerra civil rusa⁴⁴⁷ – limitasen esa oferta. Un ejemplo de este temor queda reflejado en la entrada de mayo de 1937 del embajador soviético en Londres. El acorazado soviético *Marat* participó en el desfile naval que celebró la coronación del monarca británico Jorge VI. Como Maisky narra en su diario, las autoridades británicas se sorprendieron por el buen comportamiento de los marineros soviéticos que no protagonizaron ningún altercado ni escándalo, quedando vacía la «prisión» preparada para ellos⁴⁴⁸. Se muestra así una falta de confianza, que pudo haber influido, junto a las limitaciones técnicas soviéticas, en la no participación de dicha marina en la Patrulla Naval.

Para ejercer el control de una manera eficaz y sistemática, el Comité de No Intervención publicó el 8 de marzo de 1937 una serie de normas y protocolos de actuación que reglaron el comportamiento de los observadores que formaron parte de la Patrulla Naval, así como de los que controlaban el tráfico comercial desde los puertos seleccionados y aquellos embarcados en los mercantes. Todas las entidades participantes en el control – observadores y buques de la patrulla naval – debían poseer una copia de cada una de estas normas y protocolos. Entre estas normas se encuentran las obligaciones de los capitanes de mercantes, los derechos y deberes de los observadores, el protocolo que regía cómo y dónde podían desembarcar y alojarse, y la lista de material de guerra cuya exportación a España estaba prohibida⁴⁴⁹.

445 Empero, el primer signo de la decadencia de la Marina imperial rusa fue la derrota en la bahía de Tsushima durante la guerra ruso-japonesa. El estado de la flota rusa durante y tras este conflicto, del cual nunca llegó a recuperarse, puede apreciarse en PLESHAKOV, Constantine: *La última armada del zar: el épico viaje a la batalla de Tsushima*, Turner, Madrid, 2003

446 MONAKOV, Mikhail S., ROHWER, Jürgen: *Stalin's ocean-going fleet*, *op.cit.* pp. 41-57

447 BELL, Christopher, M., ELLEMAN, Bruce A. (eds.): *Naval mutinies of the twentieth century*, *op.cit.* p. 88 y ss.

448 GORODETSKY, Gabriel (ed.): *The Maisky Diaries. Red Ambassador to the Court of St James's 1932-1943*, Yale University Press, 2015, p. 78 Las comillas son del original.

449 BA-MA, RM 94/48. pp. 21-61

Esta lista contaba con 14 tipos de exportaciones consideradas contrabando⁴⁵⁰:

- 1.- Armas de fuego y fusiles, con la excepción de armas para uso deportivo
- 2.- Bayonetas, espadas y lanzas
- 3.- Ametralladoras y rifles de repetición de todos los calibres, y sus accesorios
- 4.- Revólveres y pistolas automáticas
- 5.- Cañones, hobbizers y morteros de todos los calibres, y sus accesorios
- 6.- Munición para 1, 3, 4, y proyectiles y cartuchos para 5
- 7.- Granadas, bombas, torpedos y minas, armados o no, y aparatos para su uso
- 8.- Tanques, vehículos blindados o placas de blindaje de todo tipo
- 9.- Lanzallamas y todo tipo de munición inflamable o para la guerra química
- 10.- Gas mostaza, lewisita, etildicloroarina, metildiclorosina y demás productos químicos inflamables o aptos para la guerra química
- 11.- Polvos para explosivos o para productos de guerra química
- 12.- Aeronaves, ensambladas o por partes, motores de avión, hélices, soportes para armas, piezas de cola y subestructuras de avión
- 13.- Buques de guerra de todo tipo, incluyendo portaaviones y submarinos
- 14.- Piezas de armas y munición

Como se puede ver, el Comité de No Intervención sólo consideró como contrabando aquellos materiales que tuviesen un fin puramente bélico. No se incluyó, por tanto, otros materiales que, si bien podían tener una utilidad bélica, eran muy fáciles de camuflar como material de uso civil: uniformes, coches y camiones, máscaras de gas, piezas y material para barcos – como las que transportaba el *Palos* –, aparatos de radio y telecomunicación... Sin embargo, sorprendentemente, sí se permitía el comercio con armas para tiro deportivo, las cuales podían emplearse en combate. También cabe resaltar la importancia que se da en este documento a la posibilidad de exportar armas químicas o productos y componentes para desarrollarlas, quizás, fruto del miedo a que experiencias como las de la Primera Guerra Mundial o la guerra del Rif pudieran repetirse⁴⁵¹.

450 BA-MA, RM 94/48. p. 47

451 Es conocido el uso de armas químicas por parte del Ejército español durante la guerra del Rif, armas que se usaron con asesoramiento técnico alemán. Sin embargo, esta colaboración no se repitió durante la guerra civil. VIÑAS, Ángel: *Franco, Hitler y el estallido de la guerra civil*, op.cit. pp. 85-112

La Marina alemana participó en esta patrulla con un acorazado de bolsillo, dos cruceros, seis destructores y cuatro submarinos. Sumados al resto de navíos que eran parte de esta iniciativa se llegó al total de 52 buques⁴⁵². A tal cantidad de barcos se le debían añadir los propios de las dos armadas españolas, otros buques de marinas extranjeras – como el barco hospital británico *Maine* que, en Valencia, seguía dando servicio a refugiados – además de la multitud de mercantes que transitaban las aguas españolas, especialmente en el Estrecho de Gibraltar y la zona mediterránea, áreas de gran importancia para el comercio marítimo. La intensidad del tráfico naval, con buques tanto civiles como militares en la zona, dificultó las tareas encargadas por el Comité de No Intervención, ya que las patrullas debían realizar su labor en un entorno complejo – un escenario bélico – en el que numerosos actores – Marinas militares extranjeras participantes o no en la Patrulla, mercantes de todo tipo, buques españoles... – desarrollaban sus actividades, obligados a mantener una posición de neutralidad frente al conflicto.

Para obtener una visión más detallada de cómo fue la labor de la Patrulla Naval, es interesante acudir a los registros de actividad de los buques implicados. El diario de operaciones del crucero *Leipzig* es el más completo al respecto ya que abarca el periodo entre la puesta en marcha de la patrulla – el 12 de marzo de 1937 – hasta la retirada de Alemania de esta operación internacional. Por tanto, es una fuente importante para apreciar la rutina y el modo de funcionar de un buque de este sistema de control⁴⁵³.

El 30 de abril el *Leipzig* se encontraba frente a la costa de Valencia, en su área asignada dentro de la zona de control alemana. Sobre las cuatro de la tarde avistó al mercante francés *Iméréthie II* con rumbo al puerto de Valencia. Desde el *Leipzig*, según el protocolo de actuación, se preguntó al mercante francés a dónde se dirigía. Éste, en vez de responder, puso rumbo a Barcelona. Desde el crucero alemán se exigió al *Iméréthie II* parar inmediatamente y esperar a ser abordados por oficiales alemanes, que comprobarían el destino y la carga del mercante. El oficial al mando del *Leipzig*, el capitán de navío Schenk, reportó en el diario de operaciones que mientras se disponían a mandar un bote al mercante francés, avistaron al destructor francés *Tempête* que seguía la misma ruta que el mercante. Desde el destructor comunicaron al crucero alemán que el *Iméréthie II* era un barco fletado

452 SABATIER DE LACHADENÈDE, René: *La Marina francesa y la guerra civil española*, op.cit. p. 134

453 El registro de operaciones del *Leipzig* durante estas fechas se encuentra en BA-MA, RM 134/73 y 74. Para la descripción de la rutina de este crucero se han usado las entradas del 30 de abril al 7 de mayo en RM 134/73 pp. 6-10. Desgraciadamente no existen estudios sobre la labor de otras Marinas participantes en la Patrulla Naval que puedan servir como comparativa ni, dicho sea de paso, del subcomité que organizó este control desde Londres.

por el gobierno francés para dar servicio a los refugiados franceses en España y que éste contaba con un oficial de control a bordo. Ante esta información, el capitán de navío Schenk dio el visto bueno al mercante francés para acceder a Valencia.

Unas horas después del encuentro con el *Iméréthie II*, el *Leipzig* informaba de haber avistado un mercante español saliendo de Valencia que navegaba dentro del límite de aguas nacionales españolas – y que por tanto no podía registrar –, y un mercante danés, el *Linda*, que llevaba a bordo a un oficial de control que confirmó la ruta del barco – de Castellón a Gandía – siendo su carga, inofensivo zumo de manzana.

En la madrugada del día siguiente, el *Leipzig* abordó al mercante danés *Harrid* para comprobar que, como decía el oficial de control, navegaba sin carga. Además de informar sobre los mercantes que vieron ese día – tres republicanos, uno francés, uno británico y tres daneses –, la tripulación del crucero alemán sólo tuvo la compañía del crucero británico *Arethusa*, que mandó un amistoso saludo [*kameradschaftliche Begrüßung*] que fue correspondido.

El 2 de mayo, casi a las 5 de la madrugada, el *Leipzig* avistó al mercante británico *Syrie* con dirección a Valencia. El crucero alemán ya se había encontrado con este mercante unos días antes, frente a la costa de Orán. En esa ocasión, el *Syrie* navegaba hacia el este, con grandes cajas cargadas en la cubierta. Además, según el registro de la compañía Lloyd, el mercante estaba registrado con la nacionalidad belga, no con la británica⁴⁵⁴.

Ante estos signos que los oficiales del *Leipzig* consideraron sospechosos, pidieron al *Syrie* parar para poder así inspeccionarlo. Durante la inspección se vio que el mercante estaba cargado con carbón y ropa que pretendía descargar en Valencia. Sin embargo, no llevaba a bordo a ningún oficial de control. Desde el *Leipzig* se advirtió al mercante de que estaba incumpliendo la ley del gobierno británico y que, por tanto, no podía dejarle continuar su trayecto y debía dirigirse hacia Gibraltar.

Al serle denegado el paso, el capitán del *Syrie* se puso en contacto con el destructor británico *Woolig* que se hallaba en el puerto de Valencia para pedirle instrucciones. Éste respondió con un escueto «obedezca las instrucciones que reciba del *Leipzig*». El capitán del *Syrie* obedeció las órdenes de

⁴⁵⁴ La compañía Lloyd's Register of Shipping era – y es – una sociedad de clasificación marítima entre cuyas actividades se encuentra el registro de todos los barcos civiles, registro que es publicado anualmente.

dirigirse a Gibraltar pero mientras se dirigía hacia el puerto británico, informó al *Leipzig* de que a bordo disponía de «toda la documentación sobre la carga [del mercante] sellada por el consulado español en Grimsby [en Gran Bretaña]» y preguntaba si dicha documentación le daría acceso al puerto republicano. Desde el crucero alemán sólo obtuvo un no por respuesta y la indicación, una vez más, de tener que dirigirse a Gibraltar.

Tras esta nueva negativa el barco se dirigió al mencionado puerto, pudiendo entrar en Valencia – esta vez sí, con un oficial de control a bordo – el 6 de mayo.

Durante este y el siguiente día el *Leipzig* monitorizó el movimiento de mercantes en su zona: 8 británicos – además del buque hospital *Maine* –, tres franceses, uno noruego, uno sueco, y un panameño que, al no ser su país parte del Comité de No Intervención, no pudo abordar.

Tras varios días de patrulla, el *Leipzig* recibió el 7 de mayo la orden de dirigirse a Palma de Mallorca para repostar, abastecerse y descansar. En él se encontraban diversos buques militares franceses e italianos que, como el crucero alemán, descansaban de sus obligaciones en la Patrulla Naval. Al haber sucedido el día anterior el accidente del dirigible *Hindenburg*, los oficiales de estos buques, así como el gobernador militar de Palma de Mallorca visitaron el *Leipzig* para dar ofrecer sus condolencias. Como muestra de respeto, todas las banderas se mantuvieron a media hasta.

Además de estas actividades sociales, el comandante del *Leipzig* aprovechó su estancia en Mallorca para recabar información sobre las instalaciones del puerto, el tráfico marítimo circundante y noticias sobre la situación general del conflicto en España. Sobre este último punto, el capitán de navío Schenk consideró relevante señalar la conversación que tuvo con el comandante del destructor británico *Hostile* que se hallaba fondeado en Mallorca tras una visita al puerto de Barcelona. El marino británico informó al alemán de la inestabilidad del gobierno *rojo* y del caos que se había apoderado de la ciudad condal. Efectivamente, días antes comenzaron los sucesos conocidos como Jornadas de Mayo, disturbios que propiciaron la caída del gobierno de Largo Caballero⁴⁵⁵.

Este vistazo a la rutina del *Leipzig* durante su participación en la Patrulla Naval, aporta una

455 También denominados Hechos de Mayo o Sucesos de Mayo, estos disturbios y enfrentamientos confrontaron a grupos de ideología anarquista y troskista contra los partidos comunistas y la Generalidad de Cataluña durante los días 3 y 8 de mayo. AGUILERA POVEDANO, Manuel: *Compañeros y camaradas. Las luchas entre antifascistas en la Guerra Civil Española*, Editorial Actas, Madrid, 2012

fotografía panorámica que muestra las dinámicas desarrolladas por los participantes en esta iniciativa, así como algunas de las dificultades ante las que se enfrentaban. Encuentros como el del *Iméréthie II* o el *Syrie* muestran la complejidad de este escenario fluido en el que múltiples actores intervenían constantemente, por ejemplo, para avalar a uno de los mercantes o para ceder toda la autoridad en manos del buque controlador. Resulta interesante la interacción entre tripulaciones de distintas nacionalidades, como se puede ver en el descanso del *Leipzig* en Palma de Mallorca. Se ve aquí una camaradería entre las fuerzas armadas que pudo surgir por los mismos motivos que se desarrollaron comportamientos similares durante la evacuación de ciudadanos extranjeros durante los primeros meses del conflicto⁴⁵⁶. Además del acto de cortesía debido al accidente del *Hindenburg*, las tripulaciones usaron estas oportunidades para comentar los detalles de las operaciones en curso o la situación en España, siendo estos descansos no sólo periodos de asueto, sino también, oportunidades para obtener información.

La eficiencia del Plan de Control Naval fue limitada. Al no contar con la participación de los dos bandos españoles, fue imposible acabar con el transporte de material de guerra y voluntarios. Hay que tener presente que esta iniciativa no fue un bloqueo y, por tanto, transportar estas mercancías a ambos bandos siguió siendo posible, bien mediante mercantes con bandera española o bien con la bandera de un tercer país no involucrado en el Comité de No Intervención, como Panamá. El propio presidente del comité de control, el vicealmirante neerlandés Van Dulm, reconoció que el 19% de los mercantes que iba a España portaba bandera española – gubernamental o sublevada –, y que hubo al menos 24 mercantes que, durante las primeras 6 semanas desde la puesta en marcha de este control, no llevaron observadores y consiguieron llegar a España⁴⁵⁷.

La Marina alemana, pese a ser parte firmante y participante de esta iniciativa, burló las patrullas de inspección mediante las ya comentadas medidas de seguridad que rodeaban a su sistema de transportes especiales. El cambio de la bandera alemana por la panameña fue el último recurso de estos mercantes que, al estar equipados con potentes aparatos de comunicación y contando con la escolta de las marinas rebelde y alemana, pudieron eludir al resto de patrullas.

456 Véase el capítulo 1.

457 ALPERT, Michael: *La guerra civil española en el mar, op.cit.* p. 293

El incidente del *Deutschland*

Como se ha comentado previamente, el denso tráfico marítimo alrededor de y en aguas peninsulares dio pie a incidentes violentos entre las fuerzas españolas – de cualquiera de los dos bandos – y barcos tanto mercantes como militares de otras nacionalidades. El 2 de febrero de 1937, antes de la creación de la Patrulla de Control Naval, el acorazado británico *Royal Oak* y sus destructores de su escolta – *Havock*, *Gipsy* y *Hunter* – fueron atacados mientras navegaban por el Estrecho de Gibraltar por la aviación republicana, sin resultar dañados. Diez días más tarde ese mismo acorazado y el *Havock* fueron atacados en la misma zona, esta vez por la aviación sublevada con igual resultado⁴⁵⁸. Ya siendo parte de la Patrulla Naval, el 8 de abril, el *Royal Oak* junto con sus escoltas los destructores *Blanche*, *Havock*, *Gipsy* y *Gallant* fueron atacados una vez más, esta vez por un avión español cuya facción no pudieron identificar. Una vez más, el ataque se saldó sin daños materiales ni humanos⁴⁵⁹. El destructor *Hunter* apenas un mes después, el 13 de mayo, chocó contra una mina de fabricación alemana frente a la costa de Almería. Las minas habían sido colocadas por las lanchas rápidas de la Marina rebelde *Requeté* y *Falange* la noche del 6 de abril, con la intención de bloquear este puerto⁴⁶⁰. Como consecuencia la embarcación sufrió graves daños, perdió su sistema de radio y la proa quedó inundada. Fallecieron 8 de sus tripulantes y 24 fueron heridos⁴⁶¹. El *Hunter* tuvo que ser remolcado primero a Almería para que sus heridos pudiesen recibir el adecuado tratamiento médico, después fue trasladado a Gibraltar y finalmente a la base naval de Malta, para comenzar las reparaciones.

Estos incidentes provocaron la queja diplomática de las autoridades británicas, las cuales adoptaron medidas de seguridad ante posibles nuevos ataques como pintar las chimeneas de sus buques con los colores de su bandera.

Otras marinas también sufrieron el peligro de navegar en un escenario bélico. El 26 de mayo, aviones gubernamentales bombardearon el puerto de Mallorca habiendo en su rada numerosos buques extranjeros; británicos, alemanes e italianos. Entre ellos se encontraba el crucero auxiliar italiano *Barletta* que descansaba de sus labores en la Patrulla de Control Naval, el cual fue alcanzado por una

458 *Ibidem*, pp. 263-264

459 SABATIER DE LACHADENÈDE, René: *La Marina francesa y la guerra civil española*, *op.cit.* p. 113

460 MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando y Salvador: *La guerra silenciosa y silenciada*, *op.cit.* volumen 3, p. 1608. Como se recordará, estas dos lanchas fueron vendidas por la Marina alemana a la Armada española. Véase el capítulo 2.

461 GRETTON, Peter: *El factor olvidado. La Marina británica y la guerra civil española*, *op.cit.* pp. 256-257

de las bombas, muriendo 6 de sus oficiales y dejando numerosos heridos⁴⁶². Este ataque fue respondido por una queja italo-germana en el Comité de No Intervención, en la cual exigían mayor seguridad para sus embarcaciones.

Este ataque fue ejecutado por un grupo de aviones que el 1 de mayo llegó a la España republicana. Esta remesa de aviones *Katiuska*⁴⁶³ fueron pilotados por aviadores soviéticos debido a que no había pilotos españoles capacitados para su manejo. El puerto de Palma de Mallorca era el puerto principal de la isla, hallándose esta en manos de los sublevados y desde el cual se podía controlar buena parte del tráfico mercante de la costa mediterránea republicana, como los suministros dirigidos a Menorca – en manos gubernamentales – y los que provenían de la Unión Soviética que se descargaban en Valencia o Cartagena. En Mallorca, además, solían fondear los cruceros de la Armada sublevada tales como el *Baleares* que fue atacado el 23 de mayo mientras se encontraba anclado en dicho puerto, recibiendo el impacto de una bomba. Este puerto, como se ha mostrado anteriormente con el caso del *Leipzig*, también era usado por los barcos extranjeros durante los descansos entre sus servicios en la Patrulla de Control Naval pese a que la zona de las Islas Baleares estaba designada como área de control francés.

El acorazado de bolsillo *Deutschland* se encontraba en el puerto de Mallorca en el momento del ataque del 26 de mayo. Ante la posibilidad de que semejante ataque pudiese ocurrir de nuevo, el oficial al mando de los buques alemanes en aguas españolas, el contraalmirante von Fischel, dispuso de nuevas órdenes para hacer frente a la posible amenaza. Tras poner a toda la flota alemana en aguas españolas en alerta, requirió al acorazado de bolsillo *Admiral Scheer* que proporcionara cobertura antiaérea al puerto de Mallorca, dándole permiso para atacar a cualquier avión republicano que sobrevolara la zona, el cual sería automáticamente considerado enemigo⁴⁶⁴. Esta nueva consideración se unía así a las órdenes del 31 de diciembre de 1936 que permitían a los alemanes atacar a los barcos españoles *rojos* si éstos hacían uso de sus armas en su presencia o, en el caso de los submarinos, avistaban un periscopio⁴⁶⁵. También se estipuló usar la rada de Ibiza como zona de

462 SONTAG, Raymond James *et alii* (eds.): *Documents on German Foreign Policy, 1918-1945*, *op.cit.* p. 296, documento nº 267 y SOLÉ I SABATÉ, Josep María, VILLARROYA, Joan: *España en llamas. La guerra civil desde el aire*, *op.cit.* p. 94

463 Es el nombre dado en este conflicto al bombardero medio Tupolev SB-2, FRANK, Williard C. Jr.: «Naval Operations in the Spanish Civil War, 1936-1939», *Naval War College Review*, vol. 37, nº 1, 1984, pp. 24-55; p. 40

464 FRANK, Williard C. Jr. «Misperception and Incidents at Sea: The Deutschland and Leipzig Crises, 1937», *Naval War College Review*, nº 47, pp. 31-46; p. 33

465 BA-MA, RM 94/48, p. 15

fonda y repostaje, por ser este puerto menos frecuentado que el de Palma de Mallorca y encontrarse más cerca de la zona de patrulla de la Marina alemana.

Es interesante la elección del puerto de Ibiza. Según una nota diplomática francesa, desde el 14 de abril, los buques participantes en la Patrulla de Control Naval podían hacer uso de las instalaciones portuarias de Orán, tanto para el descanso de las tripulaciones, como para adquirir provisiones⁴⁶⁶. Quizás se eligió Ibiza por su cercanía a la zona de patrulla alemana o quizás las autoridades navales alemanas confiaron en que no habría más ataques a Mallorca – debido a las protestas y a las medidas de seguridad tomadas – y prefirieron no desplazar sus buques tan lejos como a Orán. Es preciso recordar que, al igual que en el caso de Mallorca, Ibiza se encontraba bajo la supervisión de la Marina francesa, no de la alemana y que el envío del *Deutschland* a esta isla no fue comunicado a ninguna de las autoridades de las facciones españolas.

Días antes de los bombardeos a Mallorca antes señalados, el mercante española *Magallanes* había salido de puerto soviético cargado con armas para la República. Este buque planeaba llegar a la altura de Argelia el 30 de mayo, donde una escolta de la Marina republicana le acompañaría hasta llegar a Cartagena. Sabiendo las autoridades republicanas que los sublevados se encontraban tras la pista del mercante⁴⁶⁷, decidieron montar una operación de distracción con la que pensaron atraer a los barcos sublevados lejos de la trayectoria del mercante, especialmente al más poderoso en aguas Mediterráneas, el crucero *Baleares*.

El plan consistía en bombardear, tanto por mar como por aire, la ciudad de Ibiza durante la tarde del 29 de mayo para que la flota de escolta, aprovechándose de la oscuridad del ocaso, alcanzara al *Magallanes* y pudiera escoltarlo hasta Cartagena.

En el puerto ibicenco es donde se encontraba anclado el *Deutschland* cuando a las 18.50 del 29 de mayo la tripulación avistó a quince millas al este de su posición a la futura escolta del *Magallanes*⁴⁶⁸: los cruceros *Libertad* y *Méndez Núñez* y 8 destructores. Mientras avanzaban, cuatro de los destructores se separaron del grupo y se acercaron al puerto, en formación de línea de tiro. El capitán

466 BA-MA, RM 94/48, p. 7

467 FRANK, Williard C. Jr.: «Misperception and Incidents at Sea: The Deutschland and Leipzig Crises, 1937», *op.cit.* p. 35

468 La secuencia del ataque al acorazado ha sido tomada de BA-MA, RM 134/36 y FRANK, Williard C. Jr.: «Misperception and Incidents at Sea: The Deutschland and Leipzig Crises, 1937», *op.cit.* p. 35

Fanger, a bordo del *Deutschland*, se comunicó con los destructores y les pidió que viraran y se alejaran de la costa. En ese momento dos bombarderos *Katiuska* atacaron al acorazado alemán usando el atardecer como cobertura, que dificultaba su detección. Para cuando la alarma antiaérea del acorazado empezó a sonar, los aviones habían sobrevolado el buque dejando caer cuatro bombas de 50 kilos cada una. El ataque cogió a la tripulación desprevenida ya que en esos momentos se encontraban disfrutando de un descanso tras la cena. Una de las bombas penetró la cubierta y explotó bajo ella provocando un gran fuego alimentado por el almacén de pintura – material altamente inflamable. Otra de las bombas explotó en la cubierta donde se encontraban numerosos marineros descansando. El explosivo lanzó metralla alrededor y prendió fuego al hidroavión del barco. La tercera destruyó la barca del capitán⁴⁶⁹ y la cuarta falló su objetivo, cayendo al agua.

El balance oficial del número de víctimas tras el bombardeo fue de 31 muertos y 75 heridos. Esta es la cifra que se da en el registro del buque⁴⁷⁰ aunque diversos autores han contribuido a un baile de cifras, especialmente en el caso de los heridos. Michael Alpert en *La guerra civil española en el mar*⁴⁷¹ anota 70 heridos y el almirante Raeder en sus memorias los cifra en 78⁴⁷². También hay discrepancias entre las cifras que se comunicaron desde el AusAmt al resto de países. Por ejemplo, al embajador británico se le comunicó el 30 de mayo que durante el ataque habían fallecido 20 marineros y 73 se encontraban heridos⁴⁷³, mientras que el embajador alemán en Washington expuso al gobierno estadounidense de que el resultado del «inaudito ataque» [*unerhörten Überfall*] había sido de 20 fallecidos y 80 heridos⁴⁷⁴. Quizás estas discrepancias se deban a lo amplia y variable que puede ser la categoría «herido» y a cuándo se hizo el recuento. Probablemente varios de los heridos sufrieron pequeñas lesiones que al poco tiempo fueron sanadas y otros, debido a la gravedad de las mismas, fallecieron.

Tras el ataque aéreo al acorazado, los destructores republicanos que seguían en la zona comenzaron a bombardear el puerto de Ibiza⁴⁷⁵. Algunas de las salvas cayeron tan cerca del acorazado que, en un

469 Los buques de gran calado solían transportar varias barcas de madera que permitiese a la tripulación visitar puertos de poco calado u otros buques. El capitán solía tener reservada una de ellas para visitas oficiales y otros actos de protocolo.

470 En el diario de operaciones del acorazado *Deutschland*, entrada del 30 de mayo de 1937 BA-MA, RM 134/36

471 En p. 269

472 RAEDER, Erich. *Mi vida. op.cit.* p. 265

473 SCHMITT, Bernadotte *et alii* (eds.): *Akten zur deutschen Auswärtigen Politik, 1918-1945. Deutschland und der spanische Bürgerkrieg*, serie D, tomo III, *op.cit.* pp. 251-252, documento n.º 267

474 *Ibidem*, p. 256

475 La exposición de esta parte del incidente se ha recogido de FRANK, Williard C. Jr.: «Misperception and Incidents at Sea: The Deutschland and Leipzig Crises, 1937», *op.cit.* pp. 35-36

principio, el contraalmirante von Fischel, comandante del *Deutschland*, pensó que su buque estaba siendo atacado por los destructores, no por la aviación republicana. Pese a que los oficiales alemanes intentaron responder atacando a los destructores, el caótico estado de la tripulación, con un grave incendio a bordo – por el impacto en el almacén de pintura – y decenas de heridos y fallecidos lo impidió. El torpedero *Leopard*, que también se encontraba en el puerto, colaboró rescatando a los marineros que habían caído al mar además de luchando contra el fuego, que fue controlado veinte minutos después del ataque. Para cuando se pudo recuperar un atisbo de normalidad en el acorazado, tanto los *Katiuska* como la flota republicana se encontraban fuera de alcance.

Ante la cantidad de bajas que había en el *Deutschland*, los oficiales alemanes decidieron dirigirse hacia la base británica de Gibraltar para que se atendiese a los heridos y se pudiesen llevar a cabo las reparaciones necesarias. Las autoridades de la base británica prepararon el hospital para atender a los heridos que fueron tratados con extremo cuidado según Erich Raeder⁴⁷⁶. Los muertos se enterraron en el cementerio de Gibraltar tras un ceremonioso desfile en el que participaron tropas de ambos países, mientras que los heridos fueron tratados por enfermeras británicas que volaron a la base del peñón *ex profeso*⁴⁷⁷. Tras hacer las reparaciones necesarias y tratar a los heridos, el acorazado levó anclas una vez exhumados los cadáveres enterrados ya que, a petición de Hitler, éstos fueron repatriados a Alemania⁴⁷⁸.

En cuanto el gobierno alemán se hizo eco del ataque, el gobierno republicano reconoció la responsabilidad del acto, pero se exculpó acusando a los alemanes de haber disparado fuego antiaéreo contra los aviones sin haber recibido provocación. Según la agencia de prensa republicana en París, los pilotos de los *Katiuska* afirmaban haber sido disparados por el acorazado, siendo su contraataque puramente defensivo. Además, acusaron a las autoridades alemanas de no haber avisado con antelación de que su acorazado se encontraba en Ibiza, una zona que correspondía patrullar a la Marina francesa, no a la alemana⁴⁷⁹. Desde el bando sublevado se acusó al gobierno de Valencia de buscar, con este ataque, una conflagración internacional que sería el «único recurso al que confía la salvación de la horda revolucionaria»⁴⁸⁰. El gobierno alemán anunció que se retiraba del Comité de

476 RAEDER, Erich: *Mi vida, op.cit.* p. 266

477 MEDLICOTT, W. M. *et alii* (eds.): *Documents on British foreign policy: 1919-1939*, segunda serie, volumen XVIII *op.cit.* pp. 823-825

478 El transporte de los cadáveres y los heridos a Alemania quedó a cargo de los buques militares. En el caso de los heridos, fueron repatriados una vez estuviesen en condiciones para viajar. BA-MA, RM 134/69 p. 5

479 ALPERT, Michael: *La guerra civil española en el mar, op.cit.* p. 298

480 ABC de Sevilla, 1 de junio de 1937

No Intervención a consecuencia del incidente, como se puede observar en un comunicado del Ministerio de Exteriores alemán a la embajada británica⁴⁸¹:

El Gobierno del Reich ya no participará en el sistema de control ni en las deliberaciones del Comité de No Intervención hasta que se le haya dado cierta garantía contra la repetición de tales incidentes. Las medidas que se tomarán contra los gobernantes rojos en respuesta al ataque traidor sin precedentes, por supuesto, serán decididas por el Gobierno del Reich a su propia discreción. También se ha instruido a sus buques de guerra que mientras dure esta situación que hagan uso de sus armas para defenderse de cualquier avión o buque de guerra español rojo que se aproxime.

En solidaridad con Alemania, Italia también se ausentó en ambos organismos y Portugal retiró a sus agentes de control, manteniéndose en el Comité pero denunciando su incapacidad para garantizar la seguridad de los participantes en la patrulla⁴⁸².

Se desconoce el motivo por el cual fue atacado el acorazado *Deutschland*. No se ha encontrado evidencia alguna de que fuese un ataque premeditado con la intención, como acusaban desde el ABC de Sevilla, de extender la guerra civil a Europa. Es posible que el incidente fuese genuinamente fortuito y se debiese a un error de identificación por parte de los pilotos de los *Katiuska*. El *Deutschland* se encontraba fuera de su zona de patrulla y, como se ha señalado anteriormente, Ibiza no dependía del control alemán sino francés. Por tanto, es posible que los pilotos soviéticos identificaran erróneamente el buque germano y lo confundieran con uno de la Armada sublevada. Desde el gobierno republicano se insistió en estas circunstancias – que el acorazado se encontraba fuera de su zona, sin dar cuenta de ello – como eximente sobre su culpabilidad⁴⁸³, pero esto no detuvo al gobierno alemán en su represalia.

El bombardeo de Almería

Como respuesta al bombardeo del *Deutschland* el gobierno alemán anunció el 30 de mayo su retirada de la Patrulla de Control Naval, al menos hasta que se pudiese garantizar que sucesos semejantes no

481 SCHMITT, Bernadotte *et alii* (eds.): *Akten zur deutschen Auswärtigen Politik, 1918-1945. Deutschland und der spanische Bürgerkrieg*, serie D, tomo III, *op.cit.* p. 252, documento nº 268. Italia se sumó en solidaridad con Alemania

482 ABC de Sevilla, 3 de junio de 1937

483 ABC de Madrid, 1 de junio de 1937. En un primer momento de confusión, se creyó que el acorazado atacado fue el *Almirante Scheer* [*sic*], artículo «La noticia en Berlín» en el mismo periódico el 30 de mayo.

podrían ocurrir de nuevo o, que en caso de suceder, los culpables fuesen castigados. Hitler, en contra de la opinión del ministro de Marina Raeder y del ministro de guerra von Blomberg, deseaba vengarse del ataque bombardeando uno de los principales puertos republicanos, preferiblemente Valencia o Cartagena⁴⁸⁴. La elección de estos puertos como objetivo de la represalia es bastante clara: Valencia era la sede del gobierno republicano, además de su puerto comercial más relevante y Cartagena era la base militar de la Marina republicana. Sin embargo, la venganza por los marinos alemanes fallecidos no se dirigió con estas ciudades sino contra Almería.

El motivo por el cuál se eligió esta ciudad y no otra puede deberse a las siguientes razones⁴⁸⁵. En un primer lugar, Almería se encuentra abierta al mar, pues se haya enclavada en una bahía que no tiene protecciones naturales que pudiesen limitar el movimiento de los buques. Las defensas del puerto eran muy limitadas, sin armas que pudiesen dañar a los posibles atacantes. Además, no había en aquel momento buque militar alguno que pudiese defender la ciudad. Almería era un puerto de segunda categoría dentro del sistema logístico de la República y quizás por eso se eligió como objetivo. Al no tener la fama y la importancia de otras ciudades costeras como Valencia o Barcelona, su elección podía reducir las inevitables protestas internacionales.

En este punto es preciso recordar los planes de *represalia* con los que comienza este capítulo. Ninguna de estas operaciones se había diseñado con el objetivo de atacar Almería, sino otros puertos mediterráneos en manos de la República. Si bien las razones expuestas anteriormente ayudan a comprender por qué se eligió Almería como ciudad a bombardear, no explican por qué se dejaron de lado los planes de *represalia*. La mayoría de ellos no están fechados, por lo tanto es difícil saber si ya estaban diseñados antes del incidente del *Deutschland* o si, por contra, se planificaron posteriormente. El plan Kantate, sí está fechado, concretamente el 15 de junio de 1937. ¿Es posible que los planes de *represalia* se diseñaran tras este incidente? Resulta improbable en el caso de la operación Isabella pues esta se llevó a cabo a finales de 1936, pero podría ser el caso del resto de *represalias*. Si ese hubiese sido el caso, conllevaría a que 8 de estas operaciones se hubiesen planificado en menos de 18 días – del 29 de mayo, fecha del ataque al *Deutschland* al 15 de junio –. No parece mucho tiempo para el desarrollo de planes tan minuciosos, pero podría ser factible. Quizás

484 FRANK, Williard C. Jr.: «Misperception and Incidents at Sea: The Deutschland and Leipzig Crises, 1937», *op.cit.* p.38

485 QUIROSA-CHEYROUZE MUÑOZ, Rafael: «La intervención alemana: el bombardeo de Almería», en GÓMEZ OLIVER, Miguel Carlos, RUIZ-MANJÓN CABEZA, Octavio: *Los nuevos historiadores ante la Guerra Civil española*, Diputación de Granada, Granada, 1990, pp. 175-186; p.178

esta es la razón por la que no se aplicó ninguno de los castigos planificados y se bombardeó Alicante.

La madrugada del 31 de mayo el acorazado de bolsillo *Admiral Scheer* y los torpederos *Albatros*, *Leopard*, *Lluchs* y *Seeadler* atacaron Almería⁴⁸⁶. Durante el ataque se dispararon 275 proyectiles de diferente calibre contra la ciudad, provocando la muerte de numerosas personas, además, de ser destruidos total o parcialmente 35 edificios⁴⁸⁷. La batería de costa que protegía la entrada del puerto respondió con 60 disparos que no llegaron a impactar en ninguno de los buques atacantes⁴⁸⁸. Hay también en este caso discrepancias entre las cifras de fallecidos a causa del ataque. Michael Alpert señala que murieron 19 personas y 55 fueron heridas, todas ellas civiles⁴⁸⁹. Sin embargo, Rafael Quirosa, citando el Registro Civil almeriense, recoge 31 defunciones producidas por la metralla del bombardeo desde el 31 de mayo, día del ataque, al 9 de junio. De estos finados, hubo varios militares u hombres pertenecientes a los cuerpos de seguridad: un policía municipal, un guardia de asalto, dos carabineros, tres soldados y tres miembros de las Brigadas Internacionales, por tanto, no todas las víctimas fueron civiles⁴⁹⁰.

Las respuestas al ataque no se hicieron esperar. Indalecio Prieto, ministro de Defensa Nacional de la República, sugirió como respuesta al bombardeo atacar a todo barco alemán que se encontrara en el Mediterráneo occidental. Con ello pretendía que Alemania o bien abandonase la causa de los generales rebeldes, o bien el conflicto entre ambos países escalase y llegase a una guerra abierta que involucrase al resto de potencias europeas. Los ministros comunistas del gobierno republicano se opusieron a esta medida, por tanto, no salió adelante⁴⁹¹. Álvarez del Vayo, representante de la República ante la Sociedad de Naciones, elevó una queja para convocar a la asamblea, que fue apoyada por los representantes soviéticos aunque no logró su objetivo⁴⁹². Por contra, desde el ABC de Sevilla se aclamó la acción alemana, señalando cómo los buques germanos habían destruido las

486 *Ibidem*, p.179. Jesús María Salas Larrazábal en *La ayuda alemana a España 1936-1939* añade al grupo del *Almiral* [*sic*, por *Admiral*] *Scheer* el crucero *Leipzig* sin aportar la fuente de la que obtuvo este dato.

487 QUIROSA MUÑOZ, Rafael: «La intervención alemana: el bombardeo de Almería», *op.cit.* p.180 y ALPERT, Michael: *La guerra civil española en el mar*, *op.cit.* p. 299

488 En la nota oficial del gobierno republicano al respecto del bombardeo se afirma erróneamente que uno de los proyectiles alcanzó a uno de los destructores. ABC de Madrid, «Primera nota oficial del bombardeo», 31 de mayo de 1937

489 ALPERT, Michael: *La guerra civil española en el mar*, *op.cit.* p. 299

490 QUIROSA MUÑOZ, Rafael: «La intervención alemana: el bombardeo de Almería», *op.cit.* p.180

491 ALPERT, Michael: *La guerra civil española en el mar*, *op.cit.* p. 300

492 ABC de Madrid, 1 de junio de 1937 y nota del cónsul alemán en Ginebra al Auswärtiges Amt en SCHMITT, Bernadotte *et alii* (eds.): *Akten zur deutschen Auswärtigen Politik, 1918-1945. Deutschland und der spanische Bürgerkrieg*, serie D, tomo III, *op.cit.* p. 257

instalaciones del puerto y «reducid[o] al silencio a las baterías rojas»⁴⁹³. Este comentario sobre el ataque a instalaciones que podrían ser consideradas militares encaja con la justificación alemana de atacar Almería por ser una «ciudad fortificada» [*befestigte Stadt*]⁴⁹⁴, lo cual contradice las capacidades defensivas reales de la ciudad.

Ante el enfrentamiento entre Alemania y la República y para evitar la escalada del conflicto, el Comité de No Intervención convocó una reunión el 31 de mayo, durante la cual los asientos italiano y germano permanecieron vacíos. El delegado ruso se quejó de que la represalia contra Almería se llevó a cabo antes de realizar cualquier tipo de investigación sobre las causas del ataque contra el *Deutschland*. Se intentó, por parte del resto de gobiernos del comité, que Alemania e Italia volvieran a participar en él, cosa que sólo lograron tras acordar un plan que establecía cómo lidiar en caso de que sucesos similares volvieran a ocurrir. Tras arduas negociaciones se llegó a un acuerdo – basado en una propuesta del OKM⁴⁹⁵ –, firmado el 12 de junio, en el que se pedía a ambas facciones españolas que respetasen los buques de guerra del resto de países, tanto en alta mar como «en otras partes»⁴⁹⁶. En el caso de que un incidente como el que afectó al *Royal Oak* o al *Deutschland* volviese a suceder, las cuatro potencias de la Patrulla Naval se comprometieron a buscar una solución acordada, considerando especialmente la opinión del país afectado por el incidente⁴⁹⁷. A pesar de las insistencias del embajador francés, no se creó un cuartel general internacional que gestionase la Patrulla Naval, ni que los buques militares incorporasen observadores neutrales en ellos. El acuerdo asignaba varios puertos como base para las patrullas navales en donde se respetarían las zonas de seguridad⁴⁹⁸. Mediante este compromiso se consiguió que las Marinas italiana y germana volvieran a patrullar sus sectores y se sentaran de nuevo en el Comité de No Intervención⁴⁹⁹.

493 ABC de Sevilla, artículo «Como acción de represalia», 2 de junio de 1937. Las baterías artilleras – de limitado calibre – quedaron indemnes, siendo el núcleo urbano el más afectado por el ataque.

494 Explicación del general Bötticher, agregado militar a la embajada estadounidense, a las autoridades militares de dicho país, en SCHMITT, Bernadotte *et alii* (eds.): *Akten zur deutschen Auswärtigen Politik, 1918-1945. Deutschland und der spanische Bürgerkrieg*, serie D, tomo III, *op.cit.* pp. 257-258

495 SONTAG, Raymond James *et alii* (eds.): *Documents on German foreign policy, 1918-1945*, volumen I, p. 306, documento nº 278

496 Ante la diferencia de opinión sobre qué se consideraban aguas territoriales españolas, se usó esta fórmula para abarcar así cualquier posibilidad.

497 MEDLICOTT, W.N. *et alii* (eds.): *Documents on British foreign policy: 1919-1939*, segunda serie, volumen XVIII, *op.cit.* p. 836

498 SONTAG, Raymond James *et alii* (eds.): *Documents on German foreign policy, 1918-1945*, volumen I, p. 324-327, documentos nº 304 y 305. Debido al incidente con el crucero *Leipzig* no dio tiempo a la designación de dichos puertos.

499 MEDLICOTT, W.N. *et alii* (eds.): *Documents on British foreign policy: 1919-1939*, segunda serie, volumen XVIII, *op.cit.* p. 301

El incidente del *Leipzig* y el fin de la Patrulla Naval

A mediados de junio de 1937 sucedieron los incidentes que llevarían a Alemania e Italia al abandono definitivo de la Patrulla de Control Naval. Desde el ataque al acorazado *Deutschland*, todas las naves alemanas en aguas españolas operaron bajo la alerta de guerra [*Kriegswache*], ya que tenían la posibilidad de ser atacados de nuevo⁵⁰⁰. Los marinos alemanes estaban especialmente preocupados por dos posibles modos de ataque contra los cuales disponían de recursos limitados: un ataque aéreo – como el realizado contra el acorazado – o un ataque mediante submarinos y lanchas rápidas. Durante los días tras el bombardeo en Ibiza – del 9 al 14 de junio, especialmente – fueron numerosas las alertas antiaéreas, alertas que se activaban en cuanto se avistaba un avión español⁵⁰¹. Hubo además otros focos de tensión entre las fuerzas republicanas y las alemanas. El 12 de ese mes el capitán del crucero *Leipzig* protestó porque durante la noche anterior, mientras llevaban a cabo las tareas de la Patrulla Naval, dos destructores *rojos* realizaron movimientos que «debían considerarse como una amenaza peligrosa»⁵⁰². Al parecer esta era la segunda vez que ocurría, ya que días antes otros destructores tomaron una «postura amenazadora» contra el mismo crucero⁵⁰³. Sin embargo, fueron unas supuestas operaciones submarinas las que provocaron el incidente que llevaría a la salida de Alemania e Italia de la Patrulla de Control Naval.

La mañana de 15 de junio frente a la costa de Orán, el crucero *Leipzig* navegaba junto con los torpederos de la 2º Flotilla de Torpederos cuando los hidrofónicos del crucero avisaron a su comandante, el capitán de navío Schenk, de haber oído el sonido de tres torpedos siendo disparados contra su buque⁵⁰⁴. Ante esta amenaza, Schenk puso el buque en alerta y ordenó inmediatamente realizar maniobras de evasión. Dado que el resto de la tripulación no divisó en el mar ningún periscopio ni las características estelas que los torpedos dejan tras de sí, se consideró una falsa alarma⁵⁰⁵. Sin embargo, Schenk sospechaba, según lo que escribió en el cuaderno de bitácora, que el crucero había sido objeto de un ataque submarino. El personal de los sistemas de escucha del crucero

500 BA-MA, RM 134/74 p. 9

501 BA-MA, RM 134/74 pp. 10-12 y 16

502 BA-MA, RM 20/1317 p. 5, reporte del OKM al AusAmt.

503 *Ibidem*.

504 Salvo que se especifique lo contrario, el relato de lo sucedido durante estos días en el crucero *Leipzig* se ha obtenido del cuaderno de bitácora del buque y de los informes de las investigaciones realizadas por la Kriegsmarine respecto a los ataques, en BA-MA, 134/74. Los torpederos de la 2º flotilla eran: *Albatros*, *Leopard*, *Luchs* y *Seeadler*.

505 p. 18

aseguraba que el sonido que habían percibido era el de un disparo de torpedo, el cual habían podido oír sin problemas por la falta de interferencias. Como medida de seguridad el comandante decidió tomar un rumbo más seguro – evitando zonas con poca maniobrabilidad – y ordenó a los torpederos que se mantuviesen en alerta anti submarina⁵⁰⁶.

Tres días más tarde, se volvió a activar la alarma anti submarina en el *Leipzig*; los hidrofónicos volvieron a detectar otro ataque con torpedos⁵⁰⁷. Una vez más el crucero realizó maniobras evasivas navegando en zigzag, durante las cuales varios tripulantes observaron una gran columna de burbujas que ascendía a babor. Las burbujas podían ser – así lo interpretaron los marinos alemanes – resultado del disparo de un torpedo⁵⁰⁸. Como se informa en el cuaderno de bitácora, los hidrofónicos aseguraban que el disparo que oyeron provenía de estribor, mientras que las burbujas fueron avistadas a babor, por lo que se llegó a la conclusión de que, en este caso, habían sido dos los submarinos que habían atacado al *Leipzig*⁵⁰⁹. La posibilidad de que fuesen dos los submarinos atacantes no está recogido en las descripciones historiográficas más detalladas del incidente, cuando fue uno de los datos principales que las investigaciones de la Marina alemana intentó dilucidar con mayor énfasis⁵¹⁰.

Tras estas dos alertas de ataque, el capitán de navío Schenk decidió dirigir su flotilla hacia el área de Gibraltar, para alejarse de la zona de ataque y poder iniciar una investigación de lo sucedido. La falta de pruebas fehacientes y las repercusiones diplomáticas que podría tener la confirmación de estos ataques llevó a una investigación exhaustiva al respecto. Fruto de ello es un informe de 25 páginas en los que se detallan las acciones de la tripulación durante esos dos incidentes, además de las comprobaciones *ex post*, recurriendo a entrevistas con la tripulación y evaluaciones técnicas⁵¹¹.

Según este informe, el ataque del 15 de junio fue considerado una falsa alarma por la falta de pruebas más allá de la escucha hidrofónica y porque no se creía posible que la Armada republicana pudiese

506 p. 19

507 p. 26

508 Al disparar un torpedo en inmersión también se expulsa una gran cantidad de aire que, al contacto con el agua, crea una columna de burbujas. FRANK, Williard C. Jr.: «Misperception and Incidents at Sea: The Deutschland and Leipzig Crises, 1937», *op.cit.* pp. 40-41

509 pp. 26-27

510 Esta circunstancia está ausente tanto en la sección que dedica Michael Alpert al incidente en *La guerra civil española en el mar*, como el artículo detallado y profuso en detalles de Williard C. Jr. Frank «Misperception and Incidents at Sea: The Deutschland and Leipzig Crises, 1937». *op.cit.*

511 pp. 28-53

patrullar esa zona de la costa africana. Schenk confesó que, hasta que no tuvo que mandar un informe sobre el incidente no vio los hechos bajo una luz diferente. Al parecer no había considerado la posibilidad de que, desde la base de Mahón – la otra base de submarinos republicanos, junto a Cartagena –, los *rojos* podían haber enviado algún submarino que atacase al *Leipzig*. Además, el personal de escucha del crucero insistía en haber escuchado el sonido de un torpedo que, según ellos, era muy característico.

Durante el incidente del 18 de junio, Schenk no se encontraba en su puesto de mando, estando este en manos del oficial de guardia, el capitán de fragata Mirow. El jefe de comunicaciones, el capitán Jäcksel, en torno a las tres y media de la tarde le informó de que uno de los hidrofónicos había detectado el sonido de un torpedo siendo lanzado en el área de estribor. Como respuesta, Mirow ordenó maniobras evasivas y puso el buque en alerta anti submarina. En ese momento Schenk retomó el mando del crucero.

Tras la maniobra de evasión se avistó el rastro de un torpedo – la columna de burbujas – a babor, dando pie a la teoría de que el crucero estaba siendo atacado por dos submarinos. En el informe se explica cómo el segundo torpedo se habría disparado justo antes de haberse activado la alarma, lo cual habría impedido al sistema de escucha detectarlo.

El comandante del crucero, en el informe, expone que no dudó en absoluto del testimonio del personal de escucha. Según el testimonio del personal, así como de otros oficiales que habían servido en puestos de escucha⁵¹², el ruido efectuado por un torpedo era muy característico, difícil de confundir con los ruidos de fondo que provocaban el mar o los motores de otros barcos. Schenk no dudaba de la fiabilidad de los hidrofónicos, ya que en ningún momento de la travesía del crucero – ni antes ni después de los ataques – mandaron mensajes de alerta. Además, durante el desarrollo de la investigación se descubrieron otros dos factores que daban mayor empaque a la teoría de los dos submarinos.

Tras abandonar la zona que patrullaba, el *Leipzig* se desplazó al puerto de Cádiz al cual llegó el 19 de junio, donde esperó órdenes del OKM y, mientras tanto, se realizó el informe sobre los supuestos ataques. En el puerto, se ordenó a los buzos del crucero inspeccionar el casco del buque, buscando

512 En especial el testimonio de un capitán que afirmaba haber servido como oficial de escucha en el crucero *Köln*

posibles señales o marcas que indicasen el impacto de un torpedo que, por algún desconocido motivo, no llegase a explotar. Así fue como, en la zona de babor, hallaron una marca de impacto de 15 centímetros de diámetro y 4 milímetros de profundidad. También durante la espera en Cádiz se llevaron a cabo entrevistas con varios miembros de la tripulación. Estas entrevistas resultan relevantes por sacar a la luz otra prueba más que confirmaría la hipótesis del segundo ataque. Según varios fogoneros, después de haber sido activada la alarma anti submarina oyeron un fuerte impacto a babor, proveniente del exterior del buque. El cabo primero Schröter describió el sonido como el golpe de un martillo, mientras que los cabos Steufmehl y Schenk asumieron que se trataba de un ataque, recordando el primero que quedó muy asustado [*sehr erschrocken*]. A estas declaraciones se añadían las de tres de los jefes de máquinas del crucero⁵¹³ y la del cabo Gocke que intentó tranquilizar al cabo Steufmehl.

Con todos estos datos y testimonios, el comandante del *Leipzig* dio por sentado que el crucero había sido atacado en dos ocasiones por submarinos *rojos* o rusos [*sic*, por soviéticos] y, la segunda de ellas, por dos de estos submarinos. Por ello, pidió al OKM el ascenso de los marineros Jacob Schausten y Willi Witt ya que, como encargados del servicio hidrofónico, «habían llevado a cabo su servicio [...] de manera excelente y gracias a su prudencia se pudo poner el buque fuera de peligro»⁵¹⁴.

Tras comunicar estos hechos al OKM, el gobierno alemán se quejó en el Comité de No Intervención ya que no dudaron de que el ataque era obra de submarinos republicanos. En un comunicado enviado el 19 de junio por el AusAmt a las embajadas en Gran Bretaña – y por tanto también al Comité –, en Francia e Italia, se exponía esta «nueva provocación sin precedentes por parte de los Bolcheviques incendiarios»⁵¹⁵. En el comunicado se exponen los hechos ocurridos el 15 y el 18 de junio, y en él se afirma que no se había dado a conocer antes lo ocurrido el día 15 porque, como el crucero no había sido alcanzado, necesitaron de más tiempo para confirmar sus sospechas: que el buque había sido atacado por submarinos «hispano-bolcheviques». Esta confirmación se obtuvo con el segundo ataque, aunque no comentan la teoría del segundo submarino. Quizás esto se deba a que el informe que recogió los testimonios y los datos que sostenían esta teoría se escribió y envió el mismo 19 de junio, por lo que seguramente no tuvieron tiempo para incluirlo en el comunicado. La nota

513 Hinrichs, Häuser y Seifert

514 p. 40

515 SONTAG, Raymond James *et alii* (eds.): *Documents on German foreign policy, 1918-1945*, volumen I, pp. 354-356, documento n° 339

diplomática terminaba con la poco sutil amenaza de que el gobierno alemán no pensaba quedarse quieto observando estos ataques por parte de submarinos piratas «hispano-bolcheviques» hasta que uno de sus torpedos acertase.

Tanto el gobierno británico como el francés dudaron de la existencia de esos ataques debido a la carencia de pruebas materiales⁵¹⁶. El gabinete británico incluso recurrió a su Almirantazgo para que confirmasen que las afirmaciones del comandante del *Leipzig* eran técnicamente posibles⁵¹⁷. Hay que tener en cuenta que la tecnología de escucha submarina era todavía reciente y, por tanto, es comprensible las dudas ante unos eventos sin más pruebas materiales que los sustentasen; el propio Konstantin von Neurath, ministro de Asuntos Exteriores alemán, no estaba muy convencido de que las fuentes fuesen fiables⁵¹⁸. Sin embargo, como muestra el informe realizado en el crucero, los oficiales navales estaban convencidos de la veracidad de los testimonios de la tripulación.

En respuesta a estos supuestos ataques, el gobierno alemán sugirió al Comité de No Intervención que se tomasen las siguientes medidas⁵¹⁹:

- 1.- Una manifestación naval inmediata por parte de las cuatro potencias [de la Patrulla Naval] frente a Valencia
- 2.- La rendición de todos los submarinos del gobierno de Valencia, pasando estos a ser controlados por las cuatro potencias.
- 3.- Una advertencia seria [*ernste Warnung*] al gobierno de Valencia, de que cualquier otro ataque sería inmediatamente respondido militarmente por las cuatro potencias

Los gobiernos francés y británico se negaron a tomar estas medidas, obteniendo únicamente el apoyo de Italia. El gobierno italiano, generalmente, suscribía las iniciativas alemanas en el Comité de No Intervención, consiguiendo formar junto al gobierno portugués un frente común con la intención de inclinar la balanza de este organismo hacia los militares sublevados. En palabras de Von Neurath,

516 MEDLICOTT, W.N. *et alii* (eds.): *Documents on British foreign policy: 1919-1939*, segunda serie, volumen XVIII, *op.cit.* pp. 911-913

517 SONTAG, Raymond James *et alii* (eds.): *Documents on German foreign policy, 1918-1945*, volumen I, p. 357

518 ALPERT, Michael: *La guerra civil española en el mar*, *op.cit.* pp. 302-303

519 SCHMITT, Bernadotte *et alii* (eds.): *Akten zur deutschen Auswärtigen Politik, 1918-1945. Deutschland und der spanische Bürgerkrieg*, serie D, tomo III, *op.cit.* pp. 301-302, documento n.º 341

«[la actitud alemana] debería corresponder con la del representante italiano [Dino Grandi, embajador italiano en Londres] y, si fuese necesario, con la del representante portugués»⁵²⁰. En esta ocasión sin embargo, el gobierno italiano pese a que apoyaba la postura alemana, temía que si se empezaba a controlar a las flotas submarinas de ambas facciones españolas, saldría a la luz el acuerdo por el que dos sumergibles de la Marina italiana fueron cedidos a la Armada sublevada. Estos eran el submarino italiano *Archimede*, que pasó a ser el *General Mola*, y el *Torrichelli*, que fue renombrado como *General Sanjurjo*⁵²¹.

Ante la negativa de la mayoría de países de la Patrulla Naval y del Comité a llevar a cabo la represalia planteada, el gobierno alemán se retiró definitivamente de la Patrulla Naval el 25 de junio, de manera que todos los barcos de la Marina alemana abandonaron progresivamente el Mediterráneo⁵²². Los gobiernos francés y británico intentaron convencer una última vez al gobierno alemán de permanecer en la Patrulla, proponiendo que esta fuese realizada exclusivamente por los buques franceses y británicos siendo estos controlados por observadores del resto de países participantes en el Comité. Así, estos dos países asumirían el riesgo que conllevaba patrullar en una zona de guerra, mientras que los observadores garantizarían la neutralidad de sus acciones. El gobierno alemán respondió negándose tajantemente a esta medida, añadiendo que no podían fiarse de la neutralidad de Francia y Gran Bretaña⁵²³. Ante la retirada de la mitad de los participantes en la Patrulla Naval, esta se disolvió, por lo que la situación marítima en área peninsular volvió a la situación *ex ante*.

El incidente del *Leipzig* plantea la pregunta de si verdaderamente submarinos republicanos atacaron al crucero alemán. Durante el golpe de estado del 17-18 de julio, la totalidad de la flota submarina española – 12 submarinos operativos y 3 en construcción en Cartagena – permaneció en manos de fuerzas gubernamentales⁵²⁴. Debido a la falta de personal capacitado, los sabotajes, hundimientos – como el del *C-3* – y falta de material de repuesto, los únicos submarinos operativos en esa fechas

520 SCHMITT, Bernadotte *et alii* (eds.): *Akten zur deutschen Auswärtigen Politik, 1918-1945. Deutschland und der spanische Bürgerkrieg*, serie D, tomo III, *op.cit.* p. 302, documento n.º 366

521 ALCÓFAR NASSAES, José Luís: *La Marina italiana en la guerra de España*, *op.cit.* p. 255

522 ALPERT, Michael: *La guerra civil española en el mar*, *op.cit.* p. 303 Aunque retiraron sus buques, siguieron contribuyendo económicamente y con observadores hasta el 1 de julio SCHMITT, Bernadotte *et alii* (eds.): *Akten zur deutschen Auswärtigen Politik, 1918-1945. Deutschland und der spanische Bürgerkrieg*, serie D, tomo III, *op.cit.* p. 302, documento n.º 366

523 Instrucciones del AusAmt al embajador alemán en Londres, en *ibidem* p. 301

524 ALPERT, Michael: *La guerra civil española en el mar*, *op.cit.* p. 401

eran el *B-1*, *B-2*, *C-1*, *C-2*, *C-4* y *C-6*⁵²⁵. Los tres últimos se encontraban en el Cantábrico cuando sucedió el incidente del *Leipzig*, quedando en el Mediterráneo sólo los tres primeros. De estos, el *B-1* pasó el año 1937 entrando y saliendo constantemente de los talleres y astilleros debido a numerosas averías, aunque no se encontraba en reparaciones durante junio de 1937. Por tanto, queda dentro de lo posible que el crucero fuese, como señalaron los alemanes, atacado por estos submarinos. Es menos probable, empero, que hubiese submarinos soviéticos en la zona, ya que o bien tendrían que suministrarse desde su base en Sebastopol – demasiado lejos del área de operaciones – o bien fondear en puertos republicanos, de lo cual no hay registro. Hay que tener presente los sumergibles soviéticos, en caso de arribar a puertos españoles, habrían llamado la atención de las redes de inteligencia internacionales por ser estos buques diferentes a los que operaba la Armada republicana. Además, tanto las autoridades italianas como las alemanas habrían denunciado una injerencia soviética semejante en el Comité de No Intervención. Quizás la referencia a los *rusos* se deba a que sí había oficiales de la Marina soviética empleados en la Armada gubernamental, como fue el caso por ejemplo del *C-1*, que entre marzo y junio de 1937 estuvo a las órdenes del alférez de navío Ivan Vasilievich Grachev.

El área frente a la costa de Orán, además de ser una zona con alta densidad de tráfico mercante, era la zona donde se agrupaban los cargueros de bandera republicana. Como en el caso del mercante *Magallanes*, los vapores procedentes de la Unión Soviética se agrupaban en esta zona esperando a la escolta que les permitiera romper el bloqueo naval de la Armada sublevada. Esta información no era desconocida por la Marina rebelde por lo que, ¿pudieron haber sido los ataques llevados a cabo por sus submarinos? Esta hipótesis implica que los dos únicos sumergibles de esta flota – los ya mencionados *General Sanjurjo* y *General Mola* –, actuasen a la vez, confundiendo ambos la silueta del *Leipzig* con la de un crucero republicano. Otra posibilidad es que submarinos italianos fuesen los autores. Las bases navales en Sicilia y Cerdeña situaban a la flota italiana en un punto estratégico ideal para cortar el tráfico mercante republicano – como mostrarían posteriormente durante la crisis de los submarinos *piratas* –, y desde el fin de la operación Úrsula se vieron involucrados en ataques contra la flota republicana⁵²⁶. Sin embargo, los barcos alemanes, al igual que los británicos tras el ataque al acorazado *Royal Oak*, navegaban con su bandera pintada en las chimeneas precisamente para evitar ser confundidos con barcos españoles. Teniendo en cuenta que los supuestos ataques

525 La situación de los submarinos republicanos se ha tomado de BUSQUETS I VILANOVA, Camil, CAMPANERA I ROVIRA, Albert, COELLO LILLO, Juan Luis: *Los submarinos españoles*, Aguilar, Madrid, 2002

526 Este tema se abordará en el siguiente capítulo.

sucedieron a plena luz del día, parece improbable que los submarinos *nacionales* o italianos atacasen al *Leipzig*.

Una cuarta opción es que esos ataques no sucedieran. Tras el bombardeo del *Deutschland* las tripulaciones de los buques alemanes estaban en constante alerta. Además, durante los siguientes días, en el *Leipzig* se activó en numerosas ocasiones la alarma antiaérea, advirtiendo de un ataque inminente. Es posible, por tanto, que las continuadas horas de estrés pudiesen alterar la capacidad de percepción de los marinos, haciéndoles ver indicios de ataques cuando no los había. Las hallazgos *a posteriori* podrían deberse al sesgo de confirmación, debido al cual, durante la investigación y dado que los marinos alemanes ya habían asumido que habían sufrido varios ataques «hispano-bolchevique», cualquier dato fue incorporado a esa hipótesis, sin cuestionarla⁵²⁷. Esta posibilidad, empero, es difícilmente demostrable, pues todos los testimonios encontrados al respecto apuntan hacia la dirección de una agresión española sin mostrar rastro de duda.

Así las cosas, el incidente del *Leipzig* supuso el fin de las iniciativas para desarrollar un sistema internacional que controlase el tráfico mercante con destino a puertos españoles. Sólo tras la crisis de los submarinos *piratas* del verano de 1937 y la posterior aprobación de los tratados de Nyon y París, se creó un sistema internacional de control marítimo que vigilase el conflicto español. Sin embargo, este nuevo sistema se centró en la búsqueda de esos submarinos *fantasma*, y no en el control del transporte de armas y material de guerra.

Prácticamente desde el reconocimiento alemán del gobierno de Franco como el legítimo representante español – el 18 de noviembre de 1936 –, la Marina alemana se enfrentó a la República. Previamente, había habido incidentes y desavenencias entre ambos actores – como en el caso del mercante *Kamerun* –, pero no habían llegado a los niveles de tensión que alcanzarían durante 1937. La Operación Úrsula fue la primera de las acciones que la Marina alemana, en colaboración con la italiana, realizó contra la República denominada eufemísticamente como operación de *represalia*. Pese a su modesto resultado, la idea de usar el arma submarina como herramienta para ahogar al gobierno de Valencia – muy dependiente de los recursos enviados desde la Unión Soviética – sería

⁵²⁷ El sesgo de confirmación es definido como la tendencia a favorecer, buscar, interpretar, y recordar la información que confirma las propias creencias o hipótesis, dando desproporcionadamente menos consideración a posibles alternativas.

retomada por la Marina italiana durante el verano de 1937, provocando una grave crisis internacional. Esta operación secreta, así como varios de los planes de represalia planificados por el OKM muestran el sólido apoyo que esta rama de las fuerzas armadas alemanas proporcionó a la facción sublevada, además del comienzo de la cooperación militar entre dos de los socios fundamentales del Eje.

Cualquier escenario bélico es, por definición, confuso. Es por tanto habitual que se produzcan accidentes e incidentes fortuitos entre las fuerzas combatientes y otros actores que se hallen en dicho escenario: civiles, fuerzas militares no involucradas en el conflicto, terceros países... El escenario bélico marino es, además, por su idiosincrasia – carencia de fronteras visibles, fluidez de movimientos, dificultad para la identificación... – más confuso aún. Muestras de ello se han podido apreciar en los ataques a buques no españoles como el *Royal Oak* o el *Barletta* o, cómo no, el *Deutschland*. Ni siquiera el intento de sistematización y control del tráfico marítimo que impulsó el Comité de No Intervención pudo prevenir la aparición de tensiones entre los bandos en guerra y terceros países.

Lo que diferencia a la Marina alemana del resto de marinas extranjeras involucradas en el conflicto español es la respuesta agresiva que ejecutaron ante este tipo de circunstancias. La Marina alemana no fue la única cuyos hombres fallecieron mientras servían en aguas españolas. Sí fue, empero, la única que respondió bombardeando una ciudad española. Ni siquiera el gobierno italiano, que se podría situar en una posición diplomático-militar semejante respecto a la guerra civil, respondió de una manera tan enérgica cuando fallecieron los marinos del *Barletta*. Es más, las autoridades alemanas reaccionaron de manera sosegada y comprensible ante la muerte de uno de sus ciudadanos durante el bombardeo de Gijón por parte del crucero español *Almirante Cervera* considerándolo un suceso normal e inevitable⁵²⁸. No debería ser sorprendente que un gobierno sea hostil hacia uno de los bandos de un conflicto al cual no reconoce como legítimo. Sin embargo, resulta destacable la forma en la que los oficiales responsables de la toma de decisiones al más alto nivel de la Marina alemana se refería a la facción republicana. En los documentos de la Operación Úrsula se denomina a la flota republicana como el enemigo y, durante la crisis del *Leipzig*, como «hispano-bolcheviques», con la carga ideológica y el juicio de valor que ello otorgaba proviniendo el comentario de la Alemania nazi.

528 Véase el capítulo 1.

Esa percepción de la República como enemiga de Alemania encaja con las acciones y planificaciones que, como se ha podido ver, realizó la Marina alemana. Las operaciones de *represalia* no fueron operaciones de respuesta ante un ataque republicano, sino que tuvieron por objetivo la dislocación de la Armada gubernamental; muestra de la neutralidad germana ante el conflicto. Sin embargo, podría decirse que, especialmente durante 1937, la Marina alemana navegó por una fina línea, entre la posibilidad de escalar el conflicto español al escenario europeo, atacando al bando gubernamental o contener la guerra civil dentro de sus fronteras, sólo apoyando económica y materialmente al bando sublevado. Por una parte la Marina alemana atacó las líneas de suministro republicanas, pero por otra devolvió a los marinos republicanos capturados que quisieran regresar a la República; bombardeó Almería como respuesta a un confuso ataque cuyas causas no fueron investigadas, y participó controlando el tráfico mercante en la Patrulla Naval. Estas acciones muestran la dificultad ante la que se encontraron las autoridades alemanas que, pese a desear la victoria del bando sublevado, no deseaban involucrarse plenamente en el conflicto por las repercusiones internacionales que podría desencadenar.

INTERLUDIO

Los submarinos *piratas* y los acuerdos de Nyon y París

La disolución de la Patrulla Naval gracias a la retirada de las Marinas alemana e italiana tuvo consecuencias inmediatas, ya que animó a las fuerzas republicanas y soviéticas a intensificar el envío de material militar a España. Esto llevó a que los militares sublevados, temerosos de que los nuevos envíos supusieran un refuerzo para las capacidades bélicas de su enemigo, pidieran ayuda a los representantes italianos en España, el 3 de agosto de 1937, para hacer frente a esta situación⁵²⁹. El resultado fue lo que se conoce como la campaña de los «submarinos piratas».

La Marina italiana respondió con un plan de vigilancia y ataque a los buques con bandera republicana o soviética que navegasen por el Mediterráneo. Para ello se enviaron dos flotillas de submarinos a vigilar el Mar Egeo a la altura de los Dardanelos, 3 flotillas de submarinos al canal de Sicilia, un grupo de destructores y submarinos a bloquear la ruta entre Sicilia y Orán y, por último, cuatro submarinos italianos colaboraron con los dos submarinos de la Armada sublevada –*General Mola* y *General Sanjurjo*, vendidos previamente por la Marina italiana – en el bloqueo de los puertos republicanos⁵³⁰. El objetivo de estos navíos era comenzar una ofensiva submarina sin restricciones contra los mercantes que se dirigiesen o proviniesen de la España republicana⁵³¹. Con ello pretendían lograr dos objetivos: ayudar al esfuerzo de guerra de los militares sublevados cortando las comunicaciones marítimas de la República y, por otro, alcanzar un control hegemónico sobre el Mediterráneo. Gracias a este control, el estado totalitario italiano saldría reforzado, extendiendo su área de influencia cuyo fin último sería «facilitar las aventuras fascistas en África [y] el asentamiento

529 ALPERT, Michael: *La guerra civil española en el mar*, *op.cit.* p. 305

530 *Ibidem* y ALCORFAR NASSAES, José Luis: *La Marina italiana en la guerra de España*, *op.cit.* p. 210

531 GRETTON, Peter: «The Nyon Conference – the Naval aspect», *The English Historical Review*, nº 354, enero 1975, pp. 103-112; p. 105

paulatino pero imparable de un gran eje de dictaduras unidas»⁵³².

La tarea encargada al escuadrón de cuatro submarinos – más los dos españoles – fue bastante similar a la Operación Úrsula llevada a cabo por los sumergibles alemanes que tuvo por objetivo hundir buques republicanos frente a la costa mediterránea. Como se ha podido ver en el capítulo previo, la Marina italiana colaboró estrechamente con la Marina alemana en su intento de atacar el comercio marítimo y la flota republicanas en sus planes de *represalia*, mediante el envío de información, asistencia técnica y sanitaria. Por tanto esta marina era concedora de dichos planes cuyo fin último era, también, asfixiar a la República mediante el bloqueo de sus puertos. No se han encontrado documentos que muestren una conexión directa entre la operación submarina alemana y los ataques a mercantes que se sucedieron durante el verano de 1937. Sin embargo, el *modus operandi* fue similar y está probada la implicación italiana en la operación secreta alemana, por tanto, no sería aventurado insinuar que la campaña de «submarinos piratas» pudo ser la heredera de la Operación Úrsula.

Las patrullas italianas hundieron varios mercantes españoles y soviéticos sin que tuviese repercusión internacional. En la noche del 31 de agosto al 1 de septiembre el submarino italiano *Iride* atacó al destructor británico *Havock* sin causarle ningún daño. Este fue el evento – además del hundimiento de mercantes de otras nacionalidades que no eran la española – que impulsó a las autoridades británicas a organizar una conferencia internacional para tratar los ataques de los bautizados submarinos *piratas*. Las autoridades británicas eran concedoras de la autoría de los ataques en el Mediterráneo, pues sus servicios criptográficos habían descifrado mensajes de la Marina italiana desde el 10 de agosto, mensajes que demostraban su responsabilidad en esta campaña submarina sin restricciones⁵³³. Sin embargo, esta información no se hizo pública debido a que, al momento de hacerlo, las autoridades italianas descubrirían su brecha de seguridad y con total certeza cambiarían su sistema de comunicaciones, inhabilitando la ventaja estratégica británica.

El incidente con el destructor *Havock* impulsó a la diplomacia británica a establecer contactos con los representantes de los países mediterráneos y, especialmente, con las autoridades francesas con las que se acordó realizar una conferencia internacional en la ciudad suiza de Nyon entre el 10 y el 14 de septiembre de 1937. A la conferencia acudieron prácticamente todos los países mediterráneos: Egipto, Francia, Gran Bretaña – gracias a sus posesiones en Chipre, Gibraltar y Malta –, Grecia,

532 RODRIGO, Javier: *La guerra fascista: Italia en la Guerra Civil española, 1936-1939*, Alianza, Madrid, 2016, p. 178

533 ALPERT, Michael: *La guerra civil española en el mar, op.cit.* p. 307

Turquía y Yugoslavia. A ellos se unieron Bulgaria, Rumanía y la Unión Soviética, cuyo comercio mercante naval dependía en su mayor parte – o en su totalidad en los casos de Bulgaria y Rumanía – del tráfico marítimo mediterráneo. El gran ausente en las conferencias fue Italia que no envió delegado alguno como protesta por la admisión de delegados soviéticos, ya que el gobierno italiano no aceptaba la intromisión de las autoridades soviéticas en los asuntos mediterráneos⁵³⁴. Además argumentaron que las acusaciones que los representantes diplomáticos soviéticos habían hecho – acusando a la Marina italiana de ser la responsable de los ataques –, estaban basadas en una «interpretación completamente arbitraria de los hechos»⁵³⁵. Al igual que en el caso del Comité de No Intervención o la Patrulla Naval, no hubo ningún delegado español – de ninguno de los dos bandos – que encarnase los intereses de sus representados en un foro en el que se debatió sobre un tema tan relevante para los contendientes españoles como el tráfico mercante en el Mediterráneo.

Tampoco Alemania participó en estas conferencias, argumentando una «falta de solidaridad» con los recientes ataques sufridos por el *Deutschland* y el *Leipzig*. Además de esta razón, hay que tener presente que la Marina alemana apenas contaba con buques en el escenario español. Su retirada de la Patrulla de Control Naval supuso la «vuelta a casa» de la mayor parte de sus buques. Asimismo la escolta que la Marina de guerra proporcionaba a los transportes especiales era prácticamente innecesaria. Las ofensivas de los militares sublevados en la cornisa cantábrica acabaron con la resistencia republicana en la zona durante 1937 – los últimos reductos, Avilés y Gijón, cayeron el 21 de octubre – por lo que las autoridades alemanas dejaron de temer por sus mercantes especiales, ya que no podían ser interceptados por las fuerzas republicanas en su trayecto a los puertos gallegos. Debido a las conquistas del ejército sublevado y a los incidentes que involucraron al *Deutschland* y al *Leipzig*, las fuerzas navales alemanas se retiraron de las aguas españolas.

Volviendo a las actividades de la Marina italiana contra el tráfico comercial en el Mediterráneo, hay que señalar la paradoja de que esta ya había cesado sus ataques para cuando se inició la conferencia en Nyon, debido al miedo a posibles represalias británicas⁵³⁶. De modo que las medidas que se desarrollaron en la conferencia para evitar nuevos ataques piratas fueron en vano. Las autoridades

534 ALPERT, Michael: *La guerra civil española en el mar*, op.cit. p. 311.

535 ALCOFAR NASSAES, José Luís: *La Marina italiana en la guerra de España*, op.cit. p. 220

536 Las autoridades británicas e italianas habían firmado un «pacto entre caballeros» [*gentlemen's agreement*] a comienzos de ese mismo año para mejorar sus relaciones diplomático-militares y, en el caso italiano, poder centrarse en su enemistad con Francia HALPERN, Paul G.: «French and Italian Naval Policy in the Mediterranean, 1898-1945», en HATTENDORF, John B. (ed.): *Naval Policy and Strategy in the Mediterranean: past, present, future*, Frank Cass Publishers, Nueva York, 2000, pp. 78-106

británicas, una vez más, eran conecedoras de que la Marina italiana había detenido sus ataques, pero mantuvo el desarrollo del encuentro para no desvelar su conocimiento de los códigos militares italianos⁵³⁷. La ausencia de representantes alemanes e italianos permitió que los países que acudieron a Nyon alcanzasen rápidamente un acuerdo.

Sin embargo es preciso establecer una aclaración al respecto. Lo que es conocido generalmente como conferencias de Nyon fueron, empero, tres conferencias separadas que se sucedieron de manera casi consecutiva y que produjeron tres documentos diferentes: el acuerdo de Nyon, firmado el 14 de septiembre, el acuerdo adicional de Ginebra, firmado tres días más tarde y, por último, el acuerdo de París, firmado el 30 de septiembre⁵³⁸.

El acuerdo de Nyon fue firmado por los ya mencionados representantes de Bulgaria, Egipto, Francia, Gran Bretaña, Grecia, Rumanía, Turquía, la Unión Soviética y Yugoslavia⁵³⁹. Países a los que posteriormente, en el acuerdo de París, se les sumaría Italia.

En el acuerdo de Nyon se argumentaba que era *vox populi* que los ataques a mercantes en el Mediterráneo no eran actos llevados a cabo por ninguno de los dos bandos en lucha en España por su falta de medios para ejecutarlos. El documento acusa así a los autores de estos ataques como «violadores del derecho internacional» – en concreto de la parte cuarta del tratado de Londres de 1930, acerca de la navegación comercial –, siendo catalogadas sus acciones como «contrarios a los elementos principales de humanidad» y, por tanto, «justamente catalogados como actos de piratería»⁵⁴⁰. Ante la situación de desamparo del tráfico mercante en el Mediterráneo, los firmantes del documento acordaron emplear sus capacidades navales para proteger a todos los navíos mercantes que cruzasen el Mediterráneo a excepción de aquellos que navegasen bajo la bandera de cualquiera de los dos bandos en lucha en España. En el caso de que cualquiera de estos mercantes – a excepción de los españoles – fuese atacado por un submarino, los países firmantes acordaron contraatacar al sumergible y, si fuese posible, destruirlo. Según el artículo tercero, esta medida

537 ALPERT, Michael: *La guerra civil española en el mar, op.cit.* p. 311

538 Los documentos del acuerdo de Nyon, así como los del acuerdo adicional de Ginebra y los del de París se han tomado, salvo que se especifique lo contrario, de *Accordi di Nyon, Ginevra e Parigi relativi alla protezione della navigazione mercantile in Mediterraneo*, Ministero della Marina, 1937. El documento también cuenta con una copia de la parte IV del Tratado Naval de Londres de 1930 y un ejemplar de las órdenes que todos los buques navegando en el Mediterráneo debían llevar a bordo para cumplir los acuerdos mencionados previamente. Existe una versión del acuerdo de Nyon en inglés y una traducción del italiano al alemán en BA-MA RM 20/1254

539 p. 8

540 p. 5, preámbulo.

también se aplicaría en caso de que un submarino se encontrase en las inmediaciones de un mercante recién atacado, aunque no hubiese confirmación directa de que éste fuese el atacante.

Para poder controlar y patrullar el Mediterráneo, en el acuerdo se hizo una división del mar en zonas que fueron designadas a diferentes países para que sus Marinas las patrullasen⁵⁴¹. Dentro de esta designación de zonas, sólo se dejaron unas pequeñas áreas para que los submarinos de los países mediterráneos pudiesen navegar y realizar ejercicios militares⁵⁴². No hubo zonas designadas a las Marinas de Bulgaria, Egipto, Rumanía y de la Unión Soviética. En el caso de los tres primeros países es probable que esto se debiera a las limitaciones materiales de sus fuerzas navales. En el caso de la URSS probablemente se mezclarían las limitaciones de su flota – bastante anticuada, especialmente la que tenía por base el puerto de Sebastopol, en Crimea – con las posibles perturbaciones diplomáticas que pudiera tener enviar buques soviéticos al Mediterráneo⁵⁴³.

A excepción de las áreas designadas para la navegación de submarinos, en el resto del mar se prohibió la presencia de este tipo de navío, acordando los diferentes países que en caso de ser avistados fuera de estas zonas, serían automáticamente considerados como «submarinos piratas» y, por tanto, debían ser atacados⁵⁴⁴. Para ayudar a los mercantes se diseñaron rutas que conectaban los principales puertos mediterráneos, rutas que animaban a navegar en convoy, lo cual les permitiría navegar bajo protección de los buques militares de los países firmantes⁵⁴⁵.

Tres días después de la firma de este acuerdo se redactó un acuerdo adicional en la vecina Ginebra. Este documento añadió varios artículos al tratado firmado en Nyon con la función de extender las limitaciones que los submarinos debían contemplar al resto de navíos militares de superficie así como a las aeronaves. Es probable que este añadido se debiese a que la Marina italiana no sólo desplegó submarinos para atacar al tráfico mercante, sino también destructores. Este acuerdo adicional implicó que, desde el 17 de septiembre, los países firmantes – los mismos que firmaron el acuerdo de Nyon – acordaran responder militarmente a cualquier buque militar o aeronave que

541 A excepción de las aguas territoriales de las cuales se debían encargar los países de las cuales dependían.

542 Anexo Primero, pp. 9-10

543 Ya se vio en el apartado dedicado a la Patrulla Naval cómo una de las razones para que la flota soviética no participase en este sistema pudo ser el miedo que ciertos países tenían a que los marinos de dicha flota extendiesen sus ideas por, especialmente, la marinería de sus marinas militares.

544 p. 7, artículo V

545 Anexo Segundo, pp. 11-13

atacase a buques mercantes no españoles, no sólo a submarinos⁵⁴⁶. En el caso de que el atacante fuese una aeronave, se respondería inmediatamente, abriendo fuego sobre ella. Y en el caso de que fuese un buque de superficie se ordenaba actuar de acuerdo a los medios disponibles, pidiendo ayuda a los buques de cualquiera de las Marinas que participaban en el acuerdo. Esta diferencia en el trato a buques respecto a aeronaves probablemente se debió a que los firmantes tuvieron en cuenta la posibilidad de que los navíos patrullando el Mediterráneo pudiesen encontrarse con «piratas» que les superasen en potencia de fuego.

Sin embargo, el acuerdo que delimitó las zonas de patrulla finales fue el alcanzado en París el 30 de septiembre. Este fue el único acuerdo firmado por representantes italianos pues, como se ha expuesto previamente, el gobierno transalpino no deseaba participar en unas conferencias que aceptaban a delegados soviéticos. En este nuevo acuerdo fue negociado y firmado por Francia, Gran Bretaña e Italia, dejando al resto de países que colaboraron en este sistema de control de seguridad del Mediterráneo fuera de él. Estos tres países redistribuyeron las zonas a patrullar, quedando encargadas de dicho cometido sus marinas y excluyendo, por tanto, a las griega y turca. También se acordó un protocolo de actuación y colaboración entre las tres flotas y se redibujaron las zonas habilitadas para submarinos para hacer cabida a los sumergibles italianos⁵⁴⁷. Gracias a este acuerdo la Marina italiana pasó a formar parte de esta patrulla haciéndose cargo del mar Tirreno y de ciertas áreas del Estrecho de Messina. Es así como, en palabras del ministro de exteriores italiano Galeazzo Ciano, Italia consiguió una gran victoria diplomática ya que, «[el acuerdo de París] es una hermosa victoria. De incriminados lanzadores de torpedos a policías del Mediterráneo»⁵⁴⁸.

Independientemente de las consideraciones italianas, estas conferencias fueron consideradas como un triunfo de la diplomacia británica, ya que consiguieron aislar a Italia y reforzar la cooperación franco-británica. De hecho el primer ministro británico, Neville Chamberlain, felicitó al secretario de asuntos exteriores, Anthony Eden por la «gran satisfacción» que les supuso el acuerdo⁵⁴⁹. Pese a la

546 Acuerdo adicional de Ginebra, artículo II, p. 15

547 Artículos V, VI y VII, p. 19

548 CIANO, Galeazzo: *Diarios*, Crítica, Barcelona, 2004, pp. 26-27. Si bien el gobierno italiano redujo su presencia marítima en el Mediterráneo debido a estos acuerdos, aumentó su presencia aérea en las islas Baleares, creándose en el verano de 1937 el nuevo grupo de bombardeo Águilas de las Baleares [*Falchi delle Baleari*] y, en enero de 1938, un nuevo grupo, el 8º grupo de bombardeo veloz, donde sirvió Bruno Mussolini, hijo del dictador. Ambas unidades tenían por objetivo atacar a los puertos republicanos de la costa mediterránea. ALCOFAR NASSAES, José Luís: *La Marina italiana en la guerra de España*, *op.cit.* p. 234

549 MEDLICOTT, W.N., DAKIN, Douglas *et alii* (eds.): *Documents on British foreign policy: 1919-1939*, segunda serie, volumen XIX, *op.cit.* p. 341

satisfacción de las autoridades italianas y británicas, los acuerdos firmados no tuvieron eficacia alguna pues, como se ha constatado, la Marina italiana terminó su campaña submarina sin restricciones antes de que los representantes diplomáticos se reunieran en Nyon. Pese a ello, los barcos de las tres flotas patrullaron hasta 1938, cuando en febrero de dicho año se declaró formalmente el fin de los problemas en alta mar⁵⁵⁰.

La campaña de «submarinos piratas» fue, por tanto, apaciguada por el miedo italiano a una represalia británica, no por los esfuerzos diplomáticos franco-británicos. Pese a que Alemania no estuviese implicada ni en la operación militar ni en los subsiguientes contactos y acuerdos diplomáticos, es importante conectar este evento clave de la guerra civil española con el precedente germano. La estrategia italiana de aislamiento marítimo de la República ya había sido planificada por los estrategias de la Marina alemana, aunque la puesta en práctica distó mucho de la versión italiana. Debido a la comunicación y colaboración italo-germana para el desarrollo y planificación de los «planes de represalia», es posible que la ofensiva submarina sin restricciones italiana tuviese a estas operaciones alemanas como antecedente. La cantidad de medios que la Marina italiana invirtió en este cometido – y su eficacia – fue, sin embargo, considerablemente mayor que los dos submarinos enviados por el OKM. Es por ello que las acciones italiana devinieron en importantes consecuencias internacionales: las conferencias de Nyon, Ginebra y París.

La vuelta a casa de la Legión Cóndor

Además de los roles que ya se han mostrado previamente, la Marina alemana tuvo un último papel en los eventos circundantes a la guerra civil española, ya que colaboró con el retorno de los militares de la Legión Cóndor que, una vez acabado el conflicto, embarcaron en España con rumbo a su país.

Tras más de dos años de combate en España, el 22 de mayo de 1939 integrantes de la Legión Cóndor desfilaron frente a las autoridades franquistas en la ciudad de León, en una celebración del triunfo del bando *nacional* en la guerra civil, así como de la colaboración hispano-alemana. Terminó así la labor de este grupo de militares que, tras el desfile, preparó su retorno a Alemania.

550 ALPERT, Michael: *La guerra civil española en el mar, op.cit.* p. 313

Días antes, el 14 de mayo, el barón von Richthofen, comandante de la Legión Cóndor, dirigió un mensaje al OKM acerca de la salida de los militares alemanes de España⁵⁵¹. En él comunicó que tras el desfile en León, la Legión Cóndor se dirigiría al puerto de Vigo para embarcar de vuelta a Alemania el 26 de dicho mes. Por tanto anunciaba que, desde el 23 de mayo en adelante, ya no se podrían mantener «las conexiones entre los centros de servicio españoles y los alemanes usados por la Legión Cóndor» y que, cualquier «asunto por arreglar» quedaría en manos de los agregados militares alemanes en Madrid.

Así, el 28 de mayo 6.000 soldados y marinos alemanes embarcaron en Vigo de vuelta a su país, en los buques mercantes alemanes *Der Deutsche*, *Sierra Córdoba*, *Oceana* y *Stuttgart*, y en dos cruceros turísticos de la organización benéfica «Fuerza a través de la Alegría» [*Kraft durch Freude*, en adelante KdF⁵⁵²], *Wilhelm Gustloff* y *Robert Ley*⁵⁵³. Esta comitiva llegó al puerto de Hamburgo tres días después, el 31, escoltada por numerosos buques de la Marina de guerra alemana.

A principios de ese mes, el 6 de mayo, el OKM comenzó a planificar la llegada de la Legión Cóndor y el papel que los buques de guerra tuvieron en tal viaje⁵⁵⁴. Durante la mayor parte del mismo, los mercantes y cruceros turísticos viajaron juntos sin escolta, hasta la llegada de la comitiva, el 30 de mayo por la tarde, a los arrecifes frente a la isla de Borkum, en el estuario del río Ems. Allí se les unieron los barcos-guía que llevaron al convoy hasta la desembocadura del Elba y su destino final, Hamburgo. Además de estos barcos-guía, numerosos buques militares tomaron parte en el desfile naval que remontó el Elba: los acorazados *Graf Spee* y *Admiral Scheer*, los destructores *Hans Lody*, *Wolfgang Zenker*, *Bernd von Arnim* y los buques pertenecientes a la 6ª flotilla de torpederos. Esta comitiva remontó el río hasta que, a primera hora del 31, los buques mercantes, los cruceros turísticos, el acorazado *Graf Spee* y la 6ª flotilla llegaron al puerto de Hamburgo. Allí les esperó una representación oficial encabezada por Herman Göring así como por numerosas autoridades del régimen nacionalsocialista y, por supuesto, de la Marina de guerra, que organizaron un evento de

551 BA-MA, RM 20/1261, p. 6

552 La KdF fue una organización nacionalsocialista que tenía como objetivo gestionar, controlar y dirigir el tiempo libre de la ciudadanía alemana, haciéndose cargo, entre otros, de la oferta turística. Así desarrolló uno de los primeros modelos turísticos de masas, siendo uno de sus pilares la oferta de cruceros turísticos. BARANOWSKY, Shelley: *Strenght through joy. Consumerism and mass tourism in the Third Reich*, Cambridge University Press, Cambridge, 2007, especialmente pp. 118-161

553 ARIAS RAMOS, Raúl: *La Kriegsmarine en la Guerra Civil Española*, op.cit. p. 60 y SALGADO RODRÍGUEZ, Juan Carlos: *Marea roja, marea negra: guerra en el mar: (una crónica de la IIa Guerra Mundial en el Norte de España*, Galland Books, Valladolid, 2008, p. 34

554 Sobre la planificación de la escolta a los buques que transportaban a la Legión Cóndor y los integrantes de la misma en BA-MA, RM 20/1261, p. 5

celebración y homenaje a la labor de las fuerzas armadas alemanas en España. Posteriormente, el 6 de mayo, se realizó otro desfile de la Legión Cóndor, esta vez en Berlín donde se condecoró a numerosos miembros de la unidad⁵⁵⁵.

Este fue un momento de celebración para el gobierno y el régimen alemán donde se galardonó a numerosos militares. De hecho, las autoridades alemanas crearon el 14 de abril de 1939 una medalla *ex profeso* para los participantes en este conflicto: la Cruz Española [*Spanienkreuz*]. Con ella se condecoró a 26.117 militares de las tres ramas de las fuerzas armadas alemanas. Según la ordenanza que describe la Cruz Española, Adolf Hitler ordenó crearla como «expresión visible de [su] aprecio y [su] gratitud a los méritos obtenidos por los voluntarios alemanes en la derrota del bolchevismo en la lucha española por la libertad»⁵⁵⁶.

A la Cruz Española se le otorgaron tres clases diferentes – oro, plata y bronce – para diferenciar las actuaciones de aquellos que participaron en el conflicto⁵⁵⁷. También se creó una categoría especial – oro con diamantes – para aquellos que llevaron a cabo «servicios especiales» y la mención «con espadas» [*mit Schwertern*]. Esta mención se otorgó, según el artículo segundo del reglamento de la condecoración, a los militares de la Legión Cóndor que realizaron actos de combate y a los militares de la Marina alemana que participaron en los siguientes eventos: el bombardeo del puerto de Palma de Mallorca – sucedido el 26 de mayo de 1937 –, el ataque aéreo a Ibiza – el 29 de mayo de 1937, en el que resultó dañado el acorazado *Deutschland* – y el bombardeo [*Beschießung*] de Almería del 31 de mayo del mismo año. Por tanto, las espadas fueron otorgadas a los marinos que eran parte, en esas fechas, de la tripulación de los acorazados *Deutschland* y *Admiral Scheer* y de los torpederos *Albatros*, *Leopard*, *Luchs* y *Seeadler*. La cruz de plata o bronce sin espadas podía ser otorgada, según el artículo tercero del reglamento, a militares que no se enfrentaron a situaciones de combate, esto es: los pilotos de mensajería y miembros de las fuerzas armadas asignados a la Legión Cóndor que sirvieron al menos tres meses en España. Aunque la condecoración se diseñó para gratificar a los voluntarios alemanes, también podían recibir la Cruz Española en bronce o plata sin espadas todos los marinos que sirvieron al menos tres meses en aguas españolas así como «voluntarios civiles» de

555 Se puede encontrar una grabación a color de dicho desfile en <https://www.youtube.com/watch?v=8n5Q28PUtM4>, consultado el 8 de octubre de 2019.

556 Ordenanza del Canciller del Reich sobre la creación de la Cruz Española, Reichsgesetzblatt, 10 de agosto de 1939, p. 1359

557 Todas las especificaciones de esta condecoración provienen de, Reglamento de la Cruz Española, Reichsgesetzblatt, 10 de agosto de 1939, pp. 1360-1361

la Legión Cóndor y funcionarios que sirvieron en España⁵⁵⁸. Por tanto, numerosos marinos recibieron este galardón que reconoció su labor en «derrotar el bolchevismo» en España, aunque no fuesen voluntarios⁵⁵⁹.

Al parecer, pese a la fanfarria de la bienvenida a los militares alemanes, la entrega de las medallas no fue tan lustrosa como uno podría esperar, pues hubo numerosos errores con el reparto de condecoraciones. Stefanie Schüler-Springorum afirma que esto se debió a que las autoridades alemanas sólo «habían tenido tres días para preparar la condecoración y no habían establecido ninguna directriz que permitiera un procedimiento ordenado y coherente»⁵⁶⁰. Sin embargo, la orden de creación de la condecoración se firmó el 14 de abril, por lo que debieron de tener más de tres días para prepararla.

Tan sólo hubo 27 militares que recibieron la Cruz Española en oro con diamantes, la mayor distinción para aquellos que combatieron en España. Todas ellas fueron entregadas el 6 de mayo de 1939, tras el mencionado desfile de la Legión Cóndor en Berlín. Entre estos 27 militares se pueden encontrar a los comandantes de la Legión Cóndor Hugo Sperrle, Hellmuth Volkmann y el barón Wolfram von Richthofen; al primer as de la Legión Cóndor, Werner Mölders y a quien sería uno de los mayores ases de la aviación alemana durante la Segunda Guerra mundial, el entonces teniente Adolf Galland⁵⁶¹. No hubo, sin embargo, miembro de la Marina de guerra alguno que recibiese esta condecoración. De esta manera se minusvaloró la labor logística y de seguridad que la Marina alemana desarrolló durante la guerra civil española. Pese a no haber tomado parte en situaciones de combate tan a menudo como los miembros de la Legión Cóndor – al fin y al cabo, no era esa su función – la tarea logística fue vital para que esta unidad pudiese no ya operar sino desplegarse en España. Asimismo, los encontronazos con la Armada republicana y los incidentes en los que los buques alemanes se vieron involucrados – así como los fallecidos en acto de servicio – mostraron el peligro al que tuvieron que hacer frente. Tampoco se ha de olvidar que hubo dos submarinos que participaron en operaciones de combate contra la República, el *U 33* y *U 34* en la Operación

558 Se usa el condicional debido a que las condecoraciones debían de ser pedidas por los interesados para que se evaluase su adecuación a la misma. Por tanto, cabe la posibilidad de que marinos aptos para dicho galardón no reclamasen su derecho a recibirlo.

559 En los próximos capítulos se señalará a los marinos alemanes relacionados con esta investigación que recibieron alguna de estas condecoraciones.

560 SCHÜLER-SPRINGORUM, Stefanie: *La guerra como aventura. La Legión Cóndor en la guerra civil española 1936-1939*, Alianza, Madrid, 2014, p. 321

561 KLIETMANN, Kurt G.: *Auszeichnungen des Deutschen Reiches 1936-1945*, Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1991, pp. 14-15

Isabella/Úrsula. Estas operaciones, por su carácter secreto, no fueron reconocidas como válidas para recibir la Cruz Española con espadas⁵⁶².

Hubo también otra condecoración que se creó en la misma fecha – 14 de abril de 1939 – con la intención de recordar los «heroicos servicios» [*heldenhaften Leistungen*] realizados por los voluntarios alemanes en España⁵⁶³. La condecoración fue nombrada «Cruz de Honor para los familiares de los difuntos [*Hinterbliebene*] luchadores alemanes en España» y con ella, como puede deducirse, se condecoró a aquellos familiares que perdieron a alguno de sus seres queridos en España y en sus aguas. Esta cruz se otorgó a los familiares de quienes fallecieron en combate, en cautiverio, se encontraban desaparecidos, habían sido asesinados o habían fallecido por heridas de combate y accidentes devenidos del servicio de guerra. Entran, por lo tanto, en esta categoría los familiares de los marinos que fallecieron en el ataque al acorazado *Deutschland* que fallecieron durante su servicio en aguas españolas.

De esta manera terminó una parte de la colaboración militar hispano-alemana que había comenzado con la improvisada búsqueda de ayuda del general Franco, en julio de 1936. La Marina alemana, al igual que las otras dos ramas de las fuerzas armadas alemanas, colaboró intensamente en el objetivo establecido por el gobierno alemán: apoyar a los militares sublevados – y en especial al general Franco – en su tarea por derrocar al gobierno republicano. La Marina no sólo participó en esta misión, sino que fue una parte fundamental de la misma, ejerciendo numerosas labores – control, transporte, escolta, protección, ataque ... – en pos del mentado objetivo.

Sin embargo, y como se irá viendo en los sucesivos capítulos de esta investigación, dicha colaboración no acabó con el final del conflicto civil. Es bien sabido – y numerosas investigaciones así lo han demostrado – que las relaciones entre los militares alemanes y las autoridades españolas se prolongaron hasta el final de la Segunda Guerra Mundial y la caída del Tercer Reich. Una vez más, el papel de la Marina alemana ha sido bien ignorado o bien analizado como eventos sueltos, inconexos e independientes del resto de acciones navales; no han sido tratados como una concatenación de acciones que se llevaron a cabo desde 1936.

562 El autor Santiago Mata, en su libro *U-boote en España, op.cit.* p. 16 afirma que el teniente de navío Harald Grosse, comandante del *U 34* a cuyas órdenes hundió el submarino republicano *C-3* si recibió la Cruz Española en oro con espadas. El autor no incluye fuente alguna y no se ha encontrado otra fuente que lo avale.

563 Ordenanza del Canciller del Reich sobre la creación de la Cruz de Honor para los familiares de los difuntos luchadores alemanes en España, *Reichsgesetzblatt*, 10 de agosto de 1939, p. 1362 y, sobre el reglamento para dicha condecoración en las pp. 1362-1364

SEGUNDA PARTE

La Segunda Guerra Mundial,
1939-1945

CAPÍTULO 4

La España no neutral

En este capítulo se atenderá a varias formas en las que las autoridades alemanas y españolas forzaron la posición de neutralidad que el gobierno español afirmó sostener al comienzo de la Segunda Guerra Mundial. En ocasiones, como en el caso de las relaciones comerciales hispano-alemanas, las autoridades españolas fueron activas en la ruptura con esa posición de neutralidad, mientras que en otras ocasiones – como en el del abastecimiento de submarinos – variaron de la lenidad a la intromisión, dependiendo de los intereses puntuales de la administración franquista.

El abastecimiento de submarinos

El precedente

El arma submarina no apareció verdaderamente como un elemento relevante dentro de las fuerzas navales hasta principios del siglo XX. En un primer momento, los sumergibles eran buques poco fiables, experimentales, propensos a las averías y minusvalorados por los militares, tanto por sus deficiencias técnicas como a la inexistencia de tácticas concretas para su uso⁵⁶⁴. La Primera Guerra Mundial fue el conflicto en el que comenzaron a usarse masivamente, siendo Alemania pionera en el modo de uso⁵⁶⁵. El 22 septiembre de 1914, la tripulación del sumergible alemán *U 9* hundió, en una

564 CANALES TORRES, Carlos; DEL REY VICENTE, Miguel: *Una jauría de lobos: submarinos 1918-1945*, Edaf, Madrid, 2012, p. 11

565 Sin embargo hubo numerosos conflictos dentro de la propia Marina alemana sobre el uso de la capacidad industrial alemana en la construcción de este tipo de buques en vez de en la flota de superficie, especialmente acorazados, cuyo

misma acción, tres cruceros blindados británicos: el *Aboukir*, el *Hogue* y el *Cressy*⁵⁶⁶. Este hecho supuso una sorpresa tanto para la opinión pública como para los militares de todo el mundo, pues hasta entonces no se concebía al submarino más que como una arma auxiliar, incapaz de afectar profundamente el devenir de una conflicto⁵⁶⁷. Este ataque cambió la visión sobre el arma submarina ya que se demostró el potencial destructor de estos navíos, los cuales desde entonces – y hasta la actualidad –, pasarían a formar parte fundamental de la «caja de herramientas» de la guerra naval.

El objetivo principal de la entonces novedosa guerra submarina era económico, ya que se planteó el uso de sumergibles como medio para atacar las rutas comerciales de la Entente, en una «guerra del corso» moderna⁵⁶⁸. El planteamiento estratégico alemán al comienzo de la Primera Guerra Mundial consistía en enviar submarinos individualmente a las rutas de suministro navales de Francia y Gran Bretaña para que estos buques hundiesen – generalmente con el cañón instalado en la cubierta⁵⁶⁹ – a los mercantes con los que se encontrasen. De este modo, se atacaba directamente a la capacidad productiva y mercantil de estos países, pues se cercenaban las líneas de distribución así como las cadenas de producción, al poner en peligro las conexiones entre los productores de materias primas y los centros industriales. Básicamente, se imitó la estrategia empleada con los cruceros auxiliares que navegaban por regiones alejadas de los teatros de operaciones europeos – generalmente el océano Atlántico, pero también el Índico y el Pacífico –, adoptándola a las limitaciones de estos navíos⁵⁷⁰. Este nuevo arma trajo consigo nuevos retos, tanto logísticos como legales y, obviamente, militares.

La guerra submarina no sólo era una amenaza para los países víctimas de ella por su capacidad destructiva. La puesta en marcha de este tipo de guerra obligó a los países de la Entente – y durante la Segunda Guerra Mundial, a los Aliados – a invertir tiempo y recursos en intentar mitigar sus efectos y dar caza a los sumergibles, con el consiguiente coste de oportunidad, pues esos recursos no

número, en opinión de numerosos oficiales navales, decidiría qué país mantendría el control del mar. HERWIG, Holger H.: *“Luxury” fleet. The Imperial German Navy 1888-1918*, Routledge, Nueva York, 2014, pp. 15, 38-39 y BERGHAIN, Volker R.: *Der Tirpitz-Plan. Genesis und Verfall einer innenpolitischen Krisenstrategie unter Wilhelm II*, Droste Verlag, Düsseldorf, 1971, pp. 45-68

566 SONDHAUS, Lawrence: *The Great War at Sea*, Cambridge University Press, Cambridge, 2014, p. 155

567 Hasta este ataque, varios almirantes británicos consideraban los submarinos poco más que «juguetes»

FARQUHARSON-ROBERTS, Mike: *A History of the Royal Navy: World War I*, I.B. Tauris, Londres, 2014, p. 8

568 DEL REY, Miguel, CANALES, Carlos: *Una jauría de lobos*, *op.cit.* p. 12

569 A pesar de la visión moderna del ataque submarino como una operación en la que el buque, estando sumergido, disparaba los torpedos, este tipo de acción no era habitual por la ineficacia de los torpedos que, en numerosas ocasiones no llegaban a impactar y, cuando lo hacían, no siempre explotaban.

570 No fue hasta prácticamente el final de la guerra cuando varios oficiales alemanes, entre otros el que llegaría a ser jefe del arma submarina durante la Segunda Guerra Mundial, Karl Dönitz, plantearon la posibilidad de crear grupos de submarinos que colaborasen en la «caza» de barcos enemigos. DÖNITZ, Karl: *Diez años y veinte días, 1ª parte*, Ediciones Altaya, Madrid, 2008, pp. 35-45

podrían ser empleados para cubrir otro tipo de necesidades. Para evitar los abrumadores hundimientos de mercantes la Entente y, posteriormente, los Aliados, desarrollaron numerosos medios de defensa, siendo probablemente la navegación en convoy uno de los más eficaces. El nuevo planteamiento estratégico que desarrollaron los países que tuvieron que sufrir este tipo de guerra, entendía que una «marina encargada de proteger a sus barcos mercantes, o bien iba directamente a la caza de submarinos, o bien [...] conducía sus convoyes a través de aguas infestadas de submarinos y, de este modo, obligaba estos a luchar y perecer»⁵⁷¹.

Sin embargo, este método de transporte también tenía sus inconvenientes. Los convoyes debían avanzar a la velocidad del mercante más lento y, al llegar al puerto de destino, era tal el número de barcos a gestionar que tendían a colapsarlo. El mando naval aliado, durante la Segunda Guerra Mundial, calculó que la amenaza submarina suponía una pérdida de entre el 18% y el 45% del tiempo invertido en el transporte de recursos y tropas, mientras que el mando submarino alemán lo calculaba en un 33% de media⁵⁷².

Pasando a la perspectiva alemana, uno de los grandes problemas de la flota submarina alemana era la situación geográfica de sus bases navales. En ocasiones, al analizar la circunstancias de un conflicto bélico se ignora el hecho geográfico, el cual es inevitable, por otra parte, en el momento de planificar y llevar a cabo cualquier operación militar. En este caso a tratar hay que tener presente la distancia que los buques alemanes tenían que solventar para acceder a las rutas de suministros en ambos conflictos mundiales. Las principales rutas discurrían por el norte del océano Atlántico – gracias a la cual se conectaban a Norteamérica –, por el mar Mediterráneo – conectándose así al Norte de África, al subcontinente indio y al resto de colonias asiáticas –, y por el Atlántico sur, de donde provenían los suministros desde Sudáfrica y Sudamérica. El principal problema que la Marina alemana debía esquivar para alcanzar estas zonas eran las propias Islas Británicas, protegidas por su flota, más numerosa – en ambos conflictos, pero especialmente en la Segunda Guerra Mundial – que la germana. Para esquivar las islas sólo se podían tomar dos rutas: la que atravesaba el Canal de la Mancha, muy poco segura para los buques alemanes pues – al menos hasta la conquista de Bélgica y Francia en 1940 – ambos márgenes del canal estaban en manos de países enemigos; o la que bordeaba Gran Bretaña por el norte, incrementando sobremanera el tiempo que estos buques tenían

571 KENNEDY, Paul: *Ingenieros de la victoria. Los hombres que cambiaron el destino de la Segunda Guerra Mundial*, Debate, Madrid, 2014, p. 40

572 DEL REY, Miguel, CANALES, Carlos: *Una jauría de lobos*, op.cit. p. 13

que emplear en dirigirse hacia y desde las zonas de combate, con el subsiguiente gasto en combustible y riesgo de ser detectados.

Es aquí donde aparece el relevante rol que jugó la posición geográfica de España, que durante ambas contiendas mundiales sirvió de amparo y base de avituallamiento para los sumergibles alemanes. Cuando durante la Primera Guerra Mundial, Italia declaró la guerra al Imperio Austro-Húngaro uniéndose a la Entente, Alemania envió submarinos al Mediterráneo para acosar la economía italiana – muy dependiente de las exportaciones marítimas – y apoyar los movimientos militares de sus aliados. Para octubre de 1915, 13 de los 44 submarinos alemanes se encontraban en el Mediterráneo, estando otros 5 estacionados en Estambul⁵⁷³. Por tanto, la entrada de Italia en la guerra supuso incorporar el Mediterráneo dentro de los escenarios de guerra de la Marina alemana durante la Primera Guerra Mundial⁵⁷⁴.

El primer submarino alemán que arribó al Mediterráneo durante esta guerra fue el *U 21* a los mandos del capitán de corbeta Otto Hersing⁵⁷⁵. Su objetivo: alcanzar una de las bases navales austrohúngaras desde las que, posteriormente, atacar a los buques de la Entente en este mar. Nunca antes un sumergible había recorrido las más de 4.000 millas que separaban la costa alemana de las bases austrohúngaras sin asistencia, por lo que el OKM organizó dos puntos de abastecimiento en España, a mitad del recorrido. El primero de ellos en Corcubión, Galicia, y el segundo en las Islas Baleares. El 2 de mayo de 1915, el *U 21* fue abastecido por un carguero alemán frente a Corcubión, recibiendo 12 toneladas de gasoil, dos de aceite y lubricante, y víveres para los 30 tripulantes del buque, cantidad de suministros suficientes – según los cálculos alemanes – para cubrir las necesidades de este navío durante los diez próximos días, tiempo suficiente para llegar a una base amiga. La operación, organizada por el agregado naval alemán en España, el capitán de corbeta Hans von Kroh, fue descubierta a los países de la Entente por la presencia de testigos que informaron de lo sucedido⁵⁷⁶. Al conocer la operación, no fue difícil para los servicios de inteligencia británicos y franceses descubrir cuál sería el destino y la ruta que seguiría el sumergible. Debido a la gran

573 GARCÍA SANZ, Fernando: *España en la Gran Guerra*, Galaxia Gutenberg, Barcelona, 2014, p. 61

574 La Marina austro-húngara ya operaba en esas aguas, pero esta era mucho más limitada que la alemana y pasó la mayor parte de la guerra mundial en sus bases de Pola – ahora Pula, en Croacia – y Trieste. GOGG, Karl: *Österreichs Kriegsmarine 1848-1918*, Verlag das Berland-Buch, Salzburgo, 1974

575 GARCÍA SANZ, Fernando: *España en la Gran Guerra*, *op.cit.* p. 62

576 Sobre el sistema de espionaje e inteligencia creados por los agregados militares alemanes en España durante la Primera Guerra Mundial, ROSENBUSCH, Anne: *Neutrality in balance. Spanish-German relations during the First World War, 1914-1918*, *op.cit.*, pp. 202-229

vigilancia a la que se sometió la costa española por parte de las fuerzas de la Entente, la tripulación del *U 21* no pudo acudir a su cita en las Islas Baleares, llegando a su destino – Cattaro, hoy Kotor, en la República de Montenegro – con los depósitos de combustible prácticamente vacíos, el 13 de mayo.

Este fue el primer caso en el que submarinos alemanes se abastecieron en las costas españolas, gracias a los esfuerzos de una red de inteligencia alemana establecida dentro del país. Estas circunstancias se repetirían durante la Segunda Guerra Mundial, aunque hay que señalar un cambio fundamental entre ambas. El gobierno español, durante la Primera Guerra Mundial, hizo gala del estado de neutralidad que declaró cuando comenzó el conflicto. A pesar de haber numerosos colectivos que abogaban por uno u otro bando – o quizás debido a esa división –, no se llevaron a cabo políticas marcadamente a favor de la Entente o de los Imperios Centrales. Desde luego, hubo ocasiones en las que se puso a prueba esta política de neutralidad, como cuando el citado agregado naval consiguió que el submarino *UB 49* escapase de su internamiento en el puerto de La Coruña, pero este tipo de eventos fueron duramente criticados por el propio gobierno español, que trató de dejar clara su postura diplomática⁵⁷⁷.

Este no fue el caso del gobierno franquista. Como se verá en las próximas páginas, el régimen dictatorial colaboró con el suministro a sumergibles alemanes al igual que lo hizo en otros aspectos: económico, policial o diplomático.

La preparación de las operaciones de suministro: la Organización de Etapas

Poco antes del estallido de la Primera Guerra Mundial, el Almirantazgo alemán [*Admiralstab der Marine*] creó una organización con tres funciones: abastecer a los buques de guerra alemanes en aguas extranjeras en tiempo de guerra, recoger y transmitir – a los buques y al Almirantazgo – inteligencia recabada en países extranjeros y, en caso de ser posible, interferir y engañar a los servicios de inteligencia enemigos, así como planificar acciones de sabotaje⁵⁷⁸. Esta organización, con el nombre de Organización de Etapas⁵⁷⁹ [*Etappendienst*, en adelante ED] dirigió y coordinó una

577 Sobre este evento, *Ibidem*, pp. 178-179, 236

578 Salvo que se especifique lo contrario, la información sobre la *Etappendienst* proviene del informe del MI-5 británico acerca de esta organización, redactado el 30 de julio de 1946 y accesible en: https://www.cia.gov/library/readingroom/docs/GERMAN%20INTELLIGENCE%20SERVICE%20%28WWII%29%2C%20%20VOL.%203_0014.pdf, consultado el 8 de octubre de 2019

579 Las «etapas» serían cada uno de los puertos donde operaban agentes alemanes.

miríada de agentes desplegados por puertos de todo el mundo, con el objeto de servir como infraestructura de apoyo a la Marina alemana. El conflicto que estalló en 1914 limitó en aquel momento el despliegue de esta organización, que alcanzó su mayor extensión durante el periodo de entre guerras. La ED tuvo una dirección bicéfala pues, por un lado, el Servicio de Inteligencia Militar [*Abwehr*] se encargó del reclutamiento, entrenamiento y financiación de los agentes⁵⁸⁰, además de establecer la infraestructura de comunicación que los conectase con Alemania. El segundo órgano que controlaba esta entidad era el del OKM, responsable de dar las órdenes a los agentes y de enviar, en numerosas ocasiones, a oficiales para colaborar con los hombres en el lugar.

Los agentes de esta organización, en tiempo de paz, tenían que adquirir conocimientos sobre los canales de comunicación, además de cultivar buenas relaciones con las autoridades locales, especialmente con aquellas encargadas del puerto y de las aduanas⁵⁸¹. También se les exigía que tuviesen contactos con empresas de la zona que estuviesen implicadas en actividades económicas relacionadas con el suministro a barcos: venta de carbón, aceites, combustible, víveres al por mayor... de modo que, al entrar Alemania en guerra, la Marina pudiese contar con una red de puertos desde los que obtener recursos que le permitiesen extender sus capacidades. También se buscó, por parte de los servicios de inteligencia alemanes y del OKM, contar con la complicidad y el apoyo de las navieras alemanas y de empresas subsidiarias. Por ejemplo, la ED mantenía desde 1931 contactos con el director general de la naviera Norddeutscher Lloyd – entonces una de las compañías más grandes del sector – y, desde 1934, con la Deutsches Kohlen Depot, dedicada al suministro de carbón⁵⁸². Como ya se ha expuesto, la situación geográfica alemana puede explicar el por qué de la existencia de esta organización, que otorgó a la Marina alemana la posibilidad de esquivar las Islas Británicas y acceder a zonas de combate alejadas de sus bases navales.

Para finales de 1938, la ED se encontraba en su máxima extensión. Estaba dividida territorialmente en tres secciones: Etapa Cercana [*Nah-Etappe*] – que incluía Escandinavia, Finlandia, Gran Bretaña y Bélgica –, Etapa Lejana [*Fern Etappe*] – correspondiente a los países mediterráneos, el Mar Negro y las regiones costeras africanas – y Etapa de Ultramar [*Übersee-Etappe*] – América, las Antillas, China, Japón y las Indias Orientales Neerlandesas –⁵⁸³. Es importante señalar que la ED sólo podía

580 Generalmente preferían hombres de negocios «de confianza» ubicados en los países en los que servirían y con buenos contactos entre las autoridades locales. Asimismo demandaban un conocimiento extenso de las condiciones políticas del país en el que vivían. pp. 4-5 Los agentes de la Etapa española pueden encontrarse en el Anexo I.

581 p. 7

582 p. 9

583 pp. 3-4

operar en países neutrales o amigos, ya que una vez se iniciasen las hostilidades, las operaciones de aprovisionamiento sólo podrían llevarse a cabo en este tipo de países. Los agentes en España eran parte de una Gran Etapa [*Groß Etappe*] dentro de la Etapa Lejana, que incluía no sólo los territorios de la España peninsular, sino también del Protectorado español en Marruecos, Portugal y las Islas Azores. Conforme las tensiones entre los países europeos aumentaron durante el final de los años 30, algunas de las agrupaciones – como la organizada en Gran Bretaña – fueron disueltas, debido a la presión ejercida por los servicios de información nativos y a la posibilidad de que estallase una guerra, lo cual impediría el funcionamiento de las Etapas. No fue este el caso de España. Según el informe del MI-5, durante la guerra civil española, la organización quedó «hasta cierto punto en suspenso», pero a partir del verano de 1939, se impulsó una Etapa en España que estuviese «principalmente preocupada con operaciones de suministro navales»⁵⁸⁴.

El evento que impulsó la planificación y sistematización de la Etapa en España fue la crisis de los Sudetes. La mirada del historiador, conocedora de cuál fue la resolución de las crisis y conflictos, lleva a veces a ignorar que los protagonistas que tuvieron que hacer frente a estas situaciones no contaban con la capacidad de la presciencia. Esta crisis, surgida por las intenciones expansionistas del gobierno de Hitler, así como las demandas de los grupos irredentistas alemanes en Checoslovaquia, estuvo cerca de dar el salto de crisis diplomática a conflicto bélico. Ante esta crisis, el gobierno de los militares rebeldes se posicionó como neutral, para disgusto de las autoridades alemanas que contaban con los militares rebeldes como un aliado. Esta neutralidad se debía, con toda seguridad, a que la guerra civil española todavía estaba en curso, por tanto, mostrarse a favor de la causa alemana podría abrir un nuevo frente en el caso de que la crisis de los Sudetes deviniese en un conflicto bélico.

Pese a la declaración de neutralidad por parte de los militares rebeldes, estas autoridades españolas se mostraron dispuestas a preparar sus puertos para que fuesen empleados por buques alemanes en caso de una guerra europea⁵⁸⁵. Como es bien sabido, el conflicto de los Sudetes se resolvió por la vía diplomática gracias a los Acuerdos de Munich, por lo que no se tuvo que hacer uso de esa oferta española. Sin embargo, estableció un nuevo precedente de colaboración entre las autoridades hispano-alemanas.

584 p. 4

585 BURDICK, Charles B.: «"Moro" The resupply of German Submarines in Spain, 1939-1942», *Central European History*, vol. 3, nº 3, pp. 256-284; p. 256

Esta crisis diplomática también sirvió para poner en marcha el aparato financiero de la ED, en manos del servicio de inteligencia militar alemán. Los fondos reservados para este cometido se mantenían en numerosas cuentas alemanas y británicas y en el Banco de Pagos Internacionales⁵⁸⁶. Estos fondos debían usarse para la compra de suministros por parte de los agentes de las Etapas, y se calcula que al menos contaban con más de 10 millones de marcos⁵⁸⁷. Durante la crisis de los Sudetes, 1,5 de estos millones fueron enviados a España y otro millón más, específicamente a las Islas Canarias con la intención de que fuese empleado en la compra de combustible del proveniente de los pozos petrolíferos estadounidenses y sudamericanos⁵⁸⁸. Sorprende que la cantidad enviada a las Canarias sea prácticamente la misma que la enviada a la península, lo cual muestra el valor estratégico dado por los alemanes al archipiélago. Como gestores del capital en Canarias se encontraban dos agentes de la Organización por Etapas: Jacob Ahlers, empresario y cónsul honorario alemán en Tenerife, y el jefe de distrito de la Lufthansa, la aerolínea de bandera alemana, Otto Bertram⁵⁸⁹. Este último, debido a su empleo, estaba a cargo del servicio postal y de las comunicaciones de la aerolínea con Sudamérica, por lo que era un activo muy valioso. En una época en la que la autonomía de los aviones era mucho más limitada que la actual, las islas del Atlántico – las Canarias, Azores y Cabo Verde –, servían como nexos de unión entre Europa y América. De modo que tener a un agente de la ED encargado de las rutas aéreas de uno de esos nexos, podía ser muy útil. Que la Lufthansa operase a y desde las Islas Canarias, especialmente desde Tenerife, posibilitó la instalación de una potente estación de radio propiedad de la ED en esta isla, camuflada como parte de las instalaciones técnicas de la aerolínea. Esta estación de radio se unió a la red de comunicaciones de esta organización⁵⁹⁰. Gracias a esta estación de radio, Bertram podía contactar con los buques que navegasen por el Atlántico y ponerles en contacto con el OKM y viceversa.

La Marina alemana, ante la posibilidad de una guerra mundial que enfrentase a sus fuerzas navales

586 La titularidad de estos fondos es confusa. Si bien los pagos a agentes estaban en manos de los servicios de inteligencia, pero en ocasiones se hace referencia a acuerdos de colaboración con el Banco Central alemán [*Reichsbank*] y, por supuesto, los fondos del propio Ministerio de Marina. MI-5. *Etappenorganisation der Kriegsmarine*, p. 11 El Banco de Pagos Internacionales es una organización financiera internacional que, según su definición, «fomenta la cooperación financiera y monetaria internacional y sirve de banco para los bancos centrales». <https://www.bis.org/about/index.htm> consultado el 8 de octubre de 2019.

587 MI-5: *Etappenorganisation der Kriegsmarine*, p. 11

588 ROS AGUDO, Manuel: *La guerra secreta de Franco (1939-1945)*, Crítica, Barcelona, 2002, p. 73

589 Más información sobre estos dos hombres en el Anexo I.

590 El resto de estaciones de radio de la organización se ubicaban en Panamá, Horta – en las Azores –, Lisboa, Copenhague e Istanbul. MI-5: *Etappenorganisation der Kriegsmarine*, p. 10 y ROS AGUDO, Manuel: *La guerra secreta de Franco*, op.cit. p. 74

contra las británicas, se encontraba limitada y falta de recursos. Karl Dönitz, jefe del arma submarina, reconoció que la flota que comandaba era «lamentablemente deficiente» para hacer frente a la Marina británica⁵⁹¹: su fuerza era limitada, no se esperaban mejoras en la cantidad de sumergibles disponibles a corto plazo y, pese a ello, la flota submarina debía estar preparada para una guerra semejante. Desde finales de 1939 hasta mediados de 1940, tal era la carencia de sumergibles que nunca hubo más de 10 unidades operativas a la vez, llegando a darse momentos en los que sólo dos sumergibles alemanes se encontraban activos⁵⁹². Estas limitaciones de las fuerzas navales alemanas se debió, especialmente, a la promesa que Adolf Hitler hizo al ministro de Marina Erich Raeder, de que Alemania no entraría en guerra contra Gran Bretaña antes de 1944 o 1945⁵⁹³. Esta promesa afianzó el desarrollo del conocido como «Plan Z», un plan de construcciones navales que preveía una flota de más de 300 buques para 1948⁵⁹⁴. Al embarcarse en este ambicioso plan, se invirtieron numerosos recursos en navíos que nunca llegaron a completarse debido al estallido de la guerra mundial – como el portaaviones *Graf Zeppelin* o los acorazados de tipo «H-39»–, recursos que pudieron haber sido empleados en medios más útiles para conseguir sus intenciones.

Las limitaciones de la Marina, y en especial las de la fuerza submarina, llevaron a los estrategas alemanes a tener que contar con las capacidades de la Etapa española como parte de su plan de batalla contra las rutas comerciales británicas. El 11 de agosto de 1939, el jefe del estado mayor del mando de submarinos [*Befehlshaber der U-Boote*, en adelante BdU⁵⁹⁵], el capitán de navío Hans Georg von Friedeburg⁵⁹⁶ se entrevistó con el capitán de fragata Werner Stoephasius, jefe del Departamento Naval Especial de la Sección de Asuntos Exteriores del OKW [*Marinesonderdienstes in der Auslandsabteilung des OKW*]⁵⁹⁷. Reunidos en la ciudad de Kiel, trataron la necesidad de suministros por parte de los submarinos en una guerra futura y la posibilidad de abastecimiento mediante organizaciones encubiertas en España, esto es, la Organización de Etapas. Ambos oficiales

591 BURDICK, Charles B.: «"Moro" The resupply of German Submarines in Spain, 1939-1942», *op.cit.* p. 258

592 DEL REY, Miguel, CANALES, Carlos: *Una jauría de lobos*, *op.cit.* p. 70

593 MARTIENSSEN, Anthony: *Hitler and his Admirals*, Secker and Warburg, Londres, 1948, p. 12

594 En total se preveía la construcción de 13 acorazados, 4 portaaviones, 33 cruceros, 267 submarinos y numerosos buques auxiliares como destructores y torpederos. DÜLFFER, Jost: *Weimar, Hitler und die Marine. Reichspolitik und Flottenbau 1920-1939*, Droste, Düsseldorf, 1973

595 La flota submarina contaba con un comandante propio – en 1940 el almirante Karl Dönitz – con capacidad para planificar, organizar y llevar a cabo planes de operaciones propios. MATA, Santiago: *U-Boote. El arma submarina alemana durante la Segunda Guerra Mundial*, La Esfera de los Libros, Madrid, 2015

596 Este capitán de navío había sido condecorado con la Cruz Española en plata de 1ª y 2ª clase, por lo que participó en las operaciones llevadas a cabo en aguas españolas durante la guerra civil española durante, al menos, tres meses. <https://uboat.net/men/commanders/320.html> consultado el 8 de octubre de 2019

597 Sobre esta reunión en BURDICK, Charles B.: «"Moro" The resupply of German Submarines in Spain, 1939-1942», *op.cit.* p. 259-260

abordaron las necesidades de material, combustible, comestibles y la administración de las organizaciones tapadera, así como de los posibles puertos para desarrollar este tipo de operaciones. Burdick señala que es entonces cuando «alguien a ese nivel [del OKM] recordó las hazañas [*exploits*] del submarino *U 21* en la Primera Guerra Mundial y ordenó una investigación» al respecto⁵⁹⁸. La existencia de la Etapa en España, los movimientos de fondos para la compra de víveres y combustible, así como la estación de radio de las Islas Canarias muestran que ese planteamiento ya había surgido previamente y se estaba llevando a cabo cuando estos dos oficiales mantuvieron su reunión.

El informe que se redactó tras la entrevista de estos dos oficiales, empero, es muy relevante ya que fue enviado el 15 de agosto al agregado naval en Madrid mediante un correo especial. Si bien los agentes de la ED dependían de las instrucciones de los agregados navales – aunque también recibían información por parte de los servicios de inteligencia –, es en este momento cuando el ubicuo agregado naval Meyer-Döhner comenzó a participar activamente en la planificación de las operaciones de suministro a submarinos, una de las tareas más relevantes de las que desempeñó este militar durante la Segunda Guerra Mundial⁵⁹⁹. Uno de los primeros pasos que tomó el agregado fue indagar sobre las instalaciones de los puertos de San Sebastián, Bilbao, Vigo, Cádiz, Barcelona, Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria, probablemente haciendo uso de la red de agentes de la organización que ya se encontraban en dichas localidades.

Desde el OKM se mostró un interés especial por los puertos de Vigo, El Ferrol y Cádiz, e insistieron en que las operaciones debían de sucederse de noche, para evitar posibles observadores⁶⁰⁰. La elección de los puertos no parece fortuita pues, como se verá en un capítulo posterior, El Ferrol y Cádiz fueron también los puertos preferidos para, en caso de necesitarlo, convertirse en bases para las flotas de la Marina alemana⁶⁰¹. Su posición respecto al Atlántico y el Mediterráneo además de ser dos de los puertos españoles más relevantes, pudieron haber sido las claves para su elección.

No sólo el agregado naval comenzó a prepararse para la inminente guerra mundial ese agosto de 1939. El OKM mandó el 25 de ese mes un mensaje a varios petroleros que navegaban en dirección a

⁵⁹⁸ *Ibidem*.

⁵⁹⁹ Es relevante señalar que en el artículo de Charles B. Burdick, todavía hoy probablemente el mejor artículo acerca de este tema, se agradece la colaboración del mismo Meyer-Döhner, aunque se apostilla que el militar no compartió todas las conclusiones a las que se llegaba en el artículo.

⁶⁰⁰ BURDICK, Charles B.: «"Moro" The resupply of German Submarines in Spain, 1939-1942», *op.cit.* p. 260

⁶⁰¹ Véase el capítulo 5.

Alemania y se encontraban cerca de aguas españolas⁶⁰². Se les ordenaba que pusiesen rumbo directamente a puertos españoles, tanto en la península como en las Islas Canarias. A los ocho petroleros – *Nordatlantik*, *Antartik*, *Winnetou*, *Rudolf Albrecht*, *Max Albrecht*, *Emmi Friedrich*, *Rekum*⁶⁰³ y *Charlotte Schliemann* – se les comunicó que, desde ese momento, la carga que transportaban pasaba a estar a disposición de la Marina de guerra. Durante los últimos días de agosto y primeros de septiembre, con la guerra ya comenzada, estos petroleros se fueron internando en diferentes puertos españoles⁶⁰⁴. Como se verá en las siguientes páginas, la mayoría de estas embarcaciones fueron las protagonistas de las operaciones de suministro a sumergibles.

Uno de los retos a los que tuvo que hacer frente Meyer-Döhner fue la escasez de alimentos en España. Generalmente, cuando se habla del abastecimiento a los sumergibles alemanes, se comentan las dificultades del suministro de combustible – tema que también se tratará en este capítulo –, ignorando que también se proveyó a las tripulaciones de estos navíos con viandas que les permitiesen hacer frente a sus nuevas misiones. Al extender el tiempo de operaciones, tan crucial era aumentar el combustible en los depósitos de los submarinos como llenar sus despensas⁶⁰⁵. Sin embargo, durante los primeros años de la posguerra española la destrucción provocada por un conflicto de casi tres años de duración, así como las políticas autárquicas del régimen franquista llevaron a la sociedad española a un estado de miseria generalizada; fueron los «años del hambre»⁶⁰⁶. Así lo advertía el propio agregado naval al OKM en un informe el 25 de agosto de 1939⁶⁰⁷. En él avisaba de que «el suministro de provisiones (alimentos) para los submarinos se enfrentar[ía] a graves dificultades como resultado de la situación alimentaria» en España. Según Meyer-Döhner, algunos productos necesarios para las tripulaciones como la manteca, las salchichas, la carne de cerdo y el jamón en conserva no estaban disponibles en absoluto, mientras que otros suministros importantes nutricionalmente – arroz, café, té, alubias, guisantes, lentejas y azúcar – sólo se podían adquirir en pequeñas cantidades. Frente a estas limitaciones, el OKM aprobó usar las provisiones a bordo de los mercantes alemanes internos en puertos españoles, así como la compra de esos suministros a buques

602 BA-MA, RM 11/25, p. 33 Posteriormente también se ordenó a petroleros como el *Thalia* y el *Corrientes* que hicieran lo mismo.

603 En numerosos documentos, en vez de *Rekum* denominan al petrolero como *Recum*. Se ha escogido la primera opción simplemente por ser la que aparece más frecuentemente en las fuentes alemanas.

604 Los telegramas anunciando la llegada de varios de ellos en BA-MA, 11/19, p. 97 y RM 11/25, pp. 36, 56

605 Para las necesidades alimenticias de la tripulación de un submarino, BA-MA, RM 11/25, pp. 175-177

606 ARCO BLANCO, Miguel Ángel del: «"Morir de hambre": autarquía, escasez y enfermedad en la España del primer franquismo», *Pasado y memoria*, nº 5, 2006, pp. 241-258

607 BA-MA, RM 11/25, pp. 30-31

de países neutrales que arribasen a esos puertos⁶⁰⁸.

Para evitar la pérdida de buques de la marina mercante, era común que, ante el estallido de una guerra, los gobiernos ordenasen a los mercantes que en aquellos momentos se encontrasen en alta mar que intentasen alcanzar el puerto amigo o neutral más cercano. De este modo, los mercantes podían protegerse de ataques enemigos y preservar tanto el buque como su carga. Estos mercantes contaban con despensas lo suficientemente grandes como para guardar víveres suficientes para alimentar su tripulación durante las semanas o meses que pudiese durar su trayecto, por lo que estas podían convertirse en un activo muy útil para las operaciones secretas de suministro. Además, de cara a encubrir estas operaciones, despertaría menos sospechas si los marinos de un mercante compraban alimentos en el puerto donde se hallaban internados que si lo hiciese el agregado naval o uno de sus agentes.

Otro factor relevante en la puesta en marcha de esta organización de cara al conflicto futuro fueron los recursos humanos para desarrollar sus objetivos. Ante un previsible aumento de las actividades de la oficina del agregado naval, se procedió a movilizar un «refuerzo» el 24 de agosto⁶⁰⁹. Al alférez de navío en la reserva Messerschmidt, residente en Madrid, se le encargó la tarea de oficial de enlace con la Armada española. Al parecer, este oficial llevaba años residiendo en España y, debido a sus contactos, conocía personalmente a «muchos de los oficiales más importantes». Por su parte, el alférez de fragata de la reserva Preger, también residente en Madrid, se mantendría como refuerzo en la oficina de Meyer-Döhner y dispuesto a viajar a Lisboa para hacerse cargo de los operativos de la Etapa en Portugal si fuese necesario. El tercer oficial de este refuerzo era el alférez de navío en la reserva Máximo Buch Jr. que, en aquel momento, trabajaba para el consulado alemán en Valencia⁶¹⁰. En caso de requerir más personal se reclamaría a este oficial, dejando su puesto en el consulado en manos de su hermano. Por último hay que añadir tres civiles: Stephan Knupfer, Arno Buttner y Friedrich Farber, que serían «destinados a un uso especial según [fuese] necesario».

Las preparaciones para desarrollar las operaciones de suministro también requirieron de contactos con las más altas autoridades franquistas. El 30 de agosto, dos días antes del comienzo de la Segunda Guerra Mundial, Meyer-Döhner mantuvo una conversación con el ministro español de Marina, el

608 *Ibidem.* y la aprobación de las compras a mercantes neutrales en RM 11/19, p. 180

609 BA-MA, RM 11/25, pp. 51-54

610 Según el informe del MI-5, Máximo Buch Jr. era un agente de la ED desde 1936 y se encargaba de la sección de propaganda del consulado.

almirante Salvador Moreno Fernández⁶¹¹. Durante la conversación, el ministro se mostró dispuesto a apoyar el plan que contemplaba usar puertos españoles para el suministro a los submarinos alemanes. La única preocupación del ministro era la posibilidad de que Gran Bretaña o Francia descubriesen el apoyo o la lenidad de las autoridades españolas, con el conflicto diplomático que pudiese desencadenar. En caso de ser descubiertos, el ministro insistió en que Franco negaría cualquier acusación, además de verse obligado a suspender inmediatamente cualquier actividad al respecto. La única condición que puso Moreno Fernández fue que, antes de comenzar dichas operaciones, consultaran con el ministro de Asuntos Exteriores, el coronel Beigbeder.

Así hizo el agregado naval, acudiendo ante este ministro al día siguiente, el 31 de agosto, acompañado por el doctor Erich Heberlein, consejero de la embajada alemana en Madrid⁶¹². En la corta conversación mantenida por los tres hombres, el coronel se mostró dispuesto a considerar el suministro a sumergibles mediante el uso de pequeños barcos españoles⁶¹³. Sin embargo, no se mostró de acuerdo con el uso de buques petroleros, ya fuesen españoles o alemanes, por las posibilidades de que fuesen detectados por testigos. Por último, señaló que no se aprobaría ningún plan de este tipo que involucrase a la Armada española sin contar con la aprobación de Franco⁶¹⁴.

Por lo tanto, Meyer-Döhner acudió al último peldaño de la jerarquía franquista. El 1 de septiembre, el agregado naval se reunió con Franco y el ministro de Asuntos Exteriores, los cuales mostraron su apoyo a Alemania en la recién comenzada guerra contra Polonia⁶¹⁵. En la reunión, Beigbeder mostró sus dudas acerca del uso de barcos alemanes para el abastecimiento, por miedo a comprometer demasiado la posición española en el nuevo tablero internacional. Franco temía especialmente que los alemanes llevasen a cabo una operación de este tipo en la costa noroeste española, que «est[aba] llena de espías». La sorprendente propuesta para atajar este problema fue la sugerencia por parte de los españoles de crear «una comisión mixta con oficiales españoles que se coordinase con la Armada española y gestionase la compra de algún barco [mercante] o pesquero o quizá un submarino español» para tal cometido⁶¹⁶. Sorprende porque una acción semejante, de ser descubierta, haría

611 BURDICK, Charles B.: «"Moro" The resupply of German Submarines in Spain», *op.cit.* p. 261

612 Erich Heberlein era un diplomático de carrera alemán que residió en España desde 1919. En 1943 tanto él como su familia fueron secuestrados en una operación de la Gestapo que contó con colaboración de la policía española <https://rosasalarose.es/2011/04/el-secuestro-de-los-heberlein/>, consultado el 8 de octubre de 2019

613 BURDICK, Charles B.: «"Moro" The resupply of German Submarines in Spain», *op.cit.* pp. 261-262

614 BA-MA, RM 11/19, p. 98

615 No fue hasta los días posteriores cuando Francia y Gran Bretaña declararon la guerra a Alemania, cumpliendo la alianza defensiva que habían firmado con Polonia.

616 Tanto la cita de los espías como esta última en BA-MA, RM 11/25, p. 49

saltar por los aires cualquier pretensión de neutralidad española.

Sin embargo, las órdenes emitidas por el OKM para Meyer-Döhner le llevaron a ignorar los temores de Franco y continuar con las preparaciones. En un mensaje enviado el 29 de agosto, se le ordenaba que se preparase a los petroleros *Max Albrecht* y *Nordatlantik* para que contasen con provisiones y combustible para 8 submarinos para que estuviesen listos del 5 de septiembre en adelante⁶¹⁷. También se tenía que proporcionar una zona discreta desde la que realizar el repostaje de dichos navíos y personal para asegurar los petroleros.

El agregado naval no desatendió esta orden y envió a su asistente, el capitán de corbeta Alfred Menzell junto con Ernst Klingenberg a Vigo, llegando ambos el 3 de septiembre. Como se puede comprobar en el Anexo I, Klingenberg era uno de los agentes de la ED que operaba en Madrid, donde trabajaba como abogado para la empresa Baquera, Kusche y Martin. Ambos se juntaron en la ciudad gallega con Meino von Eitzen, también agente de la ED, y gerente de la empresa Depósito Español de Carbones⁶¹⁸. En un anuncio en el periódico ABC, el 15 de enero de 1933, la compañía Baquera, Kusche y Martín se presentaba como una empresa fundada en 1847, dedicada al comercio de exportación y al turismo con la marca «Viajes Bakumar»⁶¹⁹. En la noticia la empresa alardeaba de mantener contactos con las navieras más importantes, entre las cuales se encontraban las alemanas Norddeutscher Lloyd, Hamburg-Amerika-Linien, Deutsche-Afrika-Linien, Neptun, Hansa, Sloman y O.P.D.R. Teniendo en cuenta que varios empleados de esta agencia de viajes eran agentes de la ED – cuatro en total, con puestos de responsabilidad – y que las navieras alemanas como la Norddeutscher Lloyd colaboraron con la creación y funcionamiento de la ED, no es aventurado sugerir que esta compañía era parte del entramado de la ED en España⁶²⁰. Que el gerente de la empresa Depósito Español de Carbones fuese también un agente de esta organización también muestra el interés alemán por reclutar a alemanes en el extranjero que tuviesen contactos o se dedicasen a actividades que podrían ser útiles a la Marina, como la venta de combustible.

Retomando la reunión entre Menzell, Klingenberg y von Eitzen en Vigo, este último llevó a sus

617 BA-MA, RM 11/25, p. 38

618 Esta empresa sigue activa, manteniendo su domicilio social en Vigo. <https://empresite.eleconomista.es/DEPOSITO-ESPANOL-CARBONES.html>, consultado el 8 de octubre de 2019

619 ABC, 15 de enero de 1933.

620 Se ha mencionado ya, en el capítulo 2, la posibilidad de que otras empresas que podrían haber sido parte de este entramado, aunque no se ha encontrado información al respecto.

compatriotas a visitar el petrolero *Nordatlantik*⁶²¹. Von Eitzen les presentó al capitán de este petrolero que les invitó a subir a su barco donde los oficiales alemanes pudieron comprobar que parte de la carga a bordo no era el apropiado para los submarinos⁶²². Tampoco, al parecer, había suficiente comida para las necesidades de la tripulación de un sumergible, ni agua destilada, necesaria para el correcto funcionamiento de las baterías de estos navíos.

Ante estos problemas los oficiales se plantearon varias opciones alternativas. Tras desechar la sustitución del combustible de dentro del petrolero por otro más apto, y la descarga de dicho carburante en alta mar, intentaron conversar con el oficial del puerto de Vigo para buscar una solución conjunta. Sin embargo, el 3 de septiembre era domingo, por lo que los alemanes no pudieron contactar con dicho oficial, probablemente por hallarse en su descanso dominical. En vez de quedarse de brazos cruzados, el capitán de corbeta Menzell se dirigió a El Ferrol para informar al capitán del petrolero *Max Albrecht*, interno en dicho puerto, acerca de los planes de suministro a submarinos, con la idea de que si la operación no funcionaba en Vigo, pudiese llevarse a cabo en El Ferrol⁶²³.

De vuelta en Vigo, el 4 de septiembre, los alemanes se presentaron ante el oficial del puerto como representantes de la compañía naviera propietaria del *Nordatlantik*, pidiéndole al español que les dejaran vaciar el combustible de su petrolero y rellenarlo con otro, proveyéndose de los depósitos del puerto. Los agentes alemanes también pidieron permiso para cambiar la posición en la que estaba amarrado el mercante, lo cual también les fue concedido. Antes de poner en marcha estas acciones, el improvisado equipo alemán visitó también al mercante alemán *Wangoni* que al igual que el *Nordatlantik* se encontraba internado en Vigo. Según el relato de los agentes, persuadieron al capitán de este buque para que les diesen 22.000 raciones de comida que llevaba a bordo⁶²⁴. También le convencieron para que les ayudara con el problema logístico que suponía tener que mover todos esos suministros hasta el petrolero, así como para obtener 10 toneladas de agua destilada. Cabe preguntarse cómo se realizó tal persuasión y si se emplearon medios coercitivos, recompensas

621 El relato de los agentes alemanes en Vigo y El Ferrol en BA-MA, RM 11/25, pp. 83-93

622 Posteriormente se tratará el problema de compatibilidad de diferentes combustibles.

623 Burdick en «"Moro" The resupply of German Submarines in Spain», *op.cit.* p. 263 se señala que este barco era una motonave [*motor ship*], pero en todos los documentos alemanes se le describe como petrolero, incluyéndose el combustible que transportaba.

624 En BURDICK, Charles B.: «"Moro" The resupply of German Submarines in Spain», *op.cit.* p. 263 se apuntan 26.000 raciones. Sin embargo, además de en el relato de los agentes, en un telegrama de Meyer-Döhner el 21 de septiembre, se calcula la misma cifra BA-MA, RM 11/19, p. 170

económicas o tuvieron que hacer uso de su autoridad – real o simbólica – para ello.

Pese a todas esta planificación, lo improvisado de la misma llevó a que esta tuviese que cancelarse. Si bien al principio el oficial del puerto aceptó las peticiones de los falsos representantes de la naviera, pronto exigió que se le presentaran órdenes escritas. Ante la imposibilidad de presentar ese tipo de documentación, se canceló la operación. Pese a este fracaso, sí que se logró traspasar el lubricante del petrolero a numerosos barriles – que permanecieron a bordo –, quedando el buque listo para adquirir otro tipo de carburante más apto para los sumergibles.

Mientras tanto, en Madrid, Meyer-Döhner siguió dilucidando un modo de sistematizar este tipo de operaciones y contar con la venia de las autoridades franquistas. El 2 de septiembre, mientras el equipo de Menzell se encontraba en Vigo, el agregado naval recibió un telegrama de Berlín⁶²⁵. En él se exigía que bajo ninguna circunstancia se usaran buques de la Armada española o ayuda de ese gobierno para conseguir suministros, para evitar el riesgo diplomático que podía implicar. El agregado naval debía evitar a toda costa poner en peligro la neutralidad española. Por ello, desde Berlín, se opusieron a la creación de la comisión conjunta propuesta por las autoridades españolas, ya que posibles filtraciones a los Aliados podían comprometer toda la organización. Es comprensible que desde Alemania temiesen este tipo de filtraciones ya que, como ha demostrado Ángel Viñas, numerosos cargos de la administración franquista estaban en contacto con – y recibían sobornos de – agentes de inteligencia británicos⁶²⁶

El 4 de septiembre, Meyer-Döhner volvió a reunirse con Franco⁶²⁷. El dictador volvió a prometer su apoyo a la causa alemana, pero pidió que no se llevasen a cabo operaciones de suministro a buques de guerra alemanes durante las primeras semanas de la guerra. Quizás el dictador trató así de calmar a los marinos alemanes ofreciendo un apoyo futuro a cambio de que no realizasen actividades que pudiesen poner en duda la neutralidad española. Pese a ello, la opinión de las autoridades españolas ante este tema fue pendular, yendo de ofrecer a militares españoles para ello a dejar hacer a los agentes alemanes. Ante la petición de Franco, el almirante Kurt Fricke, jefe de operaciones del Estado Mayor de la Marina alemana, telegrafió a Meyer-Döhner pidiéndole que siguiese preparando suministros en secreto, usando los recursos de los mercantes alemanes ya anclados en los puertos

625 BURDICK, Charles B.: «"Moro" The resupply of German Submarines in Spain», *op.cit.* p. 264

626 VIÑAS, Ángel: *Sobornos. De cómo Churchill y March compraron a los generales de Franco*, Crítica, Barcelona, 2016

627 BA-MA, RM 11/25, p. 62

españoles.

Estas órdenes llevaron a Meyer-Döhner a tener que hacer frente a un problema fundamental: el combustible. A pesar de que los alemanes contasen con numerosos petroleros internados en puertos españoles, varios de ellos, como en el caso del *Nordatlantik*, contenían recursos no aptos para las necesidades de la Marina alemana. Este fue un problema que, como se puede comprobar en la correspondencia entre Meyer-Döhner y el OKM, trajo numerosos problemas al agregado naval. Sin un combustible que pudiese ser utilizado en los motores de los sumergibles, ninguno de los otros preparativos tenían valor alguno. El primer paso que tuvieron que dar los miembros de la ED en España fue identificar los tipos de combustible que albergaba cada petrolero, tras lo cual pudieron plantearse qué hacer con el combustible no deseado y cómo conseguir más de los tipos que sí eran válidos. En la tabla siguiente se pueden ver las cargas de varios petroleros, según un informe del 22 de septiembre⁶²⁸:

Petrolero	Carga⁶²⁹
<i>Max Albrecht</i>	8.200 de gasóleo
<i>Nordatlantik</i>	5.653 de gasóleo, 4.473 de gasolina y 5.000 de lubricante
<i>Antarktisk</i>	13.000 de gasóleo
<i>Winnetou</i>	10.000 de gasóleo
<i>Charlotte Schliemann</i>	7.000 de gasóleo
<i>Rekum</i>	7.500 de fueloil
<i>Gedania</i>	8.600 de fueloil y 4.800 de diesel

Según este mismo documento, el combustible de los cinco primeros barcos era útil para los submarinos sin necesidad de que se hiciese ningún tipo de examen más detallado. Tan sólo el lubricante del *Nordatlantik* requería, como se ha visto, ser sustituido. Sin embargo, las cargas de los otros dos petroleros no eran útiles para los intereses de la Marina. Para asistir en este tipo de análisis técnicos se envió desde Alemania al alférez de navío y diplomado en ingeniería Hans Lorek⁶³⁰. Además de sus conocimientos técnicos, el oficial contaba con experiencia en el arma submarina pues había servido como piloto en uno sumergible. A estas cualificaciones hay que añadir que Lorek contaba con experiencia en España así como conocimientos del idioma español debido a que había

628 BA-MA, RM 11/25, pp. 108-111

629 Las cantidades están en toneladas.

630 Mensaje del 18 de septiembre de 1939, BA-MA, RM 11/25, p. 81

sido parte de los oficiales navales alemanes que colaboraron con el diseño y la construcción del submarino *E-1* en Cartagena⁶³¹. Su labor, esta vez, consistió en analizar la calidad de los combustibles almacenados en España y comprobar el estado de los mismos. Para ello, el alférez de navío se desplazó por toda la península, visitando los petroleros durante los primeros días de octubre de 1939⁶³². Para facilitar su labor, el OKM envió órdenes selladas a varios capitanes de buques internados en los puertos españoles, concretamente a los capitanes del *Max Albrecht*, en El Ferrol, del *Nordatlantik*, *Antarktis* y del mercante *Heinrich Arp* en Vigo, del *Charlotte Schliemann* y del *Winnetou* en el puerto de las Palmas de Gran Canaria y del *Rekum* y *Gedonia* en Tenerife⁶³³. Una de las conclusiones a las que llegó Lorek fue que el lubricante del *Nordatlantik* sólo sería útil si podían mezclarlo con otros combustibles, lo cual contemplaban como técnica y administrativamente complicado de llevar a cabo, especialmente si se tiene en cuenta la necesidad de mantener estas operaciones en secreto⁶³⁴.

Ante esta situación, con la carga de dos petroleros – más el lubricante del *Nordatlantik* – ocupando un espacio que podría ser útil para un combustible más apto, se decidió intentar vender dicha carga en España. Debido a la Ley del Monopolio de Petróleos de 1927, la CAMPSA ejercía un monopolio sobre la importación de crudo o de cualquier producto derivado del petróleo en España. Así lo hizo saber Meyer-Döhner a sus superiores en Berlín⁶³⁵, que decidieron intentar vender el excedente a esta compañía y adquirir otros tipos de combustible. Para ello contaron con la colaboración tanto de autoridades de la propia CAMPSA como de la interesante figura de Juan March.

El millonario mayorquín ya había sido acusado durante la Primera Guerra Mundial de haber colaborado con la Marina alemana avituallando sus sumergibles, aunque su colaboración con las autoridades británicas ha quedado demostrada por lo que se puede suponer que, cuanto menos, jugó a dos bandas⁶³⁶. En esta ocasión, la Marina alemana volvió a contactar con March a finales de agosto de 1939⁶³⁷. A través del magnate, los alemanes hicieron una oferta a la CAMPSA por el lubricante del *Nordatlantik*, de 40 dólares por tonelada además de un 1% de comisión para la compañía⁶³⁸. De

631 Véase la Introducción.

632 BA-MA, RM 11/25, pp. 146-148

633 BA-MA, RM 11/19, p. 163

634 Comentario sobre el lubricante del *Nordatlantik* en BA-MA, RM 11/25, p. 145

635 BA-MA, RM 11/19, p. 125

636 CABRERA, Mercedes: *Juan March (1880-1962)*, Marcial Pons, Madrid, 2011, p. 85 y ss.

637 BA-MA, RM 11/19, pp. 178-179

638 BA-MA, RM 11/19, p. 240 No se especifica si March recibiría algún tipo de comisión.

esos 40 dólares, 25 debían ser pagados en moneda extranjera mediante bancos en países neutrales y, el resto, en pesetas a la tasa de cambio oficial, esto es, 12,37 pesetas por dólar. También comunicaron a la compañía de que estaban interesados en adquirir gasóleo de sus depósitos. Esta oferta de compra fue rechazada, según un mensaje de Meyer-Döhner, por la escasez que tenían en aquellos momentos de este material⁶³⁹. Sin embargo, la CAMPSA sí que estaba dispuesta a vender gasoil aunque contando primero con la aprobación del gobierno español. Es llamativo, empero, que el director de ventas de la compañía se comprometiera a «proporcionar discretamente a la embajada [alemana] de cantidades más pequeñas de gasóleo y gasolina según las existencias en los depósitos» de la CAMPSA. Se muestra así una colaboración no sólo de las más altas autoridades españolas, sino de otros cargos directivos y de responsabilidad que, tal vez por ideología, conveniencia o intereses económicos, cooperaron con los esfuerzos de guerra alemanes.

Otro ejemplo similar al del ejecutivo de la petrolera es el del gobernador civil de Huelva, Joaquín Miranda González. Este «viejo falangista sevillano» según Meyer-Döhner, no sólo colaboró con los alemanes sino que también rechazó varios intentos británicos para sobornarle⁶⁴⁰. Según cuenta el agregado naval, agentes británicos, usando la cobertura de la empresa que explotaba las minas onubenses de Río Tinto, le mandaron un cheque con 20.000 pesetas. Al negarse Miranda González, le fue enviado otro cheque, esta vez con 40.000 pesetas. Y al ser este rechazado, otro más en blanco ya firmado. Como respuesta, el «viejo falangista» multó a la compañía minera con un millón de pesetas por intento de soborno. Meyer-Döhner, tras contar esta historia, señalaba lo agradecido que estaba a este gobernador, que no sólo había rechazado los intentos británicos por comprarle, sino que, gracias a sus gestiones, se habían podido embarcar 300 toneladas de combustible en el petrolero *Thalia*⁶⁴¹.

Con estos casos se muestra un fenómeno interesante. El agregado naval en Madrid negociaba con la cúspide del régimen franquista, la cual dudaba o cambiaba su opinión acerca de dar el visto bueno a estas operaciones con frecuencia. Al mismo tiempo, evadiendo a ministros y al propio Franco, agentes de la ED o de la oficina del agregado consiguieron la colaboración de autoridades locales –

639 Mensaje al OKM del 11 de octubre, BA-MA, RM 11/19, p. 260 La oferta del gasoil y el compromiso del director de ventas se mencionan en el mismo mensaje.

640 BA-MA, RM 11/19, p. 291 Miranda González había sido uno de los fundadores de Falange en Sevilla, siendo jefe provincial de este partido en dicha región hasta 1937.

641 Este petrolero se encontraba en el puerto de Cádiz al menos desde principios de octubre BA-MA, RM 11/25, pp. 135-136

como Miranda González – o ejecutivos como el director de ventas de la CAMPSA. No siempre las autoridades locales cooperaron con los intereses alemanes. En un mensaje del agregado naval al OKM a finales de septiembre señalaba la dificultad de preparar cualquier tipo de operación en Vigo, porque día y noche había destructores españoles rondando el puerto vigilando y controlando las actividades de los mercantes en el puerto⁶⁴². Como se verá también en el caso de ayudas a naufragos alemanes, en numerosas ocasiones los germanos consiguieron más fácilmente sus objetivos ignorando o evadiendo a las más altas autoridades españolas y acercándose a personas que, pese a ostentar puestos de responsabilidad, no eran parte de la cúspide del sistema franquista.

En octubre de 1939, Meyer-Döhner recibió una orden desde el OKM que cambió el *modus operandi* de los agentes de la ED⁶⁴³. En dicho comando se afirmaba que no estaba previsto en el futuro inmediato el uso de la Etapa España. Quizás debido a las dificultades a las que se tuvieron que enfrentar los agentes alemanes, el OKM decidió no contar con los suministros españoles salvo en caso de emergencia o necesidad, poniendo el ejemplo de submarinos que estuviesen dañados. Esto no significaba, según la orden, que los preparativos tuviesen que dejarse de lado pues los recursos debían de estar dispuestos en caso de que el OKM lo viese necesario. De ser este el caso se advertía, además, de que el aviso llegaría con poca antelación. Es probable que la improvisada organización que dirigía Meyer-Döhner – teniendo que hacer frente a las constantes dificultades y a los cambios de opinión del gobierno franquista – no se adaptase a las necesidades militares de la Marina, que requerían de un sistema más previsible que permitiese a los estrategas alemanes planificar cómo, cuándo y dónde suministrar a los submarinos.

Por ello el agregado naval buscó la posibilidad de sistematizar el suministro de combustible a los submarinos, planteando la creación de una organización pantalla que les permitiese adquirir alimentos y combustible, así como poder desarrollar un sistema de distribución de estos suministros de forma eficiente. Desde Berlín se sugirió la compra de un porcentaje de acciones de la petrolera Cepsa, lo cual les proveería de una cobertura efectiva para desviar combustible hacia sus intereses⁶⁴⁴. Para esta operación, al igual que en el caso de intermediación con la CAMPSA, se contó con la colaboración de Juan March.

642 BA-MA, RM 11/25, p. 203

643 BA-MA, RM 11/25, pp. 108-111

644 MI-5: *Etappenorganisation der Kriegsmarine*, p. 11 Cepsa, fundada en 1929, fue la primera compañía petrolera privada española que, desde 1930, operaba una refinería en Tenerife, eludiendo la Ley del Monopolio de Petróleo, que sólo se aplicaba a territorio peninsular.

El magnate mallorquín visitó la embajada alemana el 10 de octubre de 1939, entrevistándose con el embajador y con dos alemanes enviados allí *ex profeso* para esta cuestión⁶⁴⁵: Karl-Ernst Erk y Hans Schirmer. El primero de ellos era el director del área internacional del Dredsner Bank⁶⁴⁶, uno de los bancos más importantes de Alemania. El segundo es identificado por Burdick también como banquero, aunque es posible que se tratase del diplomático de mismo nombre que trabajaba para el AusAmt desde 1939⁶⁴⁷. En la reunión se redactó un breve contrato en el cual March se comprometía a representar los intereses alemanes comprando un bloque de acciones de Cepsa, recibiendo el dinero necesario para ello de manos alemanas, así como una prima por sus servicios de un total de 25 millones de pesetas. Los germanos pretendían así infiltrarse en la compañía usando como hombre de paja al empresario mallorquín. El acuerdo no fue, al parecer, del todo satisfactorio para la parte alemana, ya que dependían en demasía de un hombre cuya única atadura era su firma en un contrato imposible de reclamar ante un tribunal. Además, el director general de Cepsa, según Meyer-Döhner, no se mostró a favor de esta operación, pues no contaba con las garantías suficientes⁶⁴⁸. Tras reconsiderarlo, el AusAmt decidió ser más cauteloso y no llevar a cabo el contrato, descartando la posibilidad de hacerse con la petrolera.

No pararon, sin embargo, las negociaciones para la venta y compra de combustible. El 5 de noviembre se informaba que Cepsa se encontraba dispuesta a hacerse cargo del combustible transportado por los petroleros *Rekum* y *Eurofeld*, aunque afirmaban no poder hacerlo de inmediato por tener sus depósitos de las Islas Canarias llenos en aquel momento, pero veían posible que la venta se llevase al cabo de tres meses⁶⁴⁹. Además de la adquisición de Cepsa, Meyer-Döhner también intentó contratar barcos españoles para que, al igual que en el caso de la petrolera, gracias a la colaboración de un testafarro se pudiesen usar como transporte de mercancías – viandas y combustible – a los puertos designados para el repostaje de los sumergibles. Encontrar un barco apropiado no fue fácil, ya que los navieros españoles no parecían dispuestos a asumir el riesgo que implicaba la colaboración con los alemanes, aunque varios sí intentaron recibir el dinero sin dar el

645 La información sobre la reunión en BURDICK, Charles B.: «"Moro" The resupply of German Submarines in Spain», *op.cit.* p. 270

646 RIEDER, Maximiliane: *Deutsch-italienische Wirtschaftsbeziehungen: Kontinuitäten und Brüche 1936-1957*, Campus, Frankfurt, 2003, p. 312

647 <https://www.munzinger.de/search/portrait/Hans+Schirmer/0/12174.html>, consultado el 8 de octubre de 2019

648 BA-MA, RM 11/25, pp. 253, 254

649 BA-MA, RM 11/25, p. 255 No se ha encontrado más información acerca del *Eurofeld*.

servicio a cambio⁶⁵⁰. A estos intentos se sumó el ya conocido teniente de navío Rolf Rüggeberg que propuso al agregado naval que, junto con su comisión de suboficiales que impartía clases en la Escuela Naval Militar, tomarían mando del *Thalia* – internado en Cádiz, cerca de la escuela – y lo usarían para las misiones de transporte. El agregado se negó a esta iniciativa por la posible reacción de las autoridades españolas y la posibilidad de que dicha operación fuese descubierta. Sin embargo, y a pesar de las dificultades, el agregado naval encontró un anticuado carbonero con amarre en el puerto de Pasajes: el *Landro*. A principios de octubre de 1939, el *Landro* había ya transportado a Vigo 30 toneladas de gasóleo, 2 toneladas de aceite, agua destilada y diversas provisiones⁶⁵¹. Al final, la aparentemente difícil relación entre el capitán del barco con las autoridades españolas, así como con la tripulación del velero – que estuvo a punto de amotinarse – llevó esta operación a su fin⁶⁵².

Todos estos fracasos e idas y venidas llevaron al OKM a informar a Meyer-Döhner de la desesperación entre los mandos navales, siendo Dönitz bastante pesimista acerca del futuro de estas actividades. El incierto progreso con el sistema de suministro, así como la actitud de los líderes españoles le hacían dudar de la posibilidad de poder llevar a cabo lo planeado⁶⁵³. En el Diario de Guerra del Mando Submarino, en la entrada del 1 de noviembre escribió⁶⁵⁴:

«El Estado Mayor de Operaciones Navales me ha informado de que el *U 25* no pudo ser abastecido en la costa española porque España ha puesto recientemente dificultades políticas. Sólo se podrían hacer arreglos en Farrol [*sic*] en caso de extrema necesidad. He decidido no enviar el buque allí, para poder contar con esta posibilidad en casos realmente urgentes. No me sorprenden estos cambios, siempre he considerado el tema como muy incierto.»

El agregado naval alemán, por contra, siguió intentando lidiar con las dificultades diplomáticas y materiales para poder llevar su misión a cabo. Meyer-Döhner y el OKM animaron al embajador Stohrer para que presionara al ministro Beigbeder a favor de las operaciones de abastecimiento⁶⁵⁵. El

650 Acerca de estos fallidos intentos de adquisición, el carbonero *Landro* y la propuesta de Rüggeberg, BURDICK, Charles B.: «"Moro" The resupply of German Submarines in Spain», *op.cit.* pp. 271-272 La propuesta del teniente de navío se hizo mediante una carta personal al agregado naval, a la cual tuvo acceso Burdick.

651 RODRÍGUEZ, Mikel: *Espías vascos*, *op.cit.* p. 159

652 SALGADO RODRÍGUEZ, Juan Carlos: *Marea roja, marea negra: guerra en el mar...*, *op.cit.* p. 91

653 BURDICK, Charles B.: «"Moro" The resupply of German Submarines in Spain», *op.cit.* p. 272

654 Entrada del 1 de noviembre en el Diario de Operaciones del Comandante de la Fuerza Submarina [*Kriegstagebuch des Befehlshaber der U-Boote*], accesible en <http://uboatarchive.net/BDUKTB.htm>, en inglés. Consultado el 9 de octubre de 2019.

655 BURDICK, Charles B.: «"Moro" The resupply of German Submarines in Spain», *op.cit.* p. 273

español estaba conforme con las intenciones alemanas, pero visto que no se comprometía a nada más allá de un apoyo verbal, no quedó esperanza alguna entre los responsables alemanes de que el inestable apoyo español fuese a cambiar. Impacientadas, las autoridades alemanas convocaron al agregado naval a Berlín, a donde llegó el 13 de noviembre, para que diese parte de los avances respecto al aprovisionamiento de submarinos y sobre las relaciones hispano-germanas. El agregado expuso que establecer un programa regular para el abastecimiento de submarinos sería imposible, como también lo sería el poder usar barcos españoles. La única opción viable que él consideró fue la de usar los mercantes alemanes internados en los puertos españoles de El Ferrol, Cádiz y Las Palmas para operaciones puntuales. Las operaciones tendrían que realizarse de noche y no se podría dar ningún tipo de información al respecto a las autoridades españolas. Esto demuestra la poca confianza que Meyer-Döhner y, por ende, el resto de las autoridades navales tenían en conseguir una colaboración constante y continua por parte de las autoridades españolas.

Dönitz deseaba con urgencia probar el sistema ideado por Meyer-Döhner cuanto antes para incrementar las capacidades de la flota submarina. El 19 de diciembre de 1939 salieron de Alemania los submarinos *U 25* y *U 46* para patrullar frente a la costa de Portugal⁶⁵⁶. Al estar tan cerca de los puertos españoles, se planeó que estos dos sumergibles repostasen en España entre el 5 y 15 de enero de 1940, para extender el tiempo de servicio operativo. Por ello, se ordenó al agregado naval que preparase los suministros suficientes para atender las posibles necesidades de las tripulaciones de ambos navíos. La respuesta desde España fue la opción de usar el petrolero *Thalia*, en Cádiz, pues consideraban que esta sería la mejor opción pues se encontraba anclado en la zona exterior del puerto, ajeno a posibles testigos⁶⁵⁷. El barco contaba además con los suministros adecuados y, al parecer, con una tripulación de confianza. Comenzó así la que sería denominado como Operación Moro⁶⁵⁸.

La Operación Moro

Los primeros submarinos en probar la eficacia del sistema de abastecimiento alemán en España iban a ser el *U 46* y el *U 25*, empero, no sucedió tal y como se planeó. Debido a fallos con sus motores, el

656 Entrada del 19 de diciembre del Diario de Operaciones del Comandante de la Fuerza Submarina.

657 BURDICK, Charles B.: «"Moro" The resupply of German Submarines in Spain», *op.cit.* pp. 277-278

658 Además de «Moro», se emplearon otros nombres en clave para denominar los repostajes en España: Bernardo, Gata, Arroz, Culebra, Lima y Verano – todos en español –, pero para facilitar la lectura, se ha decidido por mantener «Moro» como identificativo de todas las operaciones de este tipo.

U 46 comenzó su regreso a Alemania el 2 de enero de 1940⁶⁵⁹. El *U 25* también tuvo numerosos problemas técnicos con sus motores debido a pérdidas de combustible de origen desconocido, de hecho, tuvo que volver a los astilleros alemanes a finales de diciembre, quedándose el *U 46* como único submarino alemán patrullando el Atlántico durante varios días, demostrando las limitaciones de la flota submarina alemana⁶⁶⁰. El 31 de diciembre el *U 25* volvió a la mar, con el objetivo de patrullar el mismo área que había navegado previamente. Pocos días después, el 6 de enero, se unió el *U 44* al mismo área de operaciones⁶⁶¹. Después de hundir tres mercantes, se pensó que el *U 44* podría ser el submarino que inaugurase las operaciones de repostaje en España. Dönitz escribió en su diario de operaciones que «hay todavía incertidumbre acerca de las posibilidades reales de suministro en España, es por tanto necesario realizar un experimento práctico»⁶⁶². Se calculó que la operación se podría realizar en la noche del 24 al 25 de enero, lo que permitiría al submarino operar 14 días más.

Días antes de llevar a cabo este «experimento práctico», el 10 de enero Meyer-Döhner recibió las instrucciones concretas para la preparación del mismo. El 24 de dicho mes se informó a Beigbeder de la próxima acción de abastecimiento, ante lo cual el ministro no puso objeción alguna y se mostró complacido con que se hubiese elegido el puerto de Cádiz⁶⁶³. Sin embargo, una vez más, los planes tuvieron que alterarse. Según Dönitz, el *U 44* gastó demasiado combustible al perseguir un convoy, tanto que si la Operación Moro fallaba, podría quedarse sin medios para regresar a Alemania⁶⁶⁴. De modo que se eligió como nueva fecha la noche del 30 al 31 de enero y al *U 25*, que seguía patrullando la zona, como submarino que probaría el resultado de meses de negociaciones y esfuerzos de los agentes alemanes en España.

Mientras tanto, en el petrolero *Thalia* se llevaron a cabo los preparativos necesarios, contando a bordo con la presencia del alférez de navío Lorek, para supervisar las partes técnicas de la operación⁶⁶⁵. El *U 25*, bajo el mando del capitán de corbeta Viktor Schütze, llegó a puerto la noche del 30 de enero, una noche sin luna, lo cual facilitó el repostaje, pues fue más fácil realizarla sin ser

659 Entrada del 2 de enero de 1940 del Diario de Operaciones del Comandante de la Fuerza Submarina.

660 Entrada del 21 de diciembre de 1939 del Diario de Operaciones del Comandante de la Fuerza Submarina.

661 Entradas del 31 de diciembre de 1939 y 6 de enero de 1940 del Diario de Operaciones del Comandante de la Fuerza Submarina.

662 Entrada del 18 de enero de 1940 del Diario de Operaciones del Comandante de la Fuerza Submarina.

663 BURDICK, Charles B.: «"Moro" The resupply of German Submarines in Spain», *op.cit.* p. 277

664 Entrada del 26 de enero de 1940 del Diario de Operaciones del Comandante de la Fuerza Submarina.

665 Sobre el primer repostaje en el *Thalia*, BURDICK, Charles B.: «"Moro" The resupply of German Submarines in Spain», *op.cit.* pp. 277-278

vistos por testigos. Tal era la oscuridad que la propia tripulación del *Thalia* tuvo dificultades para identificarlo. Según el propio Dönitz, «tod[a la operación] salió según el plan»⁶⁶⁶. Cuatro horas después de la llegada del submarino al puerto, éste soltó amarras y salió a la mar. La primera operación de suministro fue, por tanto, un éxito. Tal es así que la consiguiente celebración de la tripulación del *Thalia* llamó la atención de ciertos oficiales del puerto, por lo que se pidió a los alemanes que fuesen más recatados en las acciones futuras⁶⁶⁷. En esta operación, el *U 25* recibió 33 toneladas de gasóleo y 2,2 toneladas de aceite y agua destilada, suministros que le permitieron desplazarse a la ruta marítima que conectaba Vigo con puertos franceses, para que patrullase el área e intentase «atacar por sorpresa barcos patrulla franceses»⁶⁶⁸. El repostaje realizado en Cádiz dio a la tripulación de este sumergible recursos suficientes como para hundir seis mercantes más⁶⁶⁹.

Estos éxitos conllevaron a que el propio Erich Raeder felicitase a Meyer-Döhner y a sus agentes por estas operaciones. En un mensaje del 5 de abril, Raeder «expon[ía] [su] total agradecimiento al agregado naval [en Madrid] y al personal responsable de la Gran Etapa en España por el trabajo realizado hasta ahora, especialmente en la implementación de la operación “Moro”»⁶⁷⁰.

Sin embargo, pasó un tiempo hasta que se pudo hacer una segunda operación de estas características. Las autoridades españolas volvieron a desentenderse del asunto, debido principalmente al incidente con el petrolero alemán *Altmark* en Noruega y al hundimiento, el 16 de febrero, del vapor español *Banderas* por parte de un submarino alemán. El incidente del *Altmark* consistió en una emboscada perpetrada por el crucero británico *Cossack* y aviones de las fuerzas aéreas británicas, que atacaron al petrolero *Altmark* dentro de las aguas territoriales noruegas, comprometiendo la neutralidad del país nórdico⁶⁷¹. El evento puso en alerta a las autoridades franquistas, que temieron las consecuencias que un suceso semejante podían desembocar, teniendo en cuenta la afinidad de una parte de las fuerzas armadas por la causa alemana.

El 12 de junio de 1940, tras el armisticio firmado por el mariscal francés Petain, las autoridades

666 Entrada del 31 de enero de 1940 del Diario de Operaciones del Comandante de la Fuerza Submarina.

667 BURDICK, Charles B.: «"Moro" The resupply of German Submarines in Spain», *op.cit.* p. 278

668 Entrada del 31 de enero de 1940 del Diario de Operaciones del Comandante de la Fuerza Submarina.

669 Paradójicamente, la mayoría de ellos fuera de ese área que debía patrullar y, ninguno de ellos, de nacionalidad francesa. SALGADO RODRÍGUEZ, Juan Carlos: *Marea roja, marea negra: guerra en el mar*, *op.cit.* pp.6-7

670 BA-MA, RM 11/27, p. 5

671 DOHERTY, Martin H.: «The Attack on the *Altmark*: A case in Study in Wartime Propaganda», *Journal of Contemporary History*, vol. 38, nº 2, 2003, pp. 187-200

españolas buscaron un mayor acercamiento a las alemanas, declarándose «no-beligerantes» ante el conflicto mundial. Esta fórmula, creada por el gobierno de Mussolini cuando Alemania se lanzó a la conquista de Polonia, era entendida por el gobierno español como una continuación de la neutralidad, pero manteniendo la simpatía por el Eje, así como la esperanza de que el resultado de la guerra beneficiase a los países parte de esta alianza⁶⁷².

Como muestra de este cambio de actitud, unos días después de la derrota francesa se llevó a cabo el segundo intento de abastecimiento. El 15 de junio, los submarinos *U 43* y *U 29* informaron al BdU de que sus niveles de combustible eran reducidos, por lo que tendrían que regresar a un puerto amigo cuanto antes⁶⁷³. Por tanto se usó la infraestructura montada por la ED en España para extender la operatividad de estos navíos. El *U 43* fue primero a los mandos del capitán de corbeta Wilhelm Ambrosius⁶⁷⁴, durante la noche del 18 al 19 de junio, abasteciéndose en Vigo⁶⁷⁵. El tercer abastecimiento sucedió dos noches después, cuando el *U 29* del capitán de corbeta Otto Schuhart arribó al mismo puerto, también sin incidentes, aunque la tripulación temió haber sido vista por numerosos pesqueros que salieron del puerto mientras se llevaba a cabo la operación⁶⁷⁶. Parecía que el sistema de abastecimiento empezaba a sentarse, pero su final estaba cerca. La rápida e inesperada derrota de las fuerzas armadas francesas dio a la Marina alemana la posibilidad de usar los puertos atlánticos franceses⁶⁷⁷. Esta novedad estratégica otorgó a la flota submarina la posibilidad de esquivar las Islas Británicas sin necesidad de depender del sistema español que si bien hasta ahora había funcionado adecuadamente, dependía de las querencias políticas del régimen franquista y de las limitaciones de tener que realizar los repostajes subrepticamente. En los siguientes años, varios puertos franceses – Brest, Lorient, St. Nazaire, La Rochelle y Burdeos – acabaron convirtiéndose en verdaderas fortalezas construidas para la defensa de los sumergibles que operaban desde ellas⁶⁷⁸.

No fue hasta 1941 cuando se volvió a requerir del sistema creado por Meyer-Döhner y sus agentes. Pero esta vez las operaciones se centraron en las Islas Canarias. Teniendo las bases francesas, la Marina alemana no requería de repostajes en la península, pero contar con los recursos sitos en las

672 LEITZ, Christian: *Economic relations between nazi Germany and Franco's Spani*, op.cit. p.126

673 Entrada del 15 de junio de 1940 del Diario de Operaciones del Comandante de la Fuerza Submarina.

674 Este marino contaba con la Cruz Española en Plata sin espadas.

675 Entradas del 16 y 19 de junio de 1940 del Diario de Operaciones del Comandante de la Fuerza Submarina.

676 Entradas del 21 y 24 de junio de 1940 del Diario de Operaciones del Comandante de la Fuerza Submarina.

677 Una versión desmitificada y fidedigna de la conquista de Francia en FRIESER, Karl-Heinz: *Blitzkrieg-Legende. Der Westfeldzug 1940*, Oldenbourg Verlag, Munich, 2012

678 WILLIAMSON, Gordon: *U-Boat Bases and Bunkers 1941-45*, Osprey Publishing, Oxford, 2003

Islas Canarias podía dar a la flota submarina la posibilidad de alejarse de las rutas de convoyes más transitadas y acechar en áreas del Atlántico desprotegidas. Hay que recordar que, mientras los sumergibles alemanes atacaban las rutas comerciales aliadas, las fuerzas navales, especialmente, británicas se lanzaron a la caza de los submarinos. Por tanto, la opción de contar con una base clandestina en Canarias podía ayudar a eludir las efectivas fuerzas anti-submarinas aliadas.

El 3 de marzo de 1941, el sumergible *U 124* llegó al puerto de Las Palmas a los mandos del capitán de corbeta Georg-Wilhelm Schulz⁶⁷⁹ y repostó y se abasteció de víveres, sin complicaciones⁶⁸⁰. Los primeros problemas en este tipo de acciones surgieron en junio de ese año. El 24 de dicho mes el *U 123* recibió la orden de repostar en las Islas Canarias durante esa noche, lo cual hizo realizó, aunque fue avistado por varios testigos⁶⁸¹. Días más tarde, ente el 1 y 2 de julio, se pidió desde el *U 103* repostar en las Islas Canarias, por no tener suficiente combustible para arribar a puerto seguro⁶⁸². El sumergible repostó durante la noche del 5 al 6 de ese mes pero la luna llena y las grande posibilidades de ser detectado sólo permitieron la transferencia de combustible, y no del resto de suministros, por lo que tuvo que salir de puerto antes de lo previsto.

El 21 de julio, el *U 109* se abasteció del *Thalia* en Cádiz⁶⁸³. Al salir del puerto, en torno a las cuatro de la mañana, el comandante del navío, el capitán de corbeta Heinrich Bleichrodt, se percató de que un pesquero de arrastre de bandera española seguía a su submarino. Tras cambiar de rumbo seis veces y ver que el pesquero hacía los mismos cambios, ordenó que se hiciese un disparo de advertencia con el cañón del submarino en la dirección del barco. Tras el disparo, el pesquero dio media vuelta. Tras el incidente con el *U 109*, por miedo a que los Aliados descubriesen el sistema de repostaje en España, se produjo una demora en el resto de las operaciones de abastecimiento. Sólo el *U 331* fue suministrado tras estos incidentes, ya que no tenía suficiente combustible para llegar de vuelta a los puertos franceses⁶⁸⁴. De hecho, muestra de ese miedo es que la misma operación de abastecimiento del *U 331*, que comenzó en una noche con luna llena – lo cual aumentaba la posibilidad de que la acción fuese detectada – no pudo terminarse durante esa noche, teniendo que

679 Condecorado con la Cruz Española en bronce sin espadas. <https://uboat.net/men/schulz.htm>

680 Entrada del 4 de marzo de 1941 del Diario de Operaciones del Comandante de la Fuerza Submarina.

681 Entradas del 24 y 25 de junio de 1941 del Diario de Operaciones del Comandante de la Fuerza Submarina.

682 Entradas del 1 y 2 de julio de 1941 del Diario de Operaciones del Comandante de la Fuerza Submarina.

683 BURDICK, Charles B.: «"Moro" The resupply of German Submarines in Spain», *op.cit.* pp. 279-280 Se desconoce el por qué de la elección del puerto de Cádiz, aunque sí hay registro durante las páginas previas del diario de operaciones de que este submarino tenía problemas rutinarios con su equipo de agua potable. Puede que esto fuese el motivo, aunque no se han encontrado datos que lo indiquen fehacientemente.

684 Entrada del 29 de julio de 1941 del Diario de Operaciones del Comandante de la Fuerza Submarina.

regresar la siguiente para finalizar el repostaje⁶⁸⁵.

Sin embargo, el primer incidente problemático para los intereses alemanes sucedió en octubre de 1941. A través de sus servicios de inteligencia, la Marina alemana se hizo eco de la ruta del convoy «HG-75», que estaba preparándose en la base naval británica de Gibraltar con destino a Liverpool. La respuesta de la Marina fue ordenar a todos los submarinos disponibles en la zona que atacaran al susodicho convoy, acudiendo a la llamada los sumergibles *U 83*, *U 204*, *U 432*, *U 563* y *U 564*⁶⁸⁶. Durante el desarrollo de las operaciones de caza, tanto el *U 204* como el *U 564* agotaron gran parte del combustible, quedándose por debajo del límite necesario para continuar sus operaciones y, tras ellas, regresar a puerto seguro. Es por eso que los comandantes de ambos buques recibieron la orden de repostar y permanecer en aguas gaditanas⁶⁸⁷. Es bastante probable que agentes de la inteligencia aliada se enterasen de tales operaciones ya que cuando el *U 564* estaba siendo abastecido, desde Gibraltar, se empezaron a disparar bengalas de gran potencia que consiguieron iluminar el puerto gaditano⁶⁸⁸.

Como temían los marinos alemanes, todas estas operaciones no pasaron desapercibidas a ojos de los Aliados. Como se ha señalado con el caso del *U 564*, ya hubo situaciones que muestran un posible conocimiento o sospecha de qué estaba sucediendo en ciertos puertos españoles. El 6 de febrero de 1941 se dio la primera queja por parte de los agregados navales francés y británico en Madrid. Acusaron al gobierno español de abastecer a submarinos en el puerto de Vigo mediante mercantes alemanes. Si bien ninguno de los agregados pudo aportar prueba alguna a tales afirmaciones, las autoridades franquistas ordenaron crear una patrulla de vigilancia que, con una lancha motora armada, vigilase los mercantes alemanes internados en Vigo. También se pidió a Meyer-Döhner que las fuerzas navales alemanas dejasen de utilizar sus puertos para tal cometido⁶⁸⁹. El propio Ministro de Marina mandó el siguiente telegrama a la base naval de El Ferrol⁶⁹⁰:

«Comandante Marina Vigo debe disponer traslado a lugar adecuado del Estrecho de Rande [en la ría

685 Entrada del 2 de agosto de 1941 del Diario de Operaciones del Comandante de la Fuerza Submarina.

686 Desde marzo de 1940, la Marina alemana tomó la decisión de numerar a sus sumergibles con numerales más altos de lo que les correspondía por orden cronológico, con la intención de engañar a los servicios de inteligencia aliados, haciéndoles creer que la flota de submarinos y la capacidad productiva de la industria alemana eran mayores de lo que en verdad era. MATA, Santiago: *U-Boote: submarinos alemanes en la Segunda Guerra Mundial*, *op.cit.* p. 29

687 Entradas del 10, 13 y 14 de octubre de 1941 del Diario de Operaciones del Comandante de la Fuerza Submarina.

688 BURDICK, Charles B.: «"Moro" The resupply of German Submarines in Spain», *op.cit.* p. 280

689 *Ibidem*, pp. 281-282

690 ROS AGUDO, Manuel: *La guerra secreta de Franco*, *op.cit.* pp. 100-101

de Vigo] de los dos petroleros alemanes surtos puerto. Razón aparente la buscarán en necesidades tráfico y seguridad buques. Enviar esta orden que debe ser cumplimentada con urgencia por un oficial en pliego lacrado. Dar cuenta término operación.»

Así se ordenó trasladar a todos los buques mercantes con bandera alemana lejos de la boca del puerto de Vigo, para dificultar la posibilidad de que suministrasen a los sumergibles. Sin embargo, como se ha visto, esta medida afectó poco al desarrollo de este tipo de acciones, gracias a la toma de las bases atlánticas francesas y al uso de las Islas Canarias y Cádiz como base para estas acciones. La pieza clave que ayudaría a desmontar el sistema de abastecimiento llegó a manos aliadas el año siguiente.

En diciembre de 1941 los servicios de inteligencia alemanes tuvieron constancia de que otro convoy iba a salir de Gibraltar con destino a las Islas Británicas. Para interceptarlo fueron enviados varios sumergibles, entre ellos el *U 574*, el *U 575*, *U 332* y el *U 434*. Al encontrarse faltos de combustible pidieron repostar en Vigo, durante las noches del 11 al 15 de diciembre⁶⁹¹. Tras un abastecimiento sin problemas regresaron a la mar. Esto muestra dos cosas: el nivel de sofisticación que alcanzó el sistema de repostaje en España, que podía abastecer a cuatro submarinos al ritmo de uno por noche, y, por otro lado, lo ineficaz de las medidas tomadas por las autoridades españolas, que no evitaron – quizás porque no quisieron evitar – este tipo de operaciones. Lo que los alemanes ignoraban era que los británicos habían seguido el comportamiento de estos submarinos, por lo que cuando el 18 de ese mes los sumergibles tomaron posiciones contra el convoy, no obtuvieron el éxito esperado⁶⁹². Los destructores británicos *Blankney* y *Stanley* capturaron al *U 434* en superficie, hundiendo el buque una vez que toda la tripulación fue transbordada a los destructores. Los marinos alemanes fueron interrogados por oficiales británicos, a los cuales se les confesó que antes de atacar al convoy, habían repostado en España. Además, como prueba material del repostaje, encontraron una caja de cerillas españolas y una receta de una farmacia viguense entre las pertenencias de los marinos alemanes. Un día después, el *U 574*, fue destruido por el balandro británico *Stork*, falleciendo 28 de sus tripulantes⁶⁹³.

691 Entradas del 6 y 7 de diciembre de 1941 del Diario de Operaciones del Comandante de la Fuerza Submarina. El plan era que cada noche repostase uno de los submarinos.

692 A cerca de este ataque en SALGADO RODRÍGUEZ, Juan Carlos: *Marea roja, marea negra: guerra en el mar*, *op.cit.* p. 97

693 Los comentarios de Dönitz en su diario de operaciones muestran las dificultades que tenían desde su cuartel general para conocer el estado de sus sumergibles, pues dependían de las transmisiones que estos sumergibles enviaban para saber de su estado. Si estas transmisiones fallaban durante varios días, se daba el submarino por perdido. Durante el ataque a este convoy, la Marina alemana perdió cuatro submarinos. En una lacónica nota, Dönitz escribía que «las razones de estas imprevistas grandes pérdidas no están claras». Entrada del 19 de diciembre de 1941 del Diario de

Tras la confesión de la tripulación del *U 434* y los hallazgos de pruebas materiales que señalaban hacia el sistema de repostaje hispano-alemán, las autoridades británicas protestaron ante los representantes españoles y amenazaron con cortar el suministro de combustible hacia España. Debido a las limitadas reservas de este material que se hallaban en el país, que las potencias aliadas – a las cuales se adherirían los EE.UU. a principios de diciembre – decidiesen cortar el suministro de combustible podía suponer un mazazo a la ya de por sí maltrecha economía española. La respuesta fue, una vez más, establecer un sistema de vigilancia en torno a los mercantes alemanes internados en Vigo, así como pedir a las autoridades germanas, una vez más, que parasen todo tipo de operaciones navales en sus aguas⁶⁹⁴.

Desde la Marina alemana, debido a estas dificultades, buscaron nuevas formas de mantener la operatividad de sus sumergibles en el Atlántico, aunque nunca volvieron a tener la libertad de la que disfrutaron durante 1939 y 1940⁶⁹⁵. En septiembre de 1942, los británicos se quejaron al gobierno español porque el mercante alemán *Bessel* había sido transformado en un buque de aprovisionamiento en alta mar, siendo así capaz de apoyar las actividades de la Marina⁶⁹⁶. Estas transformaciones se habían llevado a cabo en los talleres navales de El Ferrol, donde se le habían instalado nuevas bodegas con depósitos para combustible de 800 a 1.000 toneladas de capacidad así como depósitos suplementarios para agua y provisiones⁶⁹⁷. Es sorprendente que una actividad de estas características fuese permitida por las autoridades españolas, no tanto por el hecho en sí mismo – la conveniencia con los esfuerzos de guerra del Eje fue habitual – sino por lo público de una acción como esta. Que el mercante navegase de Vigo, donde se encontraba internado, a El Ferrol, entrase en uno de los astilleros del puerto y fuese transformado demuestra que decenas de personas tuvieron que ser conscientes de tales trabajos, con el subsiguiente peligro para las relaciones hispano-aliadas. La complicidad española fue tal que no fue hasta octubre de 1943 cuando el *Bessel* fue inutilizado, quitándosele piezas fundamentales de la maquinaria y siendo conducido al puerto interior

Operaciones del Comandante de la Fuerza Submarina.

694 BURDICK, Charles B.: «"Moro" The resupply of German Submarines in Spain», *op.cit.* p. 281

695 Tan sólo durante los primeros meses de 1942 la flota submarina alemana pudo hundir a un ratio igual e incluso superior a los alcanzados durante los primeros compases de la guerra mundial, debido principalmente a la falta de defensas anti-submarinas por parte de la marina mercante estadounidense y a que los mercantes y petroleros navegando el Mar Caribe no navegaban en convoy. SYMONDS, Craig L.: *World War II at Sea. A Global History*, *op.cit.* pp. 303 y ss.

696 La idea detrás de este tipo de buque era que se mantuviesen en algún punto de alta mar para servir de gasolineras flotantes para la flota submarina. Al igual que con mercantes, este tipo de operaciones se intentó llevar a cabo con sumergibles transformados para tal cometido, con no muy buen resultado.

697 ROS AGUDO, Manuel: *La guerra secreta de Franco*, *op.cit.* pp. 109-110

de Vigo, donde estuvo más vigilado⁶⁹⁸.

Pese a esfuerzos como el del *Bessel*, el sistema de suministro a submarinos desde España no operaría más. Los petroleros *Antarktis* y *Nordatlantik*, entre noviembre y diciembre de 1942 navegaron por cabotaje hasta la costa francesa para desembarcar allí el preciado combustible del cual carecían las empresas y ejércitos alemanes⁶⁹⁹.

El entramado de apoyo y abastecimiento a los submarinos alemanes fue parte del sistema ideado por la Marina alemana para estrangular las líneas de comercio aliadas y, en especial, las británicas. Sin la infraestructura desarrollada por Kurt Meyer-Döhner y sus agentes, la flota submarina germana no habría podido desplegarse por el Océano Atlántico de la forma en la que lo hizo. Es de señalar que la actitud pendular y variable de la cúspide de la jerarquía franquista llevó a los agentes de la ED a buscar compromisos y colaboraciones con individuos que, sin estar en la cima del poder del Estado, podían garantizarles los objetivos que buscaban: adquirir combustible y alimentos para sus colegas del arma submarina. Personas como Juan March se involucraron también en el intento de adquirir Cepsa que, de haber salido adelante, podrían haber convertido a la petrolera en una compañía alemana *de facto*, con las consecuencias que aquello podría haber tenido para tanto la guerra submarina – con una refinería en Tenerife a su libre disposición – como para la adquisición de petróleo en general. Al tener estas instalaciones, además de la flota de petroleros de la compañía en sus manos, las autoridades alemanas podrían haberse abastecido mejor de un recurso que les era bien escaso.

Tampoco hay que desdeñar el posible impacto psicológico que pudo tener la existencia de este sistema de repostaje entre las tripulaciones de los submarinos. La guerra en el mar es más peligrosa aún que aquella que se libra por tierra, pues la dependencia total de un vehículo – al igual que en el caso de la guerra en el aire – convierte cada fallo, problema o incidente en un evento con consecuencias posiblemente desastrosas para sus tripulaciones. Por ello, contar con un sistema de salvaguarda que, en caso de falta de combustible, pudiese acabar con esa carencia – como en el caso del *U 103* que no tenía suficiente combustible para regresar a puerto seguro – pudo ser un soporte psicológico que ayudó a los marinos a lidiar con los miedos y temores de quedarse a disposición del

698 *Ibidem*, p. 110

699 EICHHOLZ, Dietrich: *Krieg und Öl: ein Erdölimperium als deutsche Kriegsziel*, Leipziger Universitätsverlag, Leipzig, 2006

océano.

Pese a las protestas aliadas, no fueron las autoridades franquistas las que acabaron con el sistema de repostaje. Es cierto que llevaron a cabo algunas medidas de control, pero estas siempre fueron limitadas tanto en recursos como en el tiempo. Se podría decir que, si bien durante la mayor parte del tiempo que la red de la ED operó en España la cúspide franquista no accedió a sus deseos, sí dejó hacer, sin comprometerse pero sin estorbar en demasía a los agentes alemanes. Sólo los esfuerzos de las fuerzas navales y aéreas aliadas fueron las que empujaron al sistema español a su fin. La lección que la Marina alemana no aprendió durante 1941 fue que sin la superioridad aérea en el mar, este no se podía dominar, ni siquiera con la flota submarina⁷⁰⁰. Fueron las innovaciones tecnológicas aliadas y su superioridad tanto en aviación como en buques de superficie lo que llevó a la mitificada arma submarina alemana a perder, uno tras otro, sus navíos⁷⁰¹.

El trato a los náufragos alemanes

El sistema de abastecimiento creado por Meyer-Döhner y sus agentes del ED no fue la única forma en la que estos hombres – con la colaboración de algunas autoridades españolas – apoyaron el esfuerzo bélico del arma submarina alemana. Durante la Segunda Guerra Mundial hubo varios casos en los que sumergibles germanos se hundieron cerca de las costas españolas, a donde las tripulaciones supervivientes acabaron llegando. Según el artículo 15 de la Décima Convención de La Haya, en 1907, los «náufragos, enfermos, o heridos que lleguen a tierras neutrales con el consentimiento de las autoridades locales, deben, a no ser que se acuerde lo contrario entre el país neutral y las potencias beligerantes, quedar internados en el Estado neutral para que así no puedan participar en operaciones de guerra»⁷⁰². Este artículo fue ignorado por las autoridades españolas que facilitaron el transporte de los marinos alemanes náufragos hacia la zona ocupada de la frontera franco-española.

Como ya se ha visto, la superioridad naval de los Aliados durante toda la Segunda Guerra Mundial

700 KENNEDY, Paul: *Ingenieros de la victoria*, *op.cit.* p. 86

701 El 63% de los hombres alistados en el arma submarina alemana fallecieron en combate, siendo el total de fallecidos y prisioneros del 76%, el porcentaje más alto dentro de las fuerzas armadas alemanas. *Ibidem.* p. 108

702 El texto completo de esta convención en https://avalon.law.yale.edu/20th_century/hague10.asp, en inglés.

Consultado el 9 de octubre de 2019.

disuadió a los estrategas alemanes a usar la flota de superficie para buscar un enfrentamiento directo. Salvo el envío de ciertos navíos a atacar las líneas de suministro y alguna operación aislada – como la que supuso el hundimiento del acorazado *Bismark*, el cual se tratará en las páginas próximas –, la mayor parte de la flota de superficie alemana no navegó por el Atlántico durante la guerra. Esta tarea fue delegada al arma submarina que, como se ha visto, patrulló las aguas de este océano acechando las líneas de suministro aliadas.

La estrategia alemana basada en el uso intensivo de la flota submarina tuvo por consecuencia el naufragio de cientos de barcos mercantes cuyas tripulaciones tuvieron que ser tratadas, entre otros, por las autoridades españolas. Generalmente el trato a estos náufragos, independientemente de su nacionalidad fue correcto, cumpliéndose así las instrucciones del Estado Mayor del a Armada española a las comandancias militares y departamento navales⁷⁰³.

Los diversos avances tecnológicos y estratégicos aplicados por las fuerzas armadas aliadas – la navegación en convoy, el radar, las cargas de profundidad, el desarrollo de una fuerza aeronaval eficaz – supusieron una amenaza constante para los sumergibles del Eje que fueron, a partir de 1943, derrotados sistemáticamente⁷⁰⁴. Consecuencia directa de estos avances tecnológicos fue el hundimiento del buque nodriza para submarinos *Kota Pinang* – antiguo mercante neerlandés de la compañía Koninklijke Rotterdamse Lloyd – que fue atacado el 4 de octubre de 1940 por el crucero británico *Kenya* a 750 millas al oeste de la costa noroeste española⁷⁰⁵. Los 119 supervivientes del ataque fueron dejados a su suerte por el crucero británico, contraviniendo las leyes internacionales sobre el rescate en el mar⁷⁰⁶. La tripulación del barco alemán tuvo la suerte de que el submarino *U 129* – al cual habían abastecido poco antes – pudiese oír su señal de socorro y rescatarla. Los supervivientes fueron transbordados a un remolcador español que los transportó al puerto de El Ferrol. Desde allí, los náufragos fueron enviados a la frontera franco-española, desde la que podrían volver a tripular más embarcaciones.

703 DÍAZ BENÍTEZ, Juan José: «Náufragos en Canarias durante la Batalla del Atlántico», *Revista de Historia Naval*, nº 77, 2002, pp. 35-51; p. 36

704 KENNEDY, Paul: *Ingenieros de la victoria*, *op.cit.* p. 110 A finales de mayo de 1943, el propio Dönitz reconoció el peligro que suponía para sus submarinos navegar por el Atlántico norte – ese mes entre febrero y el 22 de mayo habían perdido 70 sumergibles – por lo que abandonó dicho escenario de operaciones. Entrada del 24 de mayo de 1943 del Diario de Operaciones del Comandante de la Fuerza Submarina.

705 Sobre los náufragos del *Kota Pinang*, MATA, Santiago: *U-Boote: submarinos alemanes en la Segunda Guerra Mundial. Mito y realidad de un trágico destino*, *op.cit.* p. 47

706 PAPANICOLOPULU, Irini: «The duty to rescue at sea, in peacetime and in war: a general overview», *International Review of the Red Cross*, vol. 98, nº 2, 2016, pp. 491-514, especialmente pp. 504-505

El 10 de diciembre de 1940, todos los departamentos marítimos y las comandancias navales españolas recibieron desde el Ministerio de Marina un cuestionario traducido al inglés y francés que debía ser rellenado por todos los náufragos que llegaran a las costas españolas⁷⁰⁷. Además de cuestiones meramente burocráticas e identificativas – nombre, nacionalidad del marino y del buque, edad – varias de las preguntas a rellenar hacen sospechar que estos cuestionarios también servían para recabar información para los países del Eje. En el cuestionario se pedía la descripción y el destino del convoy a aquellos marinos que hubiesen navegado en ese tipo de formación,. También se requería información sobre los puertos que el marino había visitado, así como sobre la información que pudiese dar acerca de la guerra marítima. ¿Para qué podía serle útil este tipo de información a la Armada española? Identificar el convoy del que era parte un marino podía ser útil para las autoridades aliadas que recibiesen esta información, ya que podían así saber la tripulación de qué buques hundidos había sobrevivido. Hay que tener presente que los Aliados tenían que controlar miles de mercantes, muchos de los cuales compartían nombres similares, por lo que el conocer a qué convoy pertenecía el náufrago, podía ser información útil para poder saber qué ocurrió con la tripulación y su embarcación. La situación y destino de los convoyes, empero, era un tipo de información que, en teoría, debía ser irrelevante para la Armada española. No así para las marinas del Eje, para las cuales era un tipo de información muy valiosa. Es probable que estas preguntas en el cuestionario fuesen una manera sencilla de recabar información que después sería distribuida a los agentes de inteligencia alemanes e italianos.

Esta no fue, desde luego, la única actuación respecto a los náufragos en la que se puso en solfa la muy cuestionada neutralidad española. El 6 de abril de 1943, en aguas de Gran Canaria, se hundió el submarino *U 167*⁷⁰⁸. Tras haber sido atacado dos veces el día anterior por parte de aviones británicos, el sumergible quedó tan averiado que la dotación decidió hundirlo a 2,5 millas de la isla canaria, buscando posteriormente alcanzar la costa. Al día siguiente arribaron 50 de los tripulantes a la costa⁷⁰⁹. Aunque las autoridades de la isla insistieron en que estos náufragos rellenaran el ya mencionado cuestionario, no lo lograron por presiones desde Madrid. En un primer momento, los náufragos fueron internados en el mercante alemán *Corrientes*, el mismo que había sido usado para

707 El cuestionario se puede leer en MATA, Santiago: *U-Boote: submarinos alemanes en la Segunda Guerra Mundial. Mitoy realidad de un trágico destino*, op.cit. p. 41

708 MATA, Santiago: *U-Boote: submarinos alemanes en la Segunda Guerra Mundial. Mitoy realidad de un trágico destino*, op.cit. p. 46

709 Entrada del 7 de abril de 1943 del Diario de Operaciones del Comandante de la Fuerza Submarina.

el aprovisionamiento de submarinos germanos. El 13 de ese mes el sumergible *U 455* apareció en el puerto canario para recoger a los naufragos del *U 167* los cuales fueron repartidos, en alta mar, entre las tripulaciones de este submarino y el *U 159* que había sufrido daños importantes y no se encontraba operativo⁷¹⁰. Ambos sumergibles debían transportar a los naufragos de vuelta a territorio alemán. El pecio del *U 167* fue recuperado el 27 de diciembre 1951 por la Armada española no llevando a cabo ningún tipo de cometido militar debido a su maltrecho estado, quedando atracado en el muelle de la base naval del puerto de Las Palmas⁷¹¹.

Una de las ocasiones en las que la Armada española trató de atender a naufragos alemanes fue en el caso del famoso acorazado *Bismarck*. Este buque fue el primero de la serie homónima construidos por los astilleros alemanes Blohm&Voss de Hamburgo⁷¹². El acorazado fue botado el 14 de febrero de 1939 y entregado a la Marina alemana el 24 de agosto del año siguiente, pasando a estar al mando del mismo el capitán de navío Ernst Lindemann⁷¹³. Junto al crucero pesado *Prinz Eugen*, este acorazado participó en la que sería su primera y última operación de combate, la Operación Ejercicio del Rin [*Unternehmen Rheinübung*], cuyo cometido era interceptar los convoyes que conectaban Gran Bretaña y Nueva Escocia, en Canadá. La operación, dirigida por el almirante Günther Lütjens, también a bordo del acorazado, consistió en acceder al Atlántico norte cruzando el Mar del Norte y atravesando el Estrecho de Dinamarca – entre las islas de Groenlandia e Islandia –, a ser posible sin ser detectados por las fuerzas británicas. El 21 de mayo de 1941, ambos navíos salieron del fiordo de Kalvanes, en la Noruega ocupada, donde habían ultimado las preparaciones para la operación. Esto provocó un problema inesperado para los alemanes, pues la resistencia noruega informó a la inteligencia británica de la salida de los navíos alemanes, por lo que las fuerzas navales aliadas estaban en alerta cuando el *Bismarck* y el *Prinz Eugen* se hicieron a la mar⁷¹⁴.

Fruto de esta alerta, el 24 de mayo sucedió la que se ha denominado como Batalla del Estrecho de Dinamarca⁷¹⁵, durante la cual los dos navíos alemanes hundieron el crucero de batalla británico *Hood*

710 Entradas del 8 y 13 de abril del Diario de Operaciones del Comandante de la Fuerza Submarina.

711 O'DONNELL, César: «Hundimiento del sumergible alemán U-167 en aguas de la Isla de Gran Canaria durante la Segunda Guerra Mundial», *Revista Española de Historia Militar*, nº 3, 2000, pp. 156-166

712 Para más detalles técnicos, WILLAIMSON, Gordon: *German Battleships 1939-1945*, *op.cit.* pp. 21-35

713 *Ibidem*, p. 21

714 SWIOT, Mirosław Zbigniew, PRUSINOWSKA, Elżbieta Teresa: *Hunting the Bismarck*, The Crowood Press, Ramsbury (Gran Bretaña), 2006, pp. 74-76

715 Hay que aclarar que el Estrecho de Dinamarca se encuentra entre las istlas de Islandia y Groenlandia. El nombre es debido al hecho de que ambas han pertenecido – y en el caso de Groenlandia pertenece – a la corona danesa.

y dañaron gravemente al también crucero de batalla *Prince of Wales*⁷¹⁶. Como respuesta a esta batalla, la Marina británica desplegó a prácticamente toda la flota que se encontraba en las Islas Británicas, siguiendo la conocida orden del Primer Ministro británico, Winston Churchill: «hundid al *Bismarck*». Tres días después de la batalla, el timón del acorazado alemán quedó inutilizado mediante un torpedo lanzado por un avión. Horas después, el buque insignia de la Marina alemana fue hundido en el Mar del Norte, sólo sobreviviendo 115 de su tripulación de 2.221⁷¹⁷.

Sin embargo, horas antes del hundimiento, las autoridades navales en Alemania pudieron informarse de la situación crítica en la que se encontraba su buque insignia, gracias a la interceptación de mensajes de radio británicos y a las noticias del agencia Reuters⁷¹⁸. Con dicha información se evaluaron las diferentes posibilidades para rescatar a la tripulación del navío que, según informaban las fuentes británicas, estaba cerca de hundirse. Una de las medidas que se tomó fue contactar con el ministro de Marina español, el almirante Salvador Moreno Fernández, a través del agregado naval en Madrid para que colaborase con el rescate de náufragos.

En la madrugada del 27 de mayo se envió un radiograma urgente a la base naval de El Ferrol con la orden de «disponer [de la] salida urgentísima de un crucero y de ser posible dos destructores» con la «misión [de] prestar auxilio [a los] náufragos [de los] buques de guerra alemanes entre ellos [el] *BISMARCK*»⁷¹⁹. Esta decisión de enviar buques españoles para colaborar con el rescate de náufragos fue comunicada, como es lógico, a las autoridades alemanas pero también a las británicas que aceptaron la decisión siempre que los supervivientes que rescatasen los barcos españoles fuesen internados en España hasta el final de la guerra. Se respetaron así las leyes internacionales pues esta era la manera acordada para operar en situaciones semejantes: acordar con ambas partes en conflicto la acción a realizar⁷²⁰.

716 Como detalle, los hermanos Moreno de Alborán señalan que, al conocerse en la Armada española del hundimiento del *Hood*, «se celebró el acontecimiento en las cámaras de los barcos españoles, en especial en el crucero *Almirante Cervera*, acordándose de los malos actos que el buque [*Hood*] les hizo pasar cuando les amenazaba con su poderosa artillería y sus marinos esgrimían sarcásticamente el puño cerrado en actitud típicamente marxista. Este combate se celebró incluso en la Escuela Naval». MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando, Salvador: *La guerra silenciosa y silenciada*, op.cit. tomo 1, p. 505, nota 18

717 SWIOT, Mirosław Zbigniew, PRUSINOWSKA, Elżbieta Teresa: *Hunting the Bismarck*, The Crowood Press, Ramsbury (Gran Bretaña), 2006, p. 181. Tanto Lindemann como Lütgens permanecieron a bordo mientras el acorazado se hundió.

718 GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio: «El crucero Canarias y la tentativa de salvamento de los náufragos del acorazado alemán *Bismarck*», *Revista de Historia Naval*, nº 124, 2014, p. 59

719 GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio: «El crucero Canarias y la tentativa de salvamento de los náufragos del acorazado alemán *Bismarck*», *Revista de Historia Naval*, op.cit. pp. 59-60

720 Acuerdo de la Decimotercera Convención de La Haya. https://avalon.law.yale.edu/20th_century/hague13.asp, consultado el 9 de octubre de 2019

De acuerdo con el radiograma señalado, en la base de El Ferrol se alistó al crucero *Canarias* y a los destructores *Gravina* y *Alcalá Galiano*⁷²¹. Las duras condiciones climatológicas y marítimas impidieron al destructor *Gravina* mantener la velocidad requerida para navegar hasta la zona del hundimiento a tiempo, por lo que tuvo que regresar a la base de El Ferrol. El otro destructor, por su parte, ni siquiera llegó a salir del puerto debido a la mala situación de su maquinaria, lo cual muestra la depauperada situación de la flota española.

Durante el amanecer del 28 de mayo los tripulantes del *Canarias* avistaron manchas de aceite lo cual interpretaron como seña de estar cerca del área del naufragio, pero sólo encontraron un salvavidas flotando. Al anochecer, el buque meteorológico alemán *Sachsenwald*, enviado a la zona también para recoger a posibles naufragos, informó por radio de que habían podido rescatar a dos marinos en una lancha neumática, pero la tripulación del *Canarias* no encontró a ningún hombre durante ese día⁷²². La Marina alemana también ordenó a seis submarinos – *U 43*, *U 46*, *U 66*, *U 74*, *U 94* y *U 557* – en la zona que acudiesen al rescate de la tripulación del acorazado⁷²³. No fue hasta el 30 de mayo cuando la tripulación del crucero español se encontró con dos cadáveres con uniforme alemán flotando en la mar. Tras subir a bordo los dos cuerpos se dio por cumplida la misión de rescate y se puso rumbo a la Coruña.

Los cadáveres encontrados pertenecían al marinero aprendiz de músico [*Musikgefreiter*] Walter Graszack y al señalero [*Marinesignalgast*] Heinrich Neuschwand. Tras informar al Ministro de Marina y al Comandante General del Departamento de El Ferrol, se tomó la decisión de devolver los cadáveres al mar en un acto fúnebre organizado por la tripulación del crucero español, el 31 de mayo.

Las autoridades alemanas reconocieron este «acto de amistad» con agradecimientos por parte del agregado naval alemán en Madrid, así como por el almirante Raeder, que envió una carta de agradecimiento y una foto suya enmarcada en plata y dedicada al comandante del *Canarias*. El 6 de

721 El relato de las acciones españolas proviene de GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio: «El crucero Canarias y la tentativa de salvamento de los naufragos del acorazado alemán *Bismarck*», *op.cit.*

722 Los submarinos alemanes *U 74* y *U 556* se encontraban en esos momentos en la zona con la misión de rescatar a cualquier naufrago que se encontrasen. Tras siete horas de búsqueda sólo pudieron rescatar a tres hombres que sobrevivían en un bote neumático salvavidas

723 Entradas del 24 y 25 de mayo de 1941 del Diario de Operaciones del Comandante de la Fuerza Submarina. Dos de los sumergibles, el *U 98* y *U 556* carecían de torpedos con los que defenderse de la Marina británica que patrullaba al rededor, y el *U 74* se encontraba gravemente dañado por un ataque el día previo.

junio Raeder también envió una carta de agradecimiento al ministro de Marina Moreno Fernández, al que el propio Hitler envió una fotografía firmada con la fecha del hundimiento del acorazado alemán como muestra de gratitud. Un día después el ABC publicaba en portada: El gran almirante Raeder felicita a la Marina española por el gesto gallardo e hidalgo del crucero “Canarias”⁷²⁴.

Esta fue una de las pocas situaciones en las que las autoridades españolas cumplieron con las normas establecidas y aceptadas como reglamento para el comportamiento de los países neutrales durante un conflicto. Pero como ya se ha visto, este no era siempre el caso. Lo que muestran los ejemplos mostrados – y los dos siguientes – es que las autoridades españolas no fueron constantes en su apoyo al Eje, siguiendo una política confusa – tanto para los aliados como para los alemanes – que llevó a estos últimos a tomar decisiones por su cuenta, ignorando y contradiciendo las instrucciones españolas, o eludiendo a las figuras de la cúspide franquista y buscando colaboradores a un nivel local.

El caucho del Elsa Eßberger

El 25 de diciembre de 1941, el mercante *Elsa Eßberger* proveniente de Japón con toneladas de caucho fue atacado por un avión británico a pocas millas de la costa española mientras intentaba romper el bloqueo establecido por las Marinas aliadas⁷²⁵. Vistos los daños provocados al mercante, el capitán decidió internar el buque en el puerto de El Ferrol, por ser el más cercano. Allí decidió que la única forma de salvar tanto la mercancía como el buque era desembarcar la carga para poder salir del puerto y, navegando a toda máquina, alcanzar algún puerto de la costa atlántica francesa⁷²⁶. Pese a los deseos del capitán, no se pudo desembarcar el caucho, debido a que no había almacenes disponibles en el puerto con capacidad para ello, y usar el arsenal de la Armada española hubiese sido complejo y peligroso⁷²⁷.

La carga era considerada de tanto valor que las autoridades alemanas se negaron a que esta permaneciese en territorio español, por lo que buscaron la manera de trasladarla sin ponerla en

724 ABC, 7 de junio de 1941

725 SALGADO RODRÍGUEZ, Juan Carlos: *Marea roja, marea negra: guerra en el mar, op.cit.* p.50 Durante la Segunda Guerra Mundial, varios mercantes con bandera alemana o italiana intentaron romper este bloqueo, en la mayoría de los casos porque transportaban recursos escasos y, por tanto, valiosos para las industrias bélicas del Eje, como el caucho, petróleo o ciertos minerales.

726 BA-MA, RM 102/3667, Diario de guerra del *Elsa Eßberger*, entrada del 26 de diciembre de 1941

727 SALGADO RODRÍGUEZ, Juan Carlos: *Marea roja, marea negra: guerra en el mar, op.cit.* pp. 51-53

peligro⁷²⁸. La opción de usar el *Elsa Eßberger* quedó desechada, porque los británicos estarían esperando al carguero en alta mar y sería muy difícil poder despistar a las fuerzas del bloqueo. Las infraestructuras españolas, además, limitaban el transporte por carretera de tanto material, por lo que se tomó la decisión, una vez más, de comprar pequeños cargueros españoles, concretamente el *Cervera* de 950 TRB y el *Río Miera* de 1.140, haciendo uso de los fondos de la sociedad Sofindus⁷²⁹. El plan alemán consistía en mantener las banderas españolas de estos dos barcos, pese a recibir órdenes de la Marina alemana y así podrían transportar el caucho de Galicia al puerto de Bilbao sin el acoso de las fuerzas navales aliadas. Una vez en Bilbao contaban con la colaboración de la ya conocida Baquera, Kusche y Martín para transportar el caucho hasta Bayona⁷³⁰.

Los aliados se enteraron de esta maniobra, por lo que presionaron al gobierno español para que parase la operación. Las autoridades españolas mandaron una nota de protesta a la embajada alemana, lo que obligó a los alemanes a tener que buscar otra forma de transportar esa mercancía⁷³¹. Probablemente, en este caso, las autoridades españolas se mostraron más estrictas con las alemanas debido a que, en esas mismas fechas, el submarino alemán *U 453* hundió al mercante español *Badalona*⁷³². Esta vez se decidió usar mercantes alemanes asumiendo el peligro que ello conllevaba, pues los Aliados estaban al tanto de las operaciones en torno a la carga de caucho. En un primer momento, el ministerio de Marina español se mostró dispuesto a escoltar a estos mercantes en su travesía a Bilbao, pero debido a las objeciones del ministerio de Asuntos Exteriores – en manos del anglófilo Conde Jordana – se retiró la oferta. Las autoridades alemanas decidieron seguir con el plan a pesar de los peligros. Las instrucciones para sus marinos indicaban que saliesen de El Ferrol sin bandera alguna – lo cual era ilegal y lo convertía *de facto* en un buque pirata –, navegar a través de aguas españolas hasta Bayona y, en caso de que se aproximase cualquier tipo de barco o avión, izar la bandera española, ilegalmente⁷³³. Además prohibieron que se comunicaran con nadie, ni siquiera con las autoridades del puerto de El Ferrol para avisar de su salida. De esta forma y gracias a la colaboración y dejación española, el valioso caucho del *Elsa Eßberger* pudo transportarse a la Francia ocupada y ser útil para el esfuerzo bélico alemán.

728 BA-MA, RM 11/31, pp. 28-30

729 *Ibidem*, pp. 35-37, 52-53 Se hablará de esta sociedad industrial de capital alemán en un apartado posterior en este mismo capítulo.

730 *Ibidem* 11/31, pp. 53 En JIMÉNEZ DE ABERÁSTURI CORTA, Juan Carlos: «La II Guerra Mundial en el golfo de Vizcaya», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 5, 2006, pp. 517-546 se puede comprobar que el tráfico mercante entre Bilbao y Bayona se mantuvo activo hasta mediados de 1944.

731 BA-MA, RM 11/31, p. 59

732 *Ibidem*, pp. 91-94

733 BA-MA, RM 11/31, p. 105

El 29 de abril de 1942 el *U 573* fue avistado por un avión de las fuerzas aéreas británicas al noroeste de Argel. Tras ser dañado por varias cargas de profundidad lanzadas desde el avión, el sumergible, se refugió en el puerto de Cartagena el 2 de mayo, considerándolo el «puerto amigo» más cercano. El gobierno español aceptó que el navío fuese reparado en las instalaciones del puerto, calculándose el tiempo necesario para ello en 3 meses⁷³⁴. Esta medida contravenía las leyes internacionales sobre el papel de los países neutrales en la guerra naval, ya que los buques de guerra que entrasen en un puerto de un país neutral, sólo podían permanecer en él el tiempo mínimo para realizar reparaciones en sistemas que no le permitiesen navegar, lo que no era el caso del *U 573*⁷³⁵. Sin embargo, las autoridades españolas sí internaron a la tripulación no esencial para realizar las reparaciones en el arsenal de la Armada. Esta situación motivó al propio Kurt Meyer-Döhner a que se personase en Cartagena para intentar convencer al jefe del departamento naval, el almirante Basterreche, de que dejase a los marineros alemanes libres⁷³⁶. El 5 de octubre de 1942 arribó el agregado a Cartagena, donde, tras una reunión con el cónsul alemán – Heinrich Frick, también agente de la ED – y el teniente de navío Heinsohn – comandante del *U 573* – mantuvo una entrevista con el almirante Basterreche. El agregado pudo comprobar que las relaciones entre Basterreche y el cónsul – que había acompañado a Meyer-Döhner – no eran buenas, pero en su informe, el agregado narra cómo intentó usar su buena relación con el almirante español para mover la balanza a su lado. Basterreche afirmó que recibía órdenes directas del ministro de Marina y que, por tanto, como soldado, no podía desobedecerlas, debido a que sería responsable personalmente de lo que ocurriese con la tripulación alemana.

A pesar de afirmar que cumpliría las órdenes desde el Ministerio de la Marina, Basterreche también aseguró que estas órdenes eran muy desagradables para él. Además, según su perspectiva, estas órdenes sólo tenían que haberse aplicado por un tiempo limitado. Sin embargo, dado que «ese plazo se ha[bía] alargado considerablemente y no se ve[ía] solución posible, reconoc[ió] que se deb[ía] dar alivio a la tripulación» del submarino. También se recoge en el informe del agregado naval que el

734 AA.VV.: *Documentos secretos sobre España. Documentos secretos del Ministerio de Asuntos Exteriores de Alemania sobre la Guerra Civil Española*, Ediciones Júcar, Gijón, 1978, p. 101

735 Acuerdo de la Decimotercera Convención de La Haya. https://avalon.law.yale.edu/20th_century/hague13.asp, artículo 17. Consultado el 9 de octubre de 2019.

736 El relato del agregado naval respecto al submarino *U 573* se encuentra en BA-MA, RM 89/43

almirante español señaló que no requería de la palabra de honor del oficial alemán para asegurarse de que la tripulación del submarino cumpliría con lo que se les instruyera, ya que «como viejo camarada [*alter Kammerad*] de la guerra civil, si [él, Meyer-Döhner] lo afirma[ba], e[ra] suficiente». Se muestra aquí una vez más, al igual que en el caso del abastecimiento a sumergibles, que muchas veces las relaciones interpersonales entre agentes alemanes – o el agregado naval, en este caso – y sujetos con autoridad a nivel local, eran más importantes en la práctica que las relaciones políticas en Madrid. Como resultado de la conversación entre estos dos militares, se permitió a la tripulación del *U 573* ir a la playa de Cartagena a bañarse y visitar la ciudad uno de cada dos días. Meyer-Döhner también pidió permiso a Basterreche para poder celebrar una «cena alemana» en el mercante germano *Lipari* que se encontraba internado en el puerto, con la tripulación del submarino. La respuesta del almirante fue afirmativa, e incluso les dio permiso para usar algunas de las barcas del puerto para poder alcanzar el mercante, que no estaba amarrado al muelle. Como los marinos alemanes estaban internados en el arsenal del puerto, tras citarse con Basterreche, Meyer-Döhner acudió a entrevistarse con el jefe del arsenal, el vicealmirante González-Aller, para reafirmar lo acordado con el almirante. Con Gómez-Aller se acordó que aquellos hombres que no tuviesen documentación alguna, «recibirían tarjetas de identidad españolas para evitar dificultades con la policía». Se puede percibir aquí un posible conflicto entre autoridades locales, en el que la Armada era más moderada en controlar a los marinos alemanes – dispuesta a proveerles de documentación falsa – que la policía local.

La «cena alemana», siempre según Meyer-Döhner, transcurrió en el *Lipari*, a la cual asistieron la tripulación del sumergible, el capitán mercante, un tal Jungklaus, Heinrich Frick – estos dos últimos hicieron los preparativos para la cena – y el propio Meyer-Döhner. El agregado naval relató que los marinos mostraron mucha gratitud ante la comida, ya que era un cambio bienvenido de la dieta del Arsenal⁷³⁷. Durante la cena el agregado explicó a los submarinistas [*U-Bootsleute*] su situación, aclaró las preocupaciones que mostraron los marinos y les hizo «comprender las dificultades políticas» que circunscribían su situación. Si bien el agregado no especifica cuáles eran las preocupaciones de estos marinos, no son difíciles de imaginar las inquietudes de estos hombres que se encontraban internados en un país extranjero, desconocido, del que no sabían cuándo podrían salir para regresar a casa. Al parecer de Meyer-Döhner la tripulación se mostró disciplinada, causándole una excelente impresión. Los hombres parecían estar felices de estar juntos en la cena ya que

⁷³⁷ Quejas similares sobre la dieta española pueden encontrarse en SCHÜLER-SPRINGORUM, Stefanie: *La guerra como aventura, op.cit.* pp. 128-130

cantaron canciones de submarinos [*U-Boots-Lieder*] y comentaron los últimos acontecimientos de la guerra.

Antes de regresar a Madrid, el agregado naval acordó una serie de comodidades para los marinos internados. Se acordó que el cónsul alemán en Cartagena se haría con 5 largometrajes, 3 películas culturales y algunos noticieros [*Wochenschauen*] en las semanas siguientes, para organizar así dos pases de cine tanto para la tripulación del sumergible como para los oficiales españoles «más apropiados», esto es, los más ideológicamente cercanos. También se determinó que el mercante *Lipari* recibiría una ración de harina adicional con la cual debería hornear pan para los submarinistas, a lo que había que añadir envíos de alimentos como salchichas, mantequilla y sardinas, para que los marinos mantuviesen una dieta más acorde a la que estaban acostumbrados en Alemania. Por último, para el entretenimiento de la tripulación, se consiguió un acuerdo con el líder de grupo provincial del partido nazi en el exterior [*Landesgruppenleiter der Auslandsorganisation*] el cual se comprometió a aportar material deportivo así como una caja de libros.

A pesar de este internamiento, los marinos alemanes pudieron regresar a Alemania antes de que finalizase la guerra. Debido a presiones por parte de la embajada alemana en Madrid, las autoridades españolas decidieron liberar a la tripulación del *U 573* de su internamiento y mandarlos de vuelta a su país, eso sí, en pequeños grupos para no llamar la atención⁷³⁸. El 3 de febrero de 1942, el agregado naval en Madrid informó al OKM de que sólo quedaban 24 hombres de la tripulación de este barco en España – dos de ellos oficiales – y que comenzarían su viaje de vuelta durante los días siguientes en grupos de, máximo, cinco hombres⁷³⁹.

El submarino, por su parte, siguió fondeado en el puerto de Cartagena. Ante la perspectiva de que el navío iba a permanecer meses en dicha situación, el gobierno alemán propuso a su homólogo español la venta del sumergible – a fin de cuentas estaba inmovilizado en Cartagena – por un millón y medio de marcos. El 2 de agosto de 1942 el *U 573* pasó a engrosar las filas de la Armada española con la denominación *G-7*, comenzándose la reparación del mismo un año después. Este submarino sirvió en la Armada española hasta 1970, aunque desde 1961 con la denominación *S-01*⁷⁴⁰

738 BA-MA, RM 11/32, pp. 362-366

739 *Ibidem*, p. 367 El primer grupo, según Meyer-Döhner, saldría al día siguiente por lo que, para el 10 de febrero, todos los marinos estarían de vuelta en Alemania.

740 MATA, Santiago: *U-Boote: submarinos alemanes en la Segunda Guerra Mundial. Mitoy realidad de un trágico destino*, *op.cit.* p. 60

La inteligencia naval alemana en España

Al igual que durante la guerra civil española, durante la Segunda Guerra Mundial la Marina alemana también hizo uso de sus agentes – principalmente a través de la ED y la oficina de Meyer-Döhner – para adquirir información acerca de sus enemigos y poder tener una visión más precisa de sus movimientos y acciones.

Son numerosos los artículos y estudios publicados acerca de la vasta red de espionaje alemán que se extendió desde la guerra civil hasta el final de la Segunda Guerra Mundial⁷⁴¹. Como en estas actividades – pese a que muchas veces tratan información sobre la Marina – por lo general, no intervino personal orgánicamente dependiente de la Marina alemana, no se ha indagado tanto en este tipo de actividad, sino en las acciones del ubicuo Meyer-Döhner y su red de agentes.

El agregado naval era el nexo que conectaba las actividades que pudiesen suceder en España y en su entorno, con los estrategas alemanes de la Marina. Fue, por tanto, un eslabón muy importante en la cadena de transmisión de información de y a España. Si se atiende a los mensajes que Meyer-Döhner dirigía diariamente a las oficinas del OKM durante la Segunda Guerra Mundial, se puede comprobar cómo la mayoría de ellos son indicaciones e información acerca de los movimientos de buques⁷⁴², bien de mercantes aliados que entraban y salían de puertos españoles o bien de barcos neutrales que regresaban de o se dirigían a puertos aliados, principalmente en Gran Bretaña. Por supuesto, a estos reportes hay que añadir la información obtenida acerca de movimientos militares – buques de diferentes marinas, la situación en Gibraltar, transporte de tropas – que eran de vital importancia.

Desde el estallido del conflicto mundial, los agentes del ED comenzaron a informar sobre el tráfico mercante en torno a Gran Bretaña. El 21 de septiembre de 1939, Meyer-Döhner mandó un telegrama al OKM informando sobre la salida del mercante inglés [*sic*] *Morar* desde Sevilla en dirección a

⁷⁴¹ Ejemplos de ello son ROS AGUDO, Manuel: *La guerra secreta de Franco, op.cit.* y los artículos «No sólo Wolframio. Galicia, campo de juego de las redes de inteligencia durante la Segunda Guerra Mundial» de Emilio Grandío Seoane; «Espionaje en Gibraltar y su Campo (1936-1945)» de Julio Ponce Alberca y «Los servicios secretos en el Norte de España durante la II Guerra Mundial: el Abwehr alemán y el SOE inglés» de Javier Rodríguez González, todos ellos publicados en la *Revista Universitaria de Historia Militar*, vol. 4, nº 8, 2015

⁷⁴² Los ejemplos son muy numerosos en BA-MA, RM 11/19, RM 11/20, RM 11/25, RM 11/26, RM 11/27 y RM 11/32

Londres, cargado de minerales⁷⁴³. Al día siguiente se envió otro telegrama, esta vez para indicar que el mercante *Torre Yarl* había salido de Valencia y que, tras pasar por Cartagena y Almería, se dirigiría también a Londres, cargado de cebollas⁷⁴⁴. El 28 de septiembre, el OKM recibía la comunicación de que el carguero noruego *Torejarl* había dejado Málaga el día anterior hacia Londres cargado de frutas y que el vapor británico *Palacio* saldría también desde el mismo puerto español hacia la capital británica con idéntica carga⁷⁴⁵. En este último telegrama se añadía que el vapor británico no había sido armado. Este detalle apunta a que las autoridades navales alemanas no sólo estaban interesadas en las rutas comerciales que seguían los mercantes, sino también en las medidas que Gran Bretaña y Francia estaban tomando para la defensa de dichas rutas.

Para obtener esta información es probable que se hiciese uso de los agentes de la ED. A fin de cuentas era una red de inteligencia de la Marina que ya estaba establecida en los puertos más importantes de España y, en numerosos casos, los agentes tenían conocimientos y contactos dentro del transporte de mercancías o pasajeros⁷⁴⁶. Estos contactos – y muchas veces la simple observación del trajín de los puertos y de la entrada y salida de mercantes – pudieron proveer de la información que la Marina necesitaba. Sin embargo, a veces también recurrían a otro tipo de informadores. Tómese el ejemplo del telegrama enviado por Meyer-Döhner a sus superiores el 2 de octubre de 1939, con la guerra ya comenzada⁷⁴⁷. En él se describe que el mercante neerlandés *Randwyk* había arribado al puerto de Bilbao el 27 de septiembre, tras un viaje que le había llevado a Lisboa y Vigo, trayecto durante el cual la tripulación no había avistado a buque de guerra alguno. En el mismo comunicado se señalaba que ese mismo día llegó otro mercante a Castro Urdiales, en Cantabria, desde Róterdam, cuya tripulación tan sólo había visto a un torpedero en el canal de la Mancha. De este mensaje se pueden sustraer dos conclusiones. La primera y más obvia es el interés alemán por los movimientos de buques militares, especialmente en los primeros compases del conflicto. La segunda es que, para obtener esta información, se habían tenido que desplazar agentes alemanes – tal vez de la ED – a hablar con las tripulaciones de estos dos mercantes. Se abre aquí un abanico de posibilidades acerca de cómo se consiguió esta información. Desde la compra de la misma, hasta la improbable opción de que algún miembro de la tripulación fuese un agente ocasional o simpatizante de la causa alemana, pasando por cualquier tipo de engaño; las posibilidades son demasiado extensas

743 BA-MA, RM 11/19, p. 172

744 *Ibidem*, p. 174

745 *Ibidem*, p. 196

746 Se ha mostrado al comienzo de este capítulo cómo agentes alemanes trabajaban para compañías relacionadas con el tránsito marítimo.

747 BA-MA, RM 11/19, p. 230

– y tendentes a no dejar rastro documental – como para analizarlas. Hay que tener siempre en cuenta, empero, que es probable que parte de la información obtenida por las redes de inteligencia – alemana o de cualquier tipo – es dada por individuos que colaboraron puntualmente, incluso una sola vez, y no volvían a hacerlo.

Otro ejemplo es el recogido el 1 de septiembre de 1939, recién comenzadas las hostilidades entre Alemania y Polonia Meyer-Döhner escribió al OKM que un capitán neerlandés informó sobre cómo, durante su trayecto hacia España, se había encontrado con un portaaviones, un destructor y un submarino británicos mientras cruzaba el canal de la Mancha, con rumbo a Francia⁷⁴⁸. El 10 de octubre «el capitán de [un] mercante brasileño inform[ó de haber sido] detenido por 2 destructores ingleses [sic] el 9 de octubre, 1 hora [al] sur de Las Palmas [de Gran Canaria]»⁷⁴⁹. Por tanto se puede deducir que una de las funciones de los agentes alemanes en España – probablemente de los agentes de la ED – fuese la de contactar con individuos como estos capitanes para que informasen sobre los movimientos de buques en el mar.

En ocasiones, la información que obtenían los agentes en España era muy detallada. En un informe del 29 de noviembre, se describían al OKM las actividades de varios de los mercantes de la naviera española Aznar⁷⁵⁰. En el documento se especifica que cuatro mercantes – *Monte Bustelo*, *Monte Bizcargui*, *Monte Banderas* y *Monte Abril* – habían salido del puerto de Tenerife con destino a Bristol los días 3, 18 y 22 de noviembre respectivamente⁷⁵¹. También se especificaba la ruta que estaban siguiendo y la carga que transportaban – fruta, verduras y cebollas [sic] – como en otros casos que se han ido viendo. Lo que sorprende es que también se incluyese que el capitán recibía una compensación por viaje de 5.000 pesetas y la tripulación la remuneración de cinco meses por trayecto de ida y vuelta. Estos altos salarios se debían, con toda seguridad, a los riesgos que implicaba navegar a través de un territorio en guerra, con la posibilidad de ser hundidos. La naviera Sota y Aznar – originaria de la compañía que se está tratando – ya tuvo que hacer frente a las dificultades de una guerra submarina sin restricciones, con la pérdida de numerosos mercantes a manos de los submarinos alemanes. Casos como el ya citado del mercante *Badalona* confirman la posibilidad de dichos hundimientos⁷⁵². Conocer detalles como los salarios percibidos por las tripulaciones de los

748 BA-MA, RM 11/25, p. 42

749 BA-MA, RM 11/19, p. 247

750 BA-MA, RM 11/20, p. 140

751 No había fecha de salida para el *Monte Abril* en la fecha de redacción del informe.

752 Véase el apartado dedicado al suministro de submarinos en este mismo capítulo.

mercantes podía ayudar a los marinos alemanes no sólo a conocer la opinión popular en España con respecto a la guerra – un sueldo excesivamente alto para las circunstancias podría significar el rechazo a embarcar – sino también cuál era el poder adquisitivo de los marinos españoles para poder, por ejemplo, sobornarlos a cambio de información.

A partir de octubre de 1939, los informadores alemanes fueron comunicando cómo los buques que entraban y salían de puertos españoles empezaban a estar armados. Este era el caso del *Knitsley*, que el 18 de octubre salió de Bilbao llevando ya un cañón en la cubierta y sacos de arena protegiendo el puente de mando⁷⁵³, o del *Sedfarth* que también salió del mismo puerto, pero con dos cañones en su cubierta⁷⁵⁴.

Al igual que se informaba sobre mercantes, también se recopiló información sobre las rutas que tomaban buques militares. Sin embargo, debido a que estos no paraban en puertos españoles, no se contaba con información tan detallada como en el caso de los mercantes. Los informadores tan sólo podían ver qué tipo de buque era – y en ocasiones hasta eso era complicado de dilucidar, no todo el mundo tenía los conocimientos para diferenciar un crucero ligero de uno pesado, por ejemplo – su nacionalidad, y, tal vez, deducir su rumbo. El 23 de octubre Meyer-Döhner envió un telegrama apuntando que el día anterior se habían avistado numerosos submarinos franceses siguiendo la ruta Canarias-Larache (Marruecos)-Cádiz⁷⁵⁵. Y el 31 del mismo mes, otro mensaje informaba al OKM de que un submarino francés había detenido a un barco correo en su ruta conectando Tenerife con Las Palmas⁷⁵⁶.

La zona de Cádiz y Gibraltar se convirtió en uno de los puntos más importantes para el espionaje durante la Segunda Guerra Mundial. Mientras las autoridades españolas construían y armaban líneas fortificadas para una futura toma del peñón, el servicio de inteligencia militar alemán estableció una red de observación del tráfico marítimo, dotada de un sistema de lectura de rayos infrarrojos para poder ver también durante la oscuridad nocturna⁷⁵⁷. También colaboraron con la observación y adquisición de información los agentes navales en la propia ciudad de Cádiz y en Sevilla. Ejemplo de ello es el mensaje del 28 de octubre, que señala cómo tres mercantes británicos – *Río Claro*, *Bax* y

753 BA-MA, RM 11/19, p. 284

754 *Ibidem*, p. 287

755 *Ibidem*, p. 4

756 BA-MA, RM 11/20, p. 31

757 Este servicio recibió el beneplácito de las autoridades españolas, que lo dejaron operar durante varios años. PONCE ALBERCA, Julio: «Espionaje en Gibraltar y su Campo (1936-1945)», *op.cit.* p. 44

Manaar – se habían dirigido a Gibraltar desde Lisboa. El 3 de noviembre otro telegrama hacía un desglose de las nacionalidades de los mercantes que se encontraban en ese momento en el puerto del peñón⁷⁵⁸: 4 neerlandeses, 4 italianos – que todavía no estaban en guerra –, 2 griegos, un noruego y un yugoslavo.

La información obtenida bien por agentes o por colaboradores e informadores, pudo ser de ayuda para la planificación de numerosos ataques a las líneas de comercio aliadas. Al conocer las rutas y los tipos de transporte que las transitaban, los estrategas alemanes y los comandantes de los sumergibles podían decidir dónde apostarse y a qué navíos atacar para conseguir un mayor efecto dañando la economía aliada. Sin embargo, este tipo de mensaje – tanto los de corte mercantil como militar – fueron reduciéndose en número hasta desaparecer a finales de 1942. La mella en el número de mercantes que provocó la ofensiva submarina, sumada al sistema de convoyes, redujo la cantidad de embarcaciones de este tipo en el mar. Es cierto que la agrupación de, en ocasiones, cientos de mercantes, llamaba mucho la atención y posibilitaba que agentes y colaboradores del Eje advirtiesen de su salida. Advertencias sobre este tipo de eventos llevaba a la concentración de submarinos para atacar a los convoyes – se han podido ver varios ejemplos en la sección dedicada al abastecimiento a los sumergibles –, pero debido a aparatos tecnológicos como el radar o las cargas de profundidad, este tipo de ataques se volvieron en contra de las fuerzas submarinas, no consiguiendo sus objetivos y perdiendo a numerosas tripulaciones⁷⁵⁹.

Hay otro tipo de información para la cual la oficina de Meyer-Döhner en Madrid era fundamental. La doble función diplomático-militar del agregado naval le obligaba a mantener a sus superiores en Berlín al tanto de todo cambio político y militar relacionado con la Armada española. Uno de dichos cambios fue la reorganización de la Armada española a finales de agosto de 1939. Una vez la guerra civil finalizó oficialmente, la Armada pasó a recomponerse, tomando los buques de guerra usados por la República – la mayoría en puertos de Francia – e intentando reconstituirse como una potencia marítima mundial⁷⁶⁰. La reorganización se hizo en torno a la Ley del 16 de agosto de 1939 sobre la organización del Ministerio de Marina, enviada por Meyer-Döhner a sus superiores tanto en español como traducida al alemán⁷⁶¹. Ese mismo día dejó el servicio activo – y por tanto dimitió de su puesto

758 BA-MA, RM 11/20, p. 57 Otros mensajes de ese tipo, listando los mercantes en Gibraltar se puede encontrar en el mismo legajo, en la p. 107

759 KENNEDY, Paul: *Ingenieros de la victoria*, *op.cit.* p. 110

760 En el siguiente apartado se tratarán los planes de construcción naval que planteó el Estado franquista para conseguir dicho objetivo.

761 BA-MA, RM 11/19, pp. 75-79

como jefe del Estado Mayor de la Armada – el almirante Juan Cervera Valderrama, que había mantenido el citado cargo durante la guerra civil. Esta dimisión, así como los cambios de personal dentro del Ministerio de Marina, los ocurridos dentro de los puestos más relevantes de la Armada – jefatura de Departamentos Navales y Estado Mayor – y el anuncio del nuevo ministro de Marina, el contralmirante Salvador Moreno, fueron también convenientemente retransmitidos por el agregado naval alemán⁷⁶².

Meyer-Döhner no sólo informó sobre qué militar sucedía a quién, también adjuntaba valoraciones acerca de estos militares que, de cara a la colaboración hispano-alemana resultaba importante. Por ejemplo, sobre el nuevo jefe del secretariado del Ministerio de Marina, el capitán de fragata Mariano Romero apuntó que era «personalmente apreciado y considerado como uno de los oficiales más capaces» del cuerpo. Del ayudante personal del Ministro, el comandante de artillería naval José María Bustillo señaló que era un «amigo entusiasta de Alemania», y calificó a ambos como anti-británicos [*Englandgegner*]. Comentarios como estos denotan lo importante que era para las autoridades – en este caso – navales alemanas conocer a aquellas personas que dominaban tanto la cúpula del Estado franquista como aquellos que mantenían cuotas de poder no tan importantes como los que dominaban la cima de la jerarquía, pero sí relevantes y, como se ha visto, también útiles. Saber si un oficial al mando de un Departamento Naval era o no pro germano o, si por contra, estaba enemistado con los británicos podía ser fundamental para que, por ejemplo, la red de agentes de la Marina operase con mayor o menor libertad.

Estos informes enviados por Meyer-Döhner son fundamentales para entender el papel dual de los agregados militares en las embajadas, los cuales han sido en general ignorados por la historiografía⁷⁶³. A su papel como diplomáticos y militares hay que añadir, en el caso de este agregado naval, el de jefe del espionaje, pues como se ha visto durante este capítulo, Meyer-Döhner era el coordinador y responsable último de la red de agentes navales en España, haciéndose cargo tanto de las ayudas a submarinos, como a los naufragos como del envío de información de valioso contenido diplomático y militar a Alemania.

762 Sobre el caso de la dimisión del almirante en BA-MA, RM 11/19, p. 84, la reorganización de la jerarquía en el Ministerio de Marina y comentarios al respecto en el mismo legajo en la p. 85, la del resto de puestos y sus comentarios en pp. 86-87 y la toma de posesión del nuevo ministro de Marina en p. 88

763 Una interesante reflexión sobre el papel de estos diplomáticos-militares en ROSENBUSCH, Anne: *Neutrality in balance, op.cit.* pp. 17-18

Los acuerdos económicos

El Programa Naval Español y los primeros acuerdos

En 1938, con la guerra civil española sin terminar, la Armada española diseñó qué tipo de flota deseaba alcanzar una vez la contienda terminase. Para ello se redactó la «Introducción a un Anteproyecto de Flota Nacional», en junio de este año⁷⁶⁴. La intención del documento era que sus planteamientos sirviesen como base sobre la que se asentarían las posteriores leyes de construcción naval, teniendo por objetivo crear un poder naval que respaldara una política internacional expansiva del Estado español⁷⁶⁵. En el anteproyecto se teoriza sobre cómo la construcción de una denominada «flota elemental» sería un instrumento útil para la política internacional además de un activo beneficioso para el esfuerzo industrial del país, pues crearía numerosos puestos de trabajo. Las necesidades que la Armada indicaba como apremiantes eran la adquisición de destructores y submarinos para hacer frente a la Armada republicana⁷⁶⁶. Una vez que el conflicto civil acabase, la flota debía garantizar el control español sobre el territorio peninsular así como las posesiones del norte de África y mantener el control sobre el tráfico en el Estrecho de Gibraltar. Para ello, además de los recursos ya mencionados, se requerirían lanchas torpederas – especialmente para ataques nocturnos en la zona del Estrecho – y cruceros⁷⁶⁷.

Este anteproyecto sería la línea maestra que seguirían los planteamientos de cómo construir una Armada española durante los siguientes años. El concepto clave aquí es el de «flota elemental»: un núcleo de buques de línea – acorazados, cruceros de batalla – protegida por fuerzas complementarias como cruceros ligeros, portaaviones y destructores. Además se contemplaba la existencia de fuerzas ligeras como submarinos y destructores que sirviesen para atacar las rutas de suministro de futuros enemigos, además de la necesidad de un arma aeronaval⁷⁶⁸.

764 DÍAZ BENÍTEZ, Juan José: «El anteproyecto de flota de 1938 y la nobeligerancia española durante la Segunda Guerra Mundial», *op.cit.* p. 273 La autoría del documento es discutida pues el documento no está firmado. Es probable que fuese obra del entonces jefe del Estado Mayor de la Armada, el vicealmirante Cervera Valderrama, o del jefe de la sección de operaciones de dicho estado mayor.

765 ROS AGUDO, Manuel: *La guerra secreta de Franco*, *op.cit.* p. 36

766 DÍAZ BENÍTEZ, Juan José: «El anteproyecto de flota de 1938 y la nobeligerancia española durante la Segunda Guerra Mundial», *op.cit.* p. 274

767 ROS AGUDO, Manuel: *La guerra secreta de Franco*, *op.cit.* p. 39

768 DÍAZ BENÍTEZ, Juan José: «El anteproyecto de flota de 1938 y la nobeligerancia española durante la Segunda

Recién terminada la guerra oficialmente y habiéndose dividido el Ministerio de Defensa Nacional entre las tres ramas de las fuerzas armadas, el nuevo ministro de Marina y jefe del Estado Mayor de la Armada, el contralmirante Salvador Moreno Fernández, creó un Programa Naval como plan para desarrollar la base de la futura Armada española, además de para relanzar la industria nacional. El Programa Naval era heredero directo del anteproyecto y contemplaba tres nuevas leyes que debían abarcar la gestión de diversos ámbitos: la Ley de Creación de la Dirección de Construcciones e Industrias Navales Militares – enfocada al diseño de nuevos buques y su suministro –, la Ley de Creación del Consejo Ordenador de las Construcciones Navales Militares – para la ejecución de proyectos –, y la Ley de Construcción de Nuevas Unidades Navales – para la construcción y compra de nuevos navíos así como para la reforma de las bases, escuelas y talleres navales⁷⁶⁹.

La Ley de Construcción de Nuevas Unidades Navales, de carácter reservado y aprobada el 8 de septiembre de 1939, estableció un plan a 11 años que, según los cálculos de los militares, supondría un coste de 5.500 millones de pesetas para el erario público, las cuales se invertirían en la construcción de 4 acorazados, 2 cruceros protegidos, 12 cruceros ligeros, 54 destructores, 36 torpederos, 50 submarinos, y 100 lanchas torpederas. En la ley se especificaba que estas últimas debían seguir los modelos alemanes⁷⁷⁰. Además de estas embarcaciones, se tendrían que construir buques auxiliares que respaldasen a esta flota. Se pueden señalar aquí unas diferencias mínimas respecto al anteproyecto de ley, que añadía a esa ristra de navíos: dos portaaviones dos cruceros protegidos, 4 cruceros ligeros, 12 torpederos y 28 submarinos, al mismo tiempo que incluía 6 destructores menos que en la ley de 1939. Según Carrero Blanco, este programa naval «se estimó factible dentro de [las] posibilidades económicas [de España], fue un programa racional, capaz de refrendar la categoría de potencia naval a que legítimamente España aspiraba al lograr su victoria [en la guerra civil] [...] y su realización estaba basada en la ayuda técnica que Italia y Alemania habrían de proporcionar [al país]»⁷⁷¹.

Guerra Mundial», *op.cit.* pp. 276-277 Las ideas de este anteproyecto no se alejan mucho de las planteadas en el proyecto del contralmirante Carvia, ministro de Marina del último gobierno de la monarquía.

769 ESCUADRA, Alfonso: *Bajo las banderas de la Kriegsmarine*, *op.cit.* p. 27 Las dos primeras leyes se pueden consultar en el BOE, la Ley de Creación de la Dirección de Construcciones e Industrias Navales Militares el 1 de septiembre de 1939, y la Ley de Creación del Consejo Ordenador de las Construcciones Navales Militares, el 2 del mismo mes.

770 ROS AGUDO, Manuel: *La guerra secreta de Franco*, *op.cit.* p. 65

771 CARRERO BLANCO, Luis: *El programa naval del movimiento*, *op.cit.* p. 16

Resulta sorprendente que, tras finalizar la guerra, se planteasen proyectos de esta envergadura a pesar de las palabras de quien llegara a ser presidente del gobierno durante la dictadura. La industria del país había quedado muy afectada por el conflicto civil y había una carencia de todo tipo de instalaciones, personal y fondos para llevar a cabo tal proyecto. Ya antes del comienzo de la guerra civil, las instalaciones navales y el erario público habrían sido incapaces de hacerse cargo de la construcción de tamaña flota. El principal escollo era esa carencia de infraestructura industrial que impedía que los limitados y pequeños astilleros españoles construyesen tantos buques en tan poco tiempo. La carencia no era nueva pues, como se analizó en la Introducción, venía dándose desde, al menos, la guerra hispano-estadounidense de 1898⁷⁷². Desde esa fecha, las construcciones navales militares en España dependieron tecnológicamente de compañías extranjeras – fundamentalmente británicas aunque ya se han visto los intentos alemanes por ser parte de ese mercado – siendo incapaces las empresas españolas de alcanzar los niveles de desarrollo naval alcanzado por otros países europeos.

Por tanto y ante estas condiciones, el interés por adquirir una flota como la proyectada por la Ley de Construcción de Nuevas Unidades Navales y la incapacidad de llevar estas construcciones a cabo, las autoridades españolas decidieron buscar ayuda tanto material como financiera en el exterior, en los países del Eje.

Las primeras gestiones para conseguir ayuda para la construcción de esta gigantesca flota se hicieron con el régimen italiano. Pero Italia tenía sus propios problemas. Por un lado, la Marina italiana, al igual que el resto de las ramas de las fuerzas armadas de este país, se encontraba en un proceso de rearme comenzado en 1927 y que las campañas de Etiopía y España habían retrasado⁷⁷³. Que la balanza de pagos entre el nuevo Estado franquista e Italia estuviese muy desequilibrada en contra de España – debido a la ayuda dada durante la guerra civil que todavía no se había pagado – no ayudó a que las autoridades italianas aceptasen las peticiones de ayuda⁷⁷⁴. Tampoco el hecho de que, como se ha señalado en un capítulo previo, el gobierno italiano – en contra de la opinión de la Marina – hubiese vendido varios buques de guerra a la muy limitada Armada sublevada durante la guerra civil⁷⁷⁵. La única esperanza que quedó para la Armada española era contar con la colaboración de

772 Véase la Introducción.

773 SADKOVICH, James J.: *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, Feltrinelli, Milán, 2006, pp. 29-35

774 Se calcula que la ayuda italiana podía rondar entre las 3.914.000 pesetas y las 3.327.000. SÁNCHEZ ASIAÍN, José

Ángel: *La financiación de la guerra civil española*, *op.cit.* p. 869

775 Véase el capítulo 2.

Alemania, el otro país amigo con capacidad industrial y técnica suficiente para poder sacar el proyecto adelante⁷⁷⁶.

Como es bien sabido, desde el 1 de septiembre de 1939, Alemania inició la Segunda Guerra Mundial, por lo que el objetivo prioritario de su industria de guerra era el de atender las necesidades de sus fuerzas armadas. El único interés económico que Alemania tenía en España era la posibilidad de adquirir materias primas que le eran necesarias para su industria – minerales, especialmente – las cuales las adquiriría a través del sistema HISMA y ROWAK⁷⁷⁷. La economía alemana, a mediados de 1939 no tenía capacidad – ni sus mandatarios interés – para involucrarse en la expansión de la flota española. Viéndose ante la imposibilidad de llevar a cabo sus planes navales, las autoridades españolas propusieron a las alemanas la posibilidad de que astilleros españoles construyesen sumergibles para la Marina alemana, acordándose de antemano que de cada dos submarinos contruidos de este modo, uno iría a surtir las filas de la Armada española⁷⁷⁸.

Las autoridades alemanas sí se mostraron interesadas por este proyecto. Como se ha mostrado previamente, la flota submarina germana era muy limitada en comparación con las fuerzas a las que estaba haciendo frente – recuérdese al solitario *U 46* –, por lo que desde el OKM se preguntó a Meyer-Döhner si la propuesta española era viable. Este respondió que no⁷⁷⁹. Según el agregado, los planes navales de la Armada franquista ocuparían todas las limitadas instalaciones técnicas – astilleros, fábricas y talleres – por lo que no quedaría mucha capacidad industrial para la construcción de submarinos alemanes. Sin embargo, añadía el agregado, veía posible que, en tiempos de paz, se pudiese acordar que un grupo de profesionales en construcción naval alemanes fuesen a España a construir submarinos en el modo propuesto por las autoridades españolas.

La negativa al proyecto español no frenó el interés de los marinos de este país en adquirir submarinos de origen alemán. Para analizar los últimos diseños de este tipo de navío, la Armada española creó una comisión militar que marchó a finales de 1939 a Alemania a conocer la base de submarinos alemanes en Swinemünde, en la actual Polonia⁷⁸⁰. Allí pudieron apreciar las capacidades

776 Sin embargo también hubo intentos de incluso contactar con el lejano Japón – en guerra contra la República de China y la República Popular de China desde 1936 – para la construcción de algún crucero o acorazado. RODAO

GARCÍA, Florentino: *Franco y el imperio japonés*, Plaza&Janés, Barcelona, 2013

777 Sobre estas dos compañías y el sistema comercial que se creó a su alrededor, véase el capítulo 2.

778 ROS AGUDO, Manuel: *La guerra secreta de Franco*, op.cit. p. 66

779 BA-MA, RMM 11/25, pp. 144-145

780 ESCUADRA, Alfonso: *Bajo las banderas de la Kriegsmarine*, op.cit. p. 29

técnicas de los submarinos de tipo VII, los más numerosos de la flota de sumergibles⁷⁸¹. Al mando de esta comisión se envió al jefe de Operaciones del Estado Mayor de la Armada, el entonces teniente de navío Luis Carrero Blanco⁷⁸². No se llegaron a acordar ningún tipo de cooperación al respecto – ni de construcción naval ni de cesión de tecnología relacionada a ella – y no sería hasta tiempo después cuando este tipo de conversaciones se retomarían.

En junio de 1940, el Director del Consejo Ordenador de las Construcciones Navales Militares, el coronel de ingenieros de la Armada Juan Antonio Suanzes Fernández visitó Alemania, con el fin de sondear a las autoridades de este país para conseguir un acuerdo de cooperación tecnológica⁷⁸³. Al parecer, las buenas relación que surgió entre Suanzes Fernández y el ministro de Marina alemán, Erich Raeder consiguió cierto éxito desde el punto de vista español⁷⁸⁴. Fruto de las reuniones que mantuvieron Suanzes Fernández y Raeder, se pudo enviar una comisión de oficiales ingenieros de la Dirección de Construcciones e Industrias Navales a Alemania. Esta comisión intentó llegar a acuerdos para obtener planos y patentes navales germanas, ofreciendo los españoles un trato preferente en el suministro de ciertas materias primas como el wolframio, el estaño, el cobre o aluminio. A través del sistema HIMSA-ROWAK las empresas alemanas estaban haciéndose con una parte de la producción de materias primas española siguiendo la política económica alemana que intentaba convertir bienes improductivos desde el punto de vista económico – como las armas – en instrumentos para la dominación económica de un país o región⁷⁸⁵. Uno de los intereses de los comisionados españoles era adquirir patentes de los acorazados tipo *Bismarck* y los cruceros *Scharnhorst*, dos de los buques más modernos y poderosos de la Marina alemana⁷⁸⁶. Es comprensible que, ante la petición de patentes de material tecnológico tan avanzado y, considerado, fundamental para la Marina alemana – el *Bismarck*, como se ha visto, fue el buque insignia de la flota –, las autoridades germanas se negasen a tal petición. Sin embargo, sí que aceptaron vender información,

781 Para detalles técnicos de este tipo de submarino y sus numerosas versiones, WILLIAMSON, Gordon: *Kriegsmarine U-boats 1939-1945 (I)*, Osprey Publishing, Oxford, 2002

782 Carrero Blanco contaba conocimientos acerca del arma submarina, pues había servido en el sumergible *B-2* y, durante la guerra civil en el submarino de fabricación italiana *General Sanjurjo*. Antes del estallido de la guerra civil, quien llegaría a ser nombrado presidente del gobierno por Franco había sido profesor de táctica submarina en la Escuela de Guerra Naval en Madrid.

783 MOLINA FRANCO, Lucas: *La ayuda militar alemana a España 1939-1945*, Tesis doctoral inédita, Universidad de Valladolid, 2014, p. 76

784 ESCUARDA, Alfonso: *Bajo las banderas de la Kriegsmarine*, *op.cit.* p. 30

785 Pierpaolo Barbieri denomina esta estrategia como el intento de establecer un imperio informal [*shadow empire*] en ciertas partes de Europa, en contraposición con otras formas de dominación económica como las planteadas para Europa del Este BARBIERI, Pierpaolo: *La sombra de Hitler. El imperio económico nazi y la guerra civil española*, *op.cit.* p. 173

786 ROS AGUDO, Manuel: *La guerra secreta de Franco*, *op.cit.* p. 67

licencias y planos de minas, dragaminas y lanchas torpederas, los cuales serían pagados con 1.250 toneladas de lana, 1.500 de plomo y un volumen indeterminado de pieles, todo ello valorado en 5 millones de marcos⁷⁸⁷. Se ve así que, aunque la guerra civil hubiese terminado, la carencia de divisas española y los intereses en materias primas por parte de los alemanes se mantuvieron, impulsando este modo de intercambio comercial, el *clearing*, en el cual ambos países intercambiaban productos de, en teoría, igual valor económico. En una segunda parte de estas negociaciones se acordó que Alemania suministraría aparatos de escucha, equipos de transmisión, radios y diversas máquinas-herramienta para la construcción naval. Por tanto, no sólo se llegaron a acuerdos de traspase de conocimiento – planos, patentes – sino también venta de material, especialmente importante el de las máquinas-herramienta, ya que podía ayudar a la reconstrucción de la industria naval española. Estos suministros, por su parte, serían pagados mediante productos españoles valorados en 10 millones de marcos⁷⁸⁸.

A pesar de que en estas conversaciones se llegaron a acuerdos que, en teoría, dejaba a las dos administraciones niveladas en términos negociadores, hay que recordar que la relación entre ambos países no era igualada. La posición alemana en la economía española de posguerra se convirtió en hegemónica, dominando diversos sectores de actividad⁷⁸⁹. Las autoridades económicas del nuevo Estado franquista eran conscientes de la debilidad que suponía que la economía hispana dependiese del sistema HISMA-ROWAK, sistema que daba a estas compañías una gran capacidad de influencia sobre las políticas económicas del país y poco beneficio, siendo considerado un «agente imparcial» que operaba sin control externo alguno⁷⁹⁰. Su contraparte alemana también era consciente de las ventajas que suponía para su economía mantener este sistema, de modo que el gobierno de este país se negó sistemáticamente a llegar a un acuerdo comercial, asegurándose así un trato de excepción frente a los demás países potencialmente interesados en la adquisición de materias primas españolas⁷⁹¹. La paradoja de esta situación es que, al mismo tiempo que las autoridades españolas deseaban desvincularse de ese sistema que consideraban injusto, dependían de él para la adquisición de material industrial y, en especial, el armamento moderno que tanto Franco como las fuerzas armadas españolas deseaban adquirir. Además del caso de la Armada española, el resto de ramas de las fuerzas armadas de este país también acordaron proyectos semejantes de adquisición de material

787 GARCÍA PÉREZ, Rafael: *Franquismo y Tercer Reich*, op.cit. p. 213

788 *Ibidem* p. 214

789 BARBIERI, Pierpaolo: *La sombra de Hitler. El imperio económico nazi y la guerra civil española*, op.cit. pp. 193-194, 197

790 *Ibidem*. p. 196

791 SÁNCHEZ ASIAÍN, José Ángel: *La financiación de la guerra civil española*, op.cit. p.844

y patentes con sus respectivas contrapartes alemanas, acuerdos que siguieron el mismo sistema de pago de *clearing*⁷⁹².

Después de estos acuerdos, la Armada española siguió interesada en adquirir materiales militares alemanes, ya que la situación de su flota seguía siendo pésima y Alemania era el único país con posibilidad de vender dicho material. El interés alemán por más materias primas a cambio de armamento no excesivamente difícil de producir – no se estaban vendiendo cruceros o submarinos como pretendían las autoridades españolas – llevó a los dos países a llegar a nuevos acuerdos que beneficiaban a ambas partes. Este nuevo contrato otorgó a la Armada española la posibilidad de construir torpedos bajo licencia alemana por un valor de 1,7 millones de marcos, pagaderos mediante 22.000 botellas de mercurio y 5.000 toneladas de aceite de oliva⁷⁹³.

Para analizar la información, patentes y planos que se adquirieron durante las negociaciones ya descritas, la Armada española creó una junta especial del Estado Mayor. Esta quedó muy sorprendida con las capacidades técnicas de submarinos alemanes, recomendando el 17 de julio de 1941 la construcción en España de submarinos del tipo «VII C». El Consejo de Ministros aprobó el 25 de septiembre, mediante un decreto reservado, la construcción de seis de estos sumergibles, por un importe de 118.533.660 pesetas⁷⁹⁴. Tras ser aprobado en el presupuesto, se procedió a la compra de las patentes requeridas para la construcción, propiedad del astillero Krupp Germania contando para ello con la aprobación de la Marina alemana⁷⁹⁵. Como consecuencia de esta venta, se enviaron por avión y tren la media tonelada de planos correspondiente al diseño del submarino.

Los diferentes componentes de los submarinos fueron encargados a diversas empresas españolas – Altos Hornos de Vizcaya, S.E.C.N., la Factoría de Cartagena...⁷⁹⁶– aunque varios de ellos tenían que ser importados desde Alemania, debido a la imposibilidad de las instalaciones españolas para crear

792 MOLINA FRANCO, Lucas: *La ayuda militar alemana a España 1939-1945*, *op.cit.*, pp. 47, 99-105

793 GARCÍA PÉREZ, Rafael: *Franquismo y Tercer Reich*, *op.cit.* p. 289 Es probable que estas patentes produjesen torpedos defectuosos, no por mala fe alemana, sino porque los diseños germanos de estos dispositivos tendían a fallar, no explotando en el momento en el que topaban contra un buque enemigo. No fue hasta mediados de 1942 cuando comenzaron a solucionar el problema, contando con ayuda técnica italiana. DÖNITZ, Karil: *Diez años y veinte días*, *op.cit.* p.141 y RAEDER, Erich: *Mi vida*, *op.cit.* p. 369

794 MOLINA FRANCO, Lucas: *La ayuda militar alemana a España 1939-1945*, *op.cit.* p. 79

795 Desde noviembre de 1935, todas las exportaciones de armas alemanas debían contar con el visto bueno del gobierno alemán. Una semana antes de la aprobación de la ley, Hermann Göring creó una organización para la exportación de armamento LEITZ, Christian: «Arm exports from the Third Reich, 1933-1939. The example of Krupp», *Economic Historical Review*, nº 51, 1998, pp. 133-154; p. 139

796 El listado completo se encuentra en MOLINA FRANCO, Lucas: *La ayuda militar alemana a España 1939-1945*, *op.cit.* pp. 79-80

materiales suficientemente resistentes como para la construcción de los submarinos alemanes⁷⁹⁷.

Según la planificación española, el primero de los sumergibles debería finalizarse en 1944, y el resto de los submarinos debían completarse a lo largo de 1945. Debido a problemas para fabricar componentes y a que las autoridades alemanas no enviaron todos los componentes que se habían comprometido a suministrar, durante el verano de 1942 los trabajos al respecto se encontraban prácticamente paralizados. Ningún submarino de este tipo fue terminado, pese a que el proyecto no se cancelaría hasta octubre de 1961⁷⁹⁸.

Por tanto, estos contratos apenas beneficiaron a la Armada española, ya que no consiguió aumentar su flota de la manera que se había planificado en el anteproyecto y posterior ley de construcciones navales. Muy lejos quedó la Armada de estas cifras que podían haberla convertido en una de las flotas más numerosas del mundo. Pero la Armada española no fue la única defraudada, no viéndose cumplidos sus planes. A finales de abril de 1940, el OKM firmó en España un contrato para la construcción de 20 barcos de madera, de pequeño calado, que sirviesen para el transporte de suministros⁷⁹⁹.

El contrato por estos 20 barcos, de apenas 500 TRB cada uno, formaría parte de una operación por parte del grupo Sofindus para su crecimiento estratégico en España, adquiriendo navieras españolas. La Sociedad Financiera Industrial o Sofindus era un holding alemán dirigido por el ya conocido Johannes Bernhardt que aglutinaba a empresas españolas fundadas con capital alemán. Este holding no contaba con capacidad para el transporte marítimo de mercancías, un sector de actividad que podía ayudar al desarrollo de la industria bélica alemana. Contar con navieras legalmente españolas – bajo dominio de Sofindus, por tanto, alemán – abrió la posibilidad a que mercantes de esta compañía adquiriesen productos no sólo españoles sino también de áreas que, debido a las limitaciones geográficas y bélicas, estaban fuera del alcance de Alemania. Por ejemplo, el caucho brasileño o el petróleo estadounidense podían ser transportados en una compañía naviera de Sofindus, acabando esos recursos en manos alemanas, esquivando el bloque aliado. Incluso se podría plantear la posibilidad de que una empresa semejante llegase a comerciar con los Aliados, siempre y cuando estos no fuesen conscientes de la titularidad real de la empresa, claro.

797 Este fue el caso de los aceros requeridos para el forro de los cascos de los sumergibles.

798 ROS AGUDO, Manuel: *La guerra secreta de Franco*, op.cit. p. 67

799 GARCÍA PÉREZ, Rafael: *Franquismo y Tercer Reich*, op.cit. p. 293

Las navieras de Sofindus fueron creadas gracias a testaferros españoles que mantenían *de facto* la propiedad de las mismas – y que en ocasiones ya habían fundado las empresas antes de su relación con Sofindus –, siendo estas administrativa y financieramente dependientes del holding, y operando a las órdenes del OKM⁸⁰⁰. La primera de estas empresas fue la Compañía Comercial Marítima de Transportes Sociedad Anónima, más conocida como Sociedad Naviera Transcomar. Se fundó en julio de 1941 con un capital social de 2,1 millones de pesetas. Según el registro español esta empresa pertenecía a tres socios españoles: Rafael Arranundiaga, Salvador Marín Martínez y Enrique de la Mata Alonso. La naviera contaba con una pequeña flotilla de 7 barcos de pequeño calado, aptos únicamente para el transporte de cabotaje, además de un mercante de más de 4.000 TRB. Pese a que Sofindus invirtió en esta compañía 21 millones de pesetas, su capacidad de transporte apenas sí se modificó durante la guerra. En 1942 la naviera contrató la construcción del casco de cuatro barcos costeros cuyos motores serían provistos por el OKM. Dos años después de su encargo los cascos seguían sin haber sido finalizados. Además, los Aliados frustraron la compra por parte de esta naviera de tres grandes cargueros por valor de 26,6 millones de pesetas. Desde 1943 las actividades de esta empresa fueron constantemente denunciadas por los Aliados, siendo el más grande de sus buques capturado por los británicos en noviembre de dicho año.

La segunda naviera-pantalla creada por Sofindus fue la Naviera Ibérica Sociedad Anónima, también conocida como Nisa. Esta empresa, con sede social en Madrid primero y, posteriormente, en Castellón, fue creada en 1941 con un capital social de 4 millones de pesetas. El principal testaferro de esta compañía fue el presidente de la misma, el teniente coronel Francisco Arranz Monasterio, poseedor del 25% de las acciones de la misma⁸⁰¹. Esta empresa compró cuatro barcos de poco calado para la navegación en cabotaje. Ese mismo año, la naviera contrató la construcción de los 20 barcos de madera ya citados, que pasarían a depender de esta naviera. La construcción de estos se retrasó tanto que en 1944 sólo se habían construido un par de ellos⁸⁰².

Esos 20 barcos debían ser construidos en 8 meses y serían empleados para transportar suministros al frente del Norte de África. Debido a los constantes ataques de las fuerzas aeronavales aliadas, los

800 Salvo que se especifique lo contrario, la información sobre las navieras de Sofindus proviene de GARCÍA PÉREZ, Rafael: *Franquismo y Tercer Reich*, *op.cit.* pp. 536-539

801 Además de su rango militar, Arranz Monasterio fue también, hasta mayo de 1940, parte de la Dirección General de Industria y Material. Entrada correspondiente a Francisco Arranz Monasterio en el diccionario biográfico de la Real Academia de la Historia.

802 GARCÍA PÉREZ, Rafael: *Franquismo y Tercer Reich*, *op.cit.* p. 538

recursos navales de la Marina italiana fueron menguando, perdiendo numerosos mercantes y petroleros que intentaban arribar a la costa libia para mantener en funcionamiento las tropas del Eje que combatían en este frente⁸⁰³. Es por ello que la Marina alemana buscó otras posibles soluciones a la escasez de mercantes capaces de transportar suministros a este escenario bélico. La construcción de los 20 mercantes estuvo a cargo de Joaquín Bau Nolla que firmó un contrato con Johannes Benhardt el 25 de febrero de 1942, recibiendo inmediatamente el primero de ellos un cheque por valor de 7,5 millones de pesetas⁸⁰⁴.

De los 20 barcos contratados, 14 iban a ser veleros a motor de 600 toneladas cada uno y los otros 6, veleros a motor de 350 toneladas que debían ser construidos en Valencia. La construcción de estos veleros, como se ha señalado, fue terriblemente lenta. Se desconoce si la lentitud se debió a la incapacidad de los talleres contratados para cumplir con las exigencias alemanas, un intento por parte de las empresas contratadas y los intermediarios de aprovecharse de la situación quedándose con el dinero invertido por los germanos sin gastarlo en los recursos para construir los buques, o si hubo alguna causa de fuerza mayor que impidiese su finalización.

La lentitud fue tal que en febrero de 1944, a pesar de que Bau Nolla se había embolsado 29,5 millones de pesetas, sólo se habían construido 6 de los veleros, con un valor total de 11 millones de pesetas. Dos de ellos, de 300 toneladas cada uno – por lo tanto de menor peso y capacidad de lo contratado – fueron los primeros en usarse por las autoridades germanas, comenzando su servicio el 29 de abril de 1944, transportando minerales y fruta desde la costa mediterránea española a la Francia ocupada. El OKM, al haber malgastado 43 millones de pesetas en la construcción de 7 veleros – este último finalizado en el verano de 1944 – intentó venderlos al gobierno Español para recuperar parte del dinero invertido, sin éxito. En agosto de 1945, con la guerra en Europa acabada, la NISA siguió siendo propietaria de los, por entonces, 14 veleros.

La tercera y última de estas compañías fue la Naviera Bachi S.A. Esta fue la única de las tres que ya se había constituido previamente a la inversión alemana. Su sede social se encontraba en Bilbao y

803 Sobre la situación en el Norte de África y los limitados recursos con los que tuvieron que combatir las fuerzas armadas del Eje debido al bloque aliado, FRASER, David: *Rommel. El zorro del desierto*, La Esfera de los Libros, Madrid, 2004, especialmente, pp. 421 y ss.

804 Joaquín Bau Nolla, primer conde de Bau, fue designado en 1936 presidente de la Comisión de Industria, Comercio y Abastos de la Junta Técnica formada por los militares sublevados, siendo uno de los dirigentes de Comunión Tradicionalista. Entrada correspondiente a Joaquín Bau Nolla en el diccionario biográfico de la Real Academia de la Historia.

tenía delegaciones en Cartagena y Sagunto, siendo propiedad de la familia Astigarraga. Sofindus participó en esta naviera de forma encubierta, estando el 16,4% de los 7,5 millones de pesetas del capital social de la compañía a nombre de Johannes Bernhard. De las tres compañías, esta fue la única que contaba con una flota de altura, esto es, capaz de navegar en alta mar, constando en su haber con 6 barcos con más de 50.000 TRB en total, aunque en 1943 perdió sus dos mayores mercantes⁸⁰⁵. La actividad de esta naviera se concentró en el envío de mineral de hierro y fruta desde la costa española hasta el sur de Francia e Italia, tratando de eludir el bloqueo de la flota aliada⁸⁰⁶. Este comercio entre el levante español y los territorios del Eje se mantuvo esporádicamente, esquivando a las fuerzas aliadas hasta que, a principios de agosto de 1944, la presión ejercida por las fuerzas aéreas y navales anglosajonas – que dominaban ya una gran parte de la Península Itálica – acabaron con él⁸⁰⁷.

Se pueden deducir varias conclusiones acerca de este proyecto de adquisición y creación de navieras-pantalla. Por una parte, se puede ver cómo no hubo gran control por parte de las autoridades alemanas acerca de las inversiones que realizaron en las tres navieras. Salvo en el caso de la Naviera Bachi, que ya contaba con sus propios mercantes, en los otros dos casos las inversiones fueron prácticamente inútiles desde la perspectiva alemana. Se desconoce, como se ha apuntado anteriormente, si la no consecución de los objetivos alemanes fue debido a razones tecnológicas o a que los individuos que conectaron el interés del OKM con el producto final decidieron beneficiarse de este proceso. Al ser este tipo de contratos ilegales, las autoridades alemanas difícilmente podían reclamar una posible estafa ante los tribunales. Además, desde comienzos de 1943, con la pérdida del 6º Ejército alemán en Stalingrado – 400.000 hombres – y la rendición de las tropas alemanas en Túnez – 230.000 hombres – la suerte de la otrora victoriosa Alemania no parecía tan cercana como en 1940. Es posible que estos hombres involucrados con el OKM – especialmente teniendo en cuenta los contactos de Arranz Monasterio y Bau Nolla – fuesen capaces de advertir que los Aliados estaban ganando la guerra mundial y, por tanto, decidiesen aprovechar la situación para aumentar su patrimonio ignorando los compromisos adquiridos.

805 Uno de ellos, el *Juan de Astigarraga* fue hundido por el submarino británico *Torbay* y, dos días después, el 6 de marzo, fue hundido el *Bartolo* el también sumergible británico *Taurus*. Entrada del 26 de febrero de 1943 en el diario de operaciones del *Torbay* en <https://www.uboot.net/allies/warships/ship/3498.html> y del 6 de marzo de 1943 en el diario de operaciones del *Taurus* en <https://www.uboot.net/allies/warships/ship/3508.html>, ambos consultados el 9 de octubre de 2019.

806 GARCÍA PÉREZ, Rafael: *Franquismo y Tercer Reich*, op.cit. p. 538-539

807 LEITZ, Christian: *Economic relations between Nazi Germany and Franco's Spain 1936-1945*, op.cit. p. 146

De este modo, tanto la Armada española como la Marina alemana tuvieron que hacer frente a la realidad de la evolución de la guerra mundial y dejar de lado los planes megalómanos para la expansión de sus respectivas flotas. Ninguna de las dos marinas pudo cumplir con sus propios planes de construcción, y en casos como el de la alemana, ni siquiera consiguió que se finalizasen los 20 barcos de madera para suministrar a las tropas del Eje en África. Sin embargo, resulta un tanto simplista calificar el fracaso de la Marina alemana en sus objetivos. Todos los proyectos a largo plazo planificados por las diferentes ramas del Estado alemán fracasaron, pero hay que tener en cuenta que, durante los tres primeros años de la guerra y desde la perspectiva económica, el Estado alemán – y el la Marina como parte del mismo – se convirtió en el primer socio comercial español⁸⁰⁸. Fue el fracaso alemán en la consecución de su imperio formal – el intento de hacerse con el espacio vital [*Lebensraum*] – lo que supuso, a la larga, la pérdida de influencia y dominio económico en su imperio informal⁸⁰⁹.

En este capítulo se ha visto cómo la neutralidad española no fue tal. Hubo numerosos casos en los que, atendiendo a los códigos legales que estipulaban los derechos y deberes de los países que tomaban esta postura ante un conflicto, se ignoró la posición neutral de España, bien por parte de la Marina alemana, bien por parte del propio gobierno español. La actitud de este último, empero, no se puede categorizar en un esquema binario de colaboración *versus* no-colaboración. Como se ha podido ver en estas páginas, la cooperación con la Marina alemana dependió de las necesidades puntuales del gobierno español, de las presiones aliadas que amenazaban con cortar el suministro de petróleo, del enfado de las autoridades españolas por el hundimiento de un mercante gracias a la acción de un submarino alemán o de la posibilidad de adquirir material militar moderno. Esta volatilidad llevó a los marinos alemanes a confiar más en las autoridades locales que en la cúspide de la jerarquía franquista. Al analizar las relaciones internacionales es necesario contemplar a los agentes estatales como sujetos con múltiples intereses – a su vez compuestos por múltiples agentes con numerosos intereses, a veces contradictorios – que negocian y actúan en función a ellos. Son bien conocidas las familias políticas que conformaron el Estado franquista e, igualmente sucedió en Alemania, donde Hitler prefirió que sus «subordinados se pelearan entre ellos por la supremacía antes que crear una clara jerarquía de modo eficiente y sin conflictos»⁸¹⁰. Estos entes con poder y

808 BARBIERI, Pierpaolo: *La sombra de Hitler. El imperio económico nazi y la guerra civil española*, *op.cit.* p. 287

809 Sobre el imperio formal nacionalsocialista son imprescindibles el estudio MAZOWER, Mark: *El imperio de Hitler*, *op.cit.* y, centrándose en el caso ucraniano, LOWER, Wendy: *Nazi Empire-building and the Holocaust in Ukraine*, University of North Carolina Press/United States Holocaust Memorial Museum, Chapel Hill (Carolina del Norte), 2006

810 EVANS, Richard J.: *El Tercer Reich en guerra (1939-1945)*, Península, Barcelona, 2013, p. 71 El régimen

capacidad de actuación propios definen tanto las relaciones intra- como interestatales, pero también se ha de atender a las relaciones personales que son capaces de moldear los resultados de dichas políticas.

En numerosas ocasiones, especialmente al tener en cuenta el ámbito diplomático entre dos países se atiende en exclusiva a la cúspide de una organización estatal, a los dictadores – en este caso –, a los ministros que aprueban o desaprueban seguir una u otra política y a los diplomáticos que conectan a los gobiernos entre sí. Pero se tiende a ignorar las dinámicas que desarrollan otros agentes no tan elevados en la jerarquía pero con suficiente agencia como para tomar decisiones propias que tengan efectos, en este caso, en la política de neutralidad española. Como se ha visto en diversas circunstancias durante el suministro de submarinos o la atención a naufragos, la voluntad de ciertos individuos a colaborar o no con los agentes alemanes importaba tanto como las decisiones tomadas en Madrid. Entran aquí también las relaciones interpersonales pues, en ocasiones, las buenas o malas relaciones entre dos individuos, o su marco político e ideológico pudieron influir en la toma de decisiones a favor o en contra de los intereses alemanes. Caso aparte es la adquisición de información por parte de los agentes navales alemanes que, como se ha mostrado, contaban en numerosas ocasiones con la colaboración de individuos que no formaban parte de la red de inteligencia pero que acababan cooperando y compartiendo información; de una manera desinteresada o no, es difícil averiguar.

nacionalsocialista, «era policéntrico también en el aspecto ideológico. Bajo la cúspide directiva había centros de poder con ideologías rivales, cuyos portavoces libraban batallas tanto encubiertas como abiertas», SAFRANSKI, Rüdiger: *Romanticismo. Una odisea por el espíritu alemán*, Tusquets, Barcelona, 2018, p. 318

CAPÍTULO 5

Las operaciones que no fueron

En este capítulo se abordarán dos operaciones militares que nunca llegaron a suceder durante la Segunda Guerra Mundial: la Operación Félix y la Operación Isabella. Se analizarán cuales eran los planes que los militares alemanes – y especialmente los marinos – diseñaron para, en el caso de Félix, invadir Gibraltar y, en el de Isabella, defender la Península Ibérica de una invasión aliada. Sin caer en el análisis contrafactual⁸¹¹, es relevante atender a estas operaciones no nadas ya que se realizaron numerosos preparativos a su respecto. Además, muestran el planteamiento que las fuerzas armadas alemanas tenían sobre las capacidades españolas y sobre la función que debían desempeñar en el Nuevo Orden alemán⁸¹².

La Operación Félix

El 10 de enero de 1941, el Alto Mando de las Fuerzas Armadas alemanas [*Oberkommando der Wehrmacht*, en adelante OKW] comunicó diferentes instrucciones acerca de las operaciones militares que se estaban planificando⁸¹³. Por decisión de Hitler, todos los preparativos relacionados con la Operación Félix debían ser detenidos, ya que los recursos militares debían centrarse en la preparación de la guerra contra la Unión Soviética. La Operación Félix habían sido ideada por los

811 Sobre las limitaciones del análisis y la especulación contrafactual, EVANS, Richard J.: *Contrafactuales ¿Y si todo hubiera sido diferente?*, Turner, Madrid, 2018.

812 Al respecto del Nuevo Orden nacionalsocialista, MAZOWER, Mark: *El imperio de Hitler, op.cit.*, especialmente relacionado con este capítulo las pp. 427-487

813 BA-MA, RM 7/970. En él, además de la escueta instrucción sobre la Operación Félix, se ordena detener también los preparativos para la Operación León Marino – la invasión de Gran Bretaña – a excepción de las misiones de camuflaje y engaño, y se advierte de que la Operación Attila – la invasión de la Francia de Vichy – podía ser activada en cualquier ocasión.

estrategias alemanas durante 1940, con la intención de tomar la base británica de Gibraltar gracias a la colaboración española. Si bien los preparativos para la Operación Félix se detuvieron a principios de 1941, la planificación de esta operación se retomó en el verano del mismo año, añadiendo un componente ausente previamente, las fuerzas navales alemanas.

El 9 de junio de 1941 el Alto Mando del Ejército de tierra [*Oberkommando des Heeres*, en adelante OKH] envió al OKM una misiva en la que consultaba al mando naval sobre varios planes para el futuro de las fuerzas armadas alemanas⁸¹⁴. La idea principal sobre la que indagaba este documento era la posibilidad de conquistar el peñón de Gibraltar inmediatamente después de finalizar campaña contra la Unión Soviética. La que sería conocida como Operación Barbarroja en la cual Alemania invadiría la URSS todavía no había comenzado – sucedería el 22 de ese mes –, pero que los cuarteles generales de las fuerzas armadas alemanas estuviesen planteándose qué operaciones llevar a cabo tras su victoria contra las fuerzas soviéticas muestra la confianza de un ejército que ya había conquistado la mayor parte de Europa occidental. Para conseguir tomar Gibraltar, el OKH planteó el envío de tropas y material desde el sur de Francia a la costa sureste de España haciendo uso de los medios navales, debido a las limitaciones de la red de transportes española. De modo que el OKH deseaba conocer con qué medios de transporte se podían contar en la zona francesa. También sugería que al seleccionar los puertos españoles de destino el OKM debería tener en cuenta que estos tuviesen una conexión ferroviaria o por carretera con el área de Gibraltar para facilitar el movimiento de tropas hacia su zona de operaciones.

Esta ruta marítima que el OKH planteaba era considerada fundamental para el transporte de tropas, no solo porque permitía una flexibilidad mayor para el movimiento de regimientos de infantería, sino que lo contemplaron como requisito fundamental para el transporte de artillería pesada y superpesada [*schwerster*]⁸¹⁵ a la zona e igualmente necesario para suministrar y aprovisionar a las fuerzas que atacasen Gibraltar. Para el caso del transporte de artillería, se informó de que este material militar requería de una infraestructura portuaria – grúas, muelles... – que fuese capaz de cargar y descargar pesos de entre 6,3 a 55 toneladas, para que el OKM lo tuviese en cuenta a la hora de seleccionar los puertos españoles a usar.

814 BA-MA, RM 7/1001, pp. 1-2

815 Esta categoría de artillería hacía referencia a los cañones más grandes, que en ocasiones requerían de infraestructura auxiliar como líneas de ferrocarril especiales o grúas que pudiesen transportarlos.

La consulta del OKH tuvo su respuesta 8 días después, el 17 de junio. Ese día el Mando de Guerra Naval [*Seekriegsleitung*, en adelante SKL]⁸¹⁶ envió un informe titulado: Rutas de transporte en el Mediterráneo occidental⁸¹⁷. En este documento se indaga en profundidad en las posibilidades y modos de transporte en ese área de operaciones, así como de los requerimientos que la Marina alemana necesitaría para poder controlar y usar estas rutas. El primero de estos requerimientos era el dominio naval [*Seeherrschaft*]⁸¹⁸ de este escenario, el Mediterráneo. Ante las limitaciones de la flota de guerra germana para controlar el Mediterráneo occidental – entre otros motivos, debido a la existencia de la base británica en Gibraltar – el SKL planteó que sólo una operación sorpresa podía ofrecer a la Operación Félix posibilidades de éxito, eso sí, a corto plazo⁸¹⁹. El control de este escenario estaba, según el departamento, indiscutiblemente en manos del enemigo, sobre todo porque Gran Bretaña operaba desde la base de Gibraltar con 3 portaaviones. Mientras que las fuerzas británicas controlasen esta base, apuntaba el OKM, ninguna potencia mediterránea podría disputar el control de las rutas marítimas aledañas. El SKL incidió en este punto, advirtiendo de que la flota italiana no era rival para la británica, a excepción tal vez de las fuerzas ligeras – destructores y cruceros ligeros –, pero estas fuerzas eran requeridas para asegurar los transportes viales del Mediterráneo central y oriental⁸²⁰. También se señalaba que la flota española, ni siquiera concentrando todas sus fuerzas navales en el Mediterráneo, sería capaz de oponerse a la Marina británica⁸²¹.

Teniendo en cuenta estas variables, la Marina alemana planteó las siguientes posibilidades:

1.- El SKL concibió que era posible realizar un primer envío de 10.000 toneladas de suministros que involucrase a dos o tres buques mercantes capaces de arribar a los puertos de Málaga o Almería por

816 Este departamento se encargó de la dirección de las operaciones bélicas de la Marina alemana durante la Segunda Guerra Mundial

817 BA-MA, RM 7/1001, pp. 6-9

818 Generalmente traducido al inglés como «*command of the sea*», este concepto hace referencia a un escenario en el que el control militar naval por parte de un actor – país, flota – es tan férreo que no da posibilidad a otros actores a atacarlo directamente. Este concepto, popularizado por las teorías de Alfred Mahan, tuvo gran influencia en el pensamiento estratégico naval alemán como puede verse en la obra de Wolfgang Wegener, donde apunta que «el principal objetivo de la guerra es el control naval y su ejecución, que consiste en impedir [*interdicting*] el comercio», HERWIG, Holger H. (ed.): *The Naval Strategy of the World War*, Naval Institute Press, Annapolis, 1989, p. 166

819 Sobre las limitaciones de la Marina alemana en cuanto a efectivos, véase el capítulo 4.

820 Estos suministros eran la línea de vida que mantenía operativas a las fuerzas militares del Eje en el norte de África, que en estas fechas se encontraban en plena ofensiva, siendo la punta de lanza el famoso *Deutsches Afrika Korps* del general Erwin Rommel. Sobre este tema, HECKMANN, Wolf: *Rommels Krieg in Afrika*, Tosa, Viena, 2006

821 La Armada española ya estaba tecnológicamente desfasada al comenzar la guerra civil española. Las bajas durante el conflicto civil y las mejoras tecnológicas desarrolladas por las potencias mundiales a tenor de la guerra mundial aumentaron enormemente esa diferencia. Véase el capítulo 4.

sorpresa. Sin embargo, «dado que el enemigo sería advertido tras el primer envío, el suministro diario sólo podría ser de un máximo de 1.000 toneladas, enviadas por barcos pequeños que pudiesen esconderse en puertos y bahías de la costa española»⁸²². Estas 1.000 toneladas eran consideradas como la cantidad máxima de suministros que la Marina podría mandar sin peligro, para lo cual se ideó un sistema en el que tres mercantes realizasen la ruta conectando el sur de Francia con la costa sureste española. Según los cálculos de los alemanes, teniendo en cuenta el tiempo que se tardaba en navegar esa ruta y las posibilidad de encontrarse con dificultades durante la travesía – eventos climáticos, necesidad de medidas de seguridad etc. –, se requeriría alquilar o requisar un total de 63 barcos, esto es, 21 grupos de tres buques cada uno.

Como puerto de embarque de suministros se propuso el puerto francés de Sète y el puerto de descarga sería Málaga o Almería desde donde creían que había conexiones de carretera y ferrocarril satisfactorias con la provincia de Sevilla y el área de Gibraltar.

2.- Respecto al transporte de tropas el SKL advirtió de que no se podía hacer responsable de las consecuencias que podría tener dicho transporte. Las limitaciones de las fuerzas navales del Eje en este escenario llevaron al SKL a señalar que el movimiento de tropas en buques de transporte acarrearía demasiado peligro, añadiendo que realizar dicho servicio iría contra las instrucciones generales de la Marina, según las cuales el transporte de personal por mar dependía de unas condiciones de seguridad mínimas que, en estas circunstancias no se cumplían.

3.- Otro factor que abordaron fue cuánto espacio de carga se podría alquilar o requisar para realizar la ruta franco-española. Los marinos alemanes tenían que tener que negociar con las autoridades francesas del gobierno de Vichy para adquirir estos transportes y supervisar su carga podría enlentecer la futura operación. Es comprensible que las autoridades de Vichy pudiesen poner trabas y demorasen el proceso de suministro a una operación bélica alemana directamente de su territorio, ya que pondría en peligro su neutralidad en la guerra⁸²³.

Tampoco se mostraron favorables al uso de los puertos italianos, ya que además de estar centrados en el suministro del norte de África, los consideraban lentos e ineficaces. El jefe del Estado Mayor del

822 BA-MA, RM 7/1001, p. 7

823 El régimen de Vichy se declaró neutral durante la Segunda Guerra Mundial, aunque no fue reconocido como gobierno legítimo por los países aliados.

SKL, el vicealmirante Kurt Fricke sugirió que los suministros más importantes fuesen camuflados en cajas u otros embalajes y se declarase que habían sido vendidos a España, evitando así posibles problemas con las autoridades francesas e incluso posibilitando que este material se enviase por la frontera franco-española.

En el caso de que el OKH decidiese descargar la artillería pesada en Málaga, el OKM propuso usar el mercante de bandera alemana *Wachtfels*, que estaba siendo reparado en la ciudad italiana de Trieste, y que estaría listo para zarpar en las próximas tres semanas. En caso de que el envío se realizase con un barco más pequeño a Cartagena, el SKL solicitó que se les indicase con antelación para poder así preparar un barco a tiempo.

Al mismo tiempo que se envió este informe como al OKH, el OKM realizó otro documento dirigido a los cuarteles generales de las fuerzas navales y demás departamentos del arma naval⁸²⁴. Este informe explicaba los objetivos y el desarrollo posible de la Operación Félix, así como el papel que la Marina de guerra debía desempeñar en ella.

Según este informe, el objetivo de la Operación Félix era la conquista de Gibraltar, con el propósito de dominar el Estrecho, cortar las comunicaciones británicas, destruir el Grupo de Combate [*Kombatgruppe*] «H»⁸²⁵ y ganar una nueva base para la Batalla del Atlántico [*Atlantikschlacht* o *Atlantikkrieg*]⁸²⁶. Hay que tener presente que, en estas mismas fechas, las flotas de submarinos alemanes luchaban contra los convoyes aliados que trataban de abastecer a las islas británicas. Ganar una base como la de Gibraltar, cerca del escenario de operaciones – el Atlántico –, podría suponer una gran ventaja⁸²⁷.

El documento emitido por el OKM exponía que «la lucha por Gibraltar no reca[e]r[ía] en la Marina,

824 BA-MA, RM 7/1001, pp. 11-22

825 Denominado «*Force H*» por el Almirantazgo británico, este era el escuadrón naval aliado cuya misión era controlar el Mediterráneo tras el armisticio firmado por el general Petain y las autoridades alemanas, la cual tenía Gibraltar como una de sus bases principales.

826 Se denomina Batalla del Atlántico al enfrentamiento naval entre la flota alemana – cuyo componente fundamental fue la fuerza submarina – y la aliada, que trató de proteger sus rutas comerciales de los ataques germanos.

827 Resúmenes de la batalla o guerra por el Atlántico se pueden encontrar en SYMONDS, Craig L.: *World War II at sea. A global history*, Oxford University Press, Nueva York, 2018 pp. 23-40 y 136-164 y, en español, MATA, Santiago: *Kriegsmarine. La flota de Hitler*, La Esfera de los Libros, Madrid, 2017, pp. 141-208. Una análisis cualitativo sobre la actuación de los submarinos alemanes durante este período, del mismo autor, *U-Boote. El arma submarina alemana durante la Segunda Guerra Mundial*, La Esfera de los Libros, Madrid, 2015, pp. 117-123 que junto a KOLDAU, Maria Linda: *Mythos U-Boot*, *op.cit.* ayudan a desmitificar las acciones de este cuerpo de la armada alemana.

sino en el Ejército de Tierra y en la Fuerza Aérea»⁸²⁸, siendo el rol de las fuerzas navales enviar suministros a la costa norte española y al Mediterráneo. Aquí ya se ve el primer cambio en la actuación de la Marina alemana, ya que, en esta versión de la operación, también se tendría que organizar rutas de suministro a través del mar cantábrico. Asimismo, esta versión de Félix ordenaba proteger la línea ferroviaria que conectaba Bayona e Irún de un posible bombardeo naval aliado, así como suministrar el personal y material necesario para desplegar baterías costeras en España. Por último, como se ha mencionado, la Marina de guerra reconstruiría la base naval de Gibraltar una vez que esta fuese conquistada, obteniendo así una nueva base desde la que amenazar las rutas de suministro británicas.

Este informe también analizaba uno de los puntos clave de la Operación Félix, la destrucción del Grupo de Combate «H» de la Marina británica. La Marina alemana, desde el comienzo de la guerra mundial, había estado en inferioridad numérica frente a la británica, la flota más numerosa del mundo especialmente en áreas fundamentales como el número de portaaviones. Esta inferioridad llevó a la Marina alemana a emplear de modo continuo su fuerza submarina, teniendo que relegar su flota de superficie a tareas secundarias⁸²⁹. Por tanto, si durante la Operación Félix se conseguía atacar a este grupo de combate y dejarlo fuera de servicio, la posición estratégica de la Marina alemana se tornaría mucho más favorable, permitiéndole un mayor grado de actuación.

El OKM contempló dos posibilidades respecto a la situación de esta fuerza británica. La primera de ellas asumía que el grupo de combate se encontraría en el puerto de Gibraltar en el momento del ataque. En tal caso, las fuerzas que tomaban parte de la Operación Félix debían atacar a los buques británicos mediante un ataque aéreo sorpresa. Los estrategas alemanes calculaban que, de este modo, podrían dañarse severamente varios buques británicos, incluso hundirlos. Sin embargo, en el OKM esperaban que la defensa de Gibraltar sería feroz, y de que la gran cantidad de objetivos para la fuerza aérea fragmentaría el ataque y, por tanto, su eficacia. Por ello, la Marina alemana priorizó el ataque a las unidades más relevantes: los portaaviones británicos, citando en concreto al

828 BA-MA, RM 7/1001, p. 11

829 En una de las reflexiones estratégicas más famosas dentro de la Marina alemana durante el periodo de entreguerras, el vicealmirante Wolfgang Wegener acusó a los estrategas navales alemanes – a cuyo colectivo pertenecía – de una mentalidad de «Marina costera». Por lo tanto sugirió que, en caso de un conflicto semejante a la Primera Guerra Mundial, la Marina alemana debía de hacerse con bases navales que permitiesen proyectar su fuerza más allá de las posibilidades contemporáneas – el autor señalaba especialmente los puertos noruegos –, apoyándose en un uso agresivo de la flota submarina. HERWIG, Holger H. (ed.): *The Naval Strategy of the World War*, *op.cit.* pp. 61, 78, 96

*Illustrious*⁸³⁰. Según el OKM, sería conveniente contar con la colaboración española, especialmente con su flotilla de lanchas rápidas – las cinco lanchas vendidas por Alemania durante la guerra civil⁸³¹ – las cuales podrían atacar a los buques británicos desde una base cercana. Estas embarcaciones estaban diseñadas para ataques rápidos en los cuales se aproximarían velozmente a los buques enemigos sin darles a estos tiempo para calibrar sus armas y apuntar a las lanchas, las cuales dispararían sus torpedos. Este tipo de «guerrilla naval» podría ser muy eficaz en la zona del Estrecho de Gibraltar, ya que las lanchas podrían situarse en el puerto de Cádiz desde el que, una vez comenzase la Operación Félix, atacar a la flota británica. A pesar de esta posibilidad, el mismo informe advertía de que el valor de combate de esta flotilla no era muy alto.

El segundo caso que contemplaba el OKM respecto al Grupo de Combate «H» era que esta formación se encontrase navegando por el Mediterráneo, tal vez en la zona de Malta⁸³². Si la agrupación británica intentase abrirse paso hacia Malta, el OKM contemplaba que la Marina italiana atacase a la agrupación británica cuando esta se aproximase al área de Sicilia, especialmente usando submarinos y bloqueando el Canal de Suez con minas. En caso de que el grupo de combate se dirigiese a defender Gibraltar en vez de Malta, este debería ser un objetivo prioritario de las fuerzas aéreas alemanas participando en la Operación Félix, que deberían intentar dañar y hundir los buques capitales⁸³³.

Desde el OKM se entendía que una vez comenzase el ataque a Gibraltar, España entraría en la guerra del lado alemán, de modo que los puertos españoles quedarían abiertos para la flota germana y para sus suministros. Es en este informe cuando, por primera vez, se trata la posibilidad de usar puertos españoles como las bases principales de la flota alemana. Este sería uno de los principales temas de interés de la Marina alemana respecto a la Operación Félix, pues gran parte de la documentación producida al respecto orbita en torno a qué puertos españoles deberían usarse en este escenario y

830 Este buque había sido botado en 1939 y comenzó a servir en la Marina británica una vez comenzada la guerra, por lo que era considerado uno de los navíos más modernos de esta marina, de ahí, probablemente, el interés de los marinos alemanes por hundirlo. <http://navalhistory.flixco.info/H/82428x53056/8330/a0.htm> consultado el 9 de octubre de 2019.

831 Véase el capítulo 2.

832 Una de las tareas de este grupo de combate era proteger a esta isla que, prácticamente desde el comienzo de la guerra, estuvo bajo bloqueo y bombardeo de las fuerzas del Eje. La base de Malta era uno de los puntos estratégicos de la ruta de suministros británica, que gracias a sus bases en Alejandría, Malta y Gibraltar podían proteger y asegurar sus líneas de abastecimiento, conectando el subcontinente indio con la metrópoli y a esta con el frente del norte de África. SYMONDS, Craig L.: *World War II at sea. A global history*, Oxford University Press, Nueva York, 2018

833 «Buque capital», del inglés «*capital ship*» es un concepto anglosajón que se aplica a los buques de guerra más relevantes de una marina, generalmente, acorazados y portaaviones.

cómo podrían ser preparados para ello. Ya en este primer documento se plantea que el mejor puerto para resguardar buques alemanes sería el de El Ferrol. El OKM concebía que sería factible que, aprovechando el elemento sorpresa del ataque a Gibraltar, la Marina pudiese enviar varias unidades de superficie que en aquel momento se encontraban resguardadas en el puerto francés de Brest a El Ferrol sin muchas dificultades⁸³⁴. Aparentemente, «la situación general de los primeros días p[odría] resultar particularmente favorable para el avance de nuevas fuerzas desde Alemania al Atlántico» para monitorear así mejor el tráfico hacia y desde las Islas Británicas. Además de la base de Ferrol, se planteaba la posibilidad de que el puerto de Cádiz se convirtiese en una base de submarinos que podría ser sustituida por el puerto de Gibraltar, una vez que fuese conquistado y dependiendo de los daños que este último hubiese recibido durante la batalla.

De esta forma, se planteó uno de las claves de la parte naval de la Operación Félix, mostrando el potencial que la Marina alemana veía en la participación de España en la Segunda Guerra Mundial. Desde el punto de vista del OKM, la entrada de España en la guerra supondría la adquisición de, al menos, dos nuevas bases desde la que operar, bases que le permitirían atacar de manera más eficiente las líneas de suministro británicas, así como protegerse mejor de los ataques aéreos aliados. El interés de la Marina alemana por las bases de Cádiz y El Ferrol se mantendría durante los siguientes meses, como se verá a continuación.

Este informe concluía con un apartado en el que se planteaban los preparativos que la Marina debería llevar a cabo para la Operación Félix y la puesta en marcha de El Ferrol y Cádiz como nuevas bases. Para establecer la nueva organización naval en España, la «punta de lanza» debería ser el personal naval que ya se encontraba en Madrid, esto es, la oficina del agregado naval en la capital española⁸³⁵. El OKM y el personal de la agregaduría deberían planificar el envío de personal y material militar al área del Estrecho de Gibraltar, además de preparar las bases españolas ya citadas para que acogiesen a los buques alemanes. Dado que la Operación Félix debía contar con la mayor discrecionalidad posible, todas estas preparaciones deberían llevarse a cabo a pequeña escala, ya que no se podrían transportar grandes cantidades de material ni realizar movimientos de tropas hasta el mismo día del ataque si querían evitar ser detectados. Asimismo el documento incluía una reflexión sobre la

834 Desde la conquista de Francia por parte de las tropas alemanas, una parte considerable de su flota se instaló en las bases navales francesas del Atlántico, especialmente en Brest, Lorient, St. Nazaire y La Rochelle, ya que operar desde ellas les permitía alcanzar zonas que, desde los puertos alemanes, serían imposibles de alcanzar.

835 En el documento no se insinúa, pero no es aventurado pensar que además del personal dependiente directamente del agregado también se contase con los agentes de la ED.

mentalidad española, que apuntaba a que las autoridades españolas estarían entusiasmadas con la operación e incidirían en «grandes palabras», pero que en el momento de llevar las palabras a término, aparecería «la siniestra [*unheilvollen*] palabra “mañana”», por lo que se avisaba a los oficiales alemanes de que contasen con dicho obstáculo.

Por último, el OKM se atrevió a plantear las posibles consecuencias que tendría la Operación Félix. Según los estrategas alemanes, esta operación llevaría a que España y tal vez Portugal se uniesen al Eje, ampliando el frente europeo contra la Unión Soviética⁸³⁶. Esto llevaría a que inevitablemente, según el OKM, la actitud del gobierno de Vichy cambiase a una colaboración total con el régimen alemán⁸³⁷. De este modo, «Alemania dominaría el continente europeo, desde el Cabo Norte a Finisterre y desde Punta Europa [en Gibraltar] hasta el extremo sur de Crimea». Tal afirmación muestra la visión expansionista del régimen alemán que pretendía aunar todo el continente bajo su dominio e influencia. El movimiento nacionalsocialista heredó una visión imperialista del extinto Imperio alemán derrotado en la Primera Guerra Mundial. Lo novedoso y sorprendente de este nuevo régimen fue que, a diferencia de la mayoría de imperios previos, pretendió construir su dominio colonial en la propia Europa, dominando el continente⁸³⁸. A vistas de las afirmaciones de este informe, la Operación Félix se planteó como una herramienta más para la consecución de ese dominio continental.

Militarmente, el OKM contemplaba dos nuevos escenarios: al este, el mar Mediterráneo quedaría separado del Atlántico, quedando en manos del Eje y amenazando las líneas de suministro de las posiciones británicas en este escenario. Además, la situación de Malta – que resistía los ataques italo-germanos⁸³⁹ – empeoraría para las fuerzas aliadas, facilitando su conquista. En el escenario oeste, la nueva situación tras Félix otorgaba a la Marina alemana de dos nuevas bases – Ferrol y Cádiz o Gibraltar –, con la oportunidad de reparar y suministrar los buques de la Marina fuera del alcance de

836 Curiosamente no se hizo ninguna referencia a que también se «ampliaría el frente» contra los Aliados occidentales.

837 Si bien la Francia de Vichy se comprometió con la colaboración con el Eje, fueron muchas las reticencias a la intromisión alemana en lo que consideraban asuntos internos, así como a la tendencia alemana a dirigir la política exterior francesa. JARKSON, Peter, KITSON, Simon: «The Paradoxes of Vichy Foreign Policy, 1940-1942», en ADELMAN, Jonathan R (ed.): *Hitler and his Allies in World War II*, Routledge, Londres, 2007, pp. 79-115

838 MAZOWER, Mark: *El Imperio de Hitler*, *op.cit.* p. 21

839 La isla de Malta, desde la cual la Marina británica controlaba el Mediterráneo central, fue considerada como un activo muy valioso por los estrategas italo-germanos. La amenaza que suponía para las rutas de suministros italianas que conectaban la Península Itálica con la colonia italiana de Libia implicó que, desde que el país transalpino entró en la guerra, Malta se convirtiese en un objetivo militar de primer orden, sufriendo bombardeos constantes y bloqueos navales que casi llevaron a la población nativa a la inanición. Sobre los intentos italianos de neutralizar las capacidades militares de la isla, SADKOVICH, James J.: *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, *op.cit.* pp. 325-330

los bombarderos aliados.

Este extenso informe del OKM tuvo una versión más detallada y extendida, redactada por el SKL y enviada a diferentes organismos de la Marina alemana el 22 de junio⁸⁴⁰. Además de la información aportada por el OKM en el documento previo, este nuevo informe añadía ciertos detalles que conviene apuntar. No sólo trató los objetivos navales ya señalados – la toma de Gibraltar para dominar tanto el Mediterráneo occidental así como las líneas de suministro del atlántico, la destrucción del Grupo de Combate «H» y conseguir nuevas bases para la Marina alemana –, sino que también añadió uno más, que encaja con la visión expansionista ya señalada. Este nuevo objetivo era asegurar la conexión entre el territorio europeo y los territorios hispano-franceses en Marruecos, incluyendo el dominio del Eje en el África occidental⁸⁴¹.

Este documento también añadió la posibilidad de que, además del ataque aéreo sobre Gibraltar, se enviase a varios grupos de submarinos al Estrecho, para que acechasen a las fuerzas navales aliadas que pudiesen estar en dicha base naval o que intentasen salir de ella. La intención del SKL es que estos grupos de submarinos cantasen con Cádiz como base desde la que operar, convirtiéndose la ciudad gaditana de este modo en un puerto de primer orden para la guerra del Atlántico.

Dentro de las preparaciones para la Operación Félix, se ha apuntado cómo el OKM pretendía usar personal alemán para proteger sus futuras bases navales en España, colocando baterías de artillería costera. Para ello, el 31 de julio se ordenó al Almirante al mando de Francia la creación de nuevas agrupaciones que se hiciesen cargo de ese cometido⁸⁴². Con tal objetivo en mente se planificó la formación de varias nuevas unidades con las siguientes características⁸⁴³:

Un primer grupo con personal y material necesario para un grupo con tres cañones de 28 cm SKL/45, y tres cañones antiaéreos de 2 cm, que debería concentrarse en la ciudad alemana de Borkum. Y un

840 BA-MA, RM 7/1001, pp. 23-26

841 Si bien la Francia de Vichy no era técnicamente un miembro de los países del Eje al no ser parte de la alianza militar que aunaba los esfuerzos de Alemania, Italia, Eslovaquia, Hungría, Rumanía, Bulgaria y Finlandia, como se ha visto en el informe anterior, las autoridades alemanas entendían que con la entrada de España en la guerra a su lado, movería a las autoridades de Vichy hacia la cooperación total con Alemania.

842 Desde junio de 1940 el almirante Karlgeorg Schuster fue Almirante al mando de Francia [*Kommandierender Admiral Frankreich*], a cargo de las bases, suministros y defensa que la Marina alemana ocupaba en territorio francés.

843 BA-MA, RM 7/1001, p. 28

segundo grupo que provendría del Grupo de Artillería «Fritz» [*Artilleriegruppe «Fritz»*]⁸⁴⁴ que aportaría personal y material suficiente para formar una batería con cuatro cañones de 30,5 cm SKL/40 y cuatro cañones antiaéreos de 2 cm, así como otra batería de cuatro cañones de 15 cm SKC/28 y dos cañones antiaéreos de 2 cm.

Estas unidades no llegaron a formarse pero muestran cómo los militares alemanes pretendieron crear dos grupos – tal vez para defender dos puertos, Cádiz y El Ferrol –, siendo este un plan que se retomó posteriormente, como se verá, durante la planificación de la Operación Isabella.

El 5 de septiembre de 1941, el agregado naval alemán en Madrid, Kurt Meyer-Döhner envió al OKM un informe revelador acerca de su percepción sobre de las opiniones e intenciones de las autoridades españolas en torno a la toma de Gibraltar⁸⁴⁵. Según el agregado, los militares españoles concebían «el tema de Gibraltar» como un tema que involucraba al honor español⁸⁴⁶. Meyer-Döhner creía que este planteamiento estaba especialmente influenciado por el Ministro de Guerra español, el general Varela, que «est[aba] casado [*Heirat*] con círculos anglófilos»⁸⁴⁷. Pese a ello, el agregado informaba de un sentimiento generalizado de germanofilia entre los militares españoles, debido principalmente a la guerra contra la Unión Soviética.

Independientemente de estas valoraciones del agregado naval en Madrid, los estrategas alemanes siguieron especulando acerca de las posibilidades de que El Ferrol y Cádiz se convirtiesen en bases navales alemanas. Estos planteamientos se pueden ver en un documento del 29 de septiembre en el que el SKL comentaba esa posibilidad y se cuestionaba las capacidades de estos dos puertos para el cometido ya mencionado⁸⁴⁸. Este sería el primero de una ristra de informes, documentos y mensajes que evaluarían los puertos de estas dos ciudades españolas para ver si cumplían o no con los requisitos que la Marina alemana consideraba necesarios y, en caso de no alcanzarlos, solventarlos.

El informe del 29 de septiembre exponía las necesidades que la Marina alemana requería de los puertos de El Ferrol y Cádiz. El SKL esperaba convertir El Ferrol en la base principal de la flota de

844 Este grupo será tratado durante el análisis de la Operación Isabella.

845 BA-MA, RM 7/1001, mensaje al OKM en p. 33, e informe adjunto en p. 34

846 Todavía hoy de tanto en cuando resurgen críticas, desde los sectores más nacionalistas, a la soberanía británica sobre el Peñón, mostrándose como un hecho todavía presente en el imaginario político español.

847 Ángel Viñas en *Sobornos*, *op.cit.*, p. 109 muestra cómo varios generales, entre ellos Varela, recibió dinero proveniente de Gran Bretaña a través del millonario Juan March.

848 BA-MA, RM 7/1001, pp. 38-39

superficie en sustitución a Brest. Para ello el puerto debería ser capaz de dar cabida a un mínimo de dos acorazados, un crucero pesado y 6 destructores. El BdU por su parte contemplaba la posibilidad de que este puerto gallego se convirtiese en una base principal de submarinos [*Uboot-Stützpunkt*], ya que su lejanía respecto a las bases aéreas británicas y su cercanía a las rutas de convoyes aliadas, la hacían propicia para ello. En el caso de Cádiz, se esperaba que el puerto pudiese asumir la estancia a largo plazo de uno o dos barcos capitales y una flotilla de 6 destructores, a lo que tal vez habría que añadir una flotilla de torpederos. Además de estas capacidades, en el informe se preveía la expansión de las infraestructuras portuarias de Cádiz para que fuese capaz de alojar a 30 submarinos y proveer de suficientes instalaciones como para reparar a 15 de ellos a la vez. Sin embargo, se señalaba que la prioridad era la expansión y habilitación de Ferrol. Como se verá en páginas posteriores, finalmente El Ferrol sería designado como base para las fuerzas navales de superficie, dejando Cádiz para los submarinos

La idea de usar El Ferrol y Cádiz como bases navales alemanas ya había surgido previamente en el primer informe que indagaba sobre el papel de la Marina en la Operación Félix. Esta idea, que se mantendría durante la planificación de tanto la Operación Félix como de Isabella, fue tan sugerente para la Marina alemana que se creó una comisión para comprobar las condiciones reales de estos dos puertos y evaluar si era posible que desempeñasen las funciones que de ellas se esperaban. El OKM creó esta comisión para que evaluase *in situ* la situación de las instalaciones navales españolas en Cádiz y El Ferrol así como otros puertos que pudiesen servir para tareas secundarias. Esta estuvo formada por el capitán de fragata Bruno Fischer, el capitán de corbeta e ingeniero diplomado Müller y el oficial de construcciones de la Marina Trittler⁸⁴⁹. Estos tres hombres visitaron España entre el 14 de agosto y el 2 de septiembre, con cuatro objetivos: comprobar hasta qué punto las bases de El Ferrol y Cádiz podían ser empleadas por la Marina de superficie y los submarinos alemanes y qué mejoras podrían hacerse en el futuro inmediato y a un coste razonable, cuáles eran las posibilidades de usar los puertos del norte de España – Gijón, Santander, Bilbao-Portagaleta [*sic*]⁸⁵⁰, Pasajes – como puertos de apoyo a la Operación Félix para el envío de suministros, comprobar si San Juan de Luz y Bayona eran apropiados para ser la base temporal de una flotilla de lanchas torpederas y, por último, iniciar los preparativos para proteger El Ferrol y Cádiz con redes anti-submarinas y anti-

849 El extenso informe se encuentra en BA-MA, RM 7/1001, pp. 52-81 Se ha añadido el nombre de pila del capitán de fragata Fischer debido a que este es un apellido muy común entre los alemanes, y por ello, el nombre aparece en el informe. Paradójicamente, no sucede así con el capitán de fragata Müller, que a pesar de tener uno de los apellidos más comunes entre la población alemana, su nombre de pila no aparece en el documento.

850 Este error ortográfico se mantiene durante todo el informe.

minas.

Tanto el capitán de fragata Fischer como el capitán de corveta Müller llegaron a Madrid por vía aérea el 16 de agosto, arribando Trittler un día más tarde. Dos días después volaron a Sevilla desde donde fueron llevados a Cádiz en automóvil. Tras su estancia en la ciudad andaluza se dirigieron al norte de España vía Madrid, llegando a El Ferrol el 24 de agosto. Los siguientes días fueron empleados por la comisión para viajar a las diferentes localidades del norte del país que debían ser comprobadas, llegando a la frontera franco-española el 30. Durante este viaje tuvieron la oportunidad de reunirse con diferentes personas que les pudieron dar la información requerida para analizar los escenarios.

Al llegar a Cádiz, la comisión disfrutó de una visita guiada por las instalaciones portuarias. Por parte alemana, además de los tres integrantes de la comisión, participó también un agente de la ED que operaba en Sevilla, Harald Derp⁸⁵¹. La visita fue guiada por el capitán de fragata Sanstorres [*sic* por Sans Torres], comandante del buque escuela *Elcano*⁸⁵². Tras la visita e inspección del puerto, los participantes en este tour participaron en un desayuno a bordo del buque escuela, donde coincidieron con varios oficiales españoles.

De Cádiz los oficiales alemanes viajaron a El Ferrol, donde la comisión fue acompañada por un oficial de enlace alemán, el capitán de corbeta Eberhard Messerschmidt – que trabajaba en la agregaduría naval – para solventar las limitaciones lingüísticas del resto del personal. Es posible que esta fuese también la función del agente de inteligencia Derp ya que no se han encontrado datos que confirmen que el capitán de fragata Sans Torres hablase alemán y, la presencia del capitán de corbeta Messerschmidt muestra que los comisionados no hablaban español. En la ciudad gallega, los alemanes tuvieron como anfitriones al comandante del arsenal, el vicealmirante Ramón Ozaniz, al capitán de fragata Alejandro Mollins, comandante del departamento de entrenamiento naval [*Marineausbildungsabteilung*], y al alférez de navío Pasquín, del departamento de inteligencia del Ministerio de Marina.

Debido al contacto que la comisión tuvo con varios oficiales españoles, así como una breve entrevista que mantuvieron con el agregado Meyer-Döhner, los comisionados realizaron una

851 En el documento sólo se le identifica como «Derp» sin especificar que pertenecía a la ED. Con toda seguridad se trata de Harald Derp, identificado por el MI-5 como agente de esta organización. Véase el Anexo I.

852 En el informe los autores nombran al buque «de Elcano».

valoración acerca de la actitud de los marinos españoles respecto a los planes alemanes. Al parecer los marinos se mostraron extremadamente receptivos a la idea de colaborar con la Marina alemana. Cada pregunta era respondida sin dudar, según los alemanes, ofreciéndose todos los oficiales a la disposición de la comisión de forma voluntaria. Además, «todos los oficiales expresaron una actitud positiva y sin reservas a favor de Alemania [siendo el] rechazo a Inglaterra [*sic*] muy reconocible»⁸⁵³. Esta es una muestra más del marcado interés y simpatía que generaron, al menos durante los primeros años del conflicto mundial, las fuerzas armadas alemanas dentro del estamento militar español.

La visita a las instalaciones gaditanas dejó las siguientes impresiones en los miembros de la comisión. Según su opinión el puerto tenía las infraestructuras suficientes para albergar una flotilla de lanchas torpederas, ya que las instalaciones del lugar – en concreto el astillero de Echevarrieta – estaban preparadas para reparar ese tipo de embarcación. Además, veían viable que las instalaciones del puerto acogiesen hasta 12 submarinos, teniendo capacidades para reparar hasta 6 de ellos a la vez. Reconocían, empero, la falta de instalaciones para la reparación de material eléctrico. Este es un detalle muy importante porque las baterías eléctricas son una de las partes fundamentales de los submarinos, ya que estas baterías son las que producen la energía que los sumergibles requieren para realizar cualquier tipo de actividad en inmersión. De modo que, a pesar de las capacidades de Cádiz, había limitaciones que solventar en caso de que la Marina alemana quisiese usarlo como base de submarinos. El informe de la comisión veía posible realizar cualquier tipo de reparación concerniente a la artillería mecánica de cualquier tipo de calibre, pero las reparaciones de instalaciones eléctricas encontrarían con recursos insuficientes. Por ello aconsejaban que las «partes eléctricas y suministros debe[rían ser] enviados desde casa».

Otra de las facetas más relevantes para los militares alemanes era conocer el estado de las instalaciones militares de estos puertos españoles, saber de qué tipo de defensas disponían y si estas eran suficientes para guardar las bases navales de posibles ataques aliados. Según el informe, las instalaciones defensivas del puerto de Cádiz eran deficientes, especialmente en lo que a defensa antiaérea se refería. Además de esta carencia, señalaba lo limitado de la defensa artillera, por lo que no había instalaciones para defenderse de un posible ataque desde el mar. Asimismo, el puerto tampoco contaba con defensas anti-submarinas, pero los oficiales alemanes consideraron que sería

⁸⁵³ BA-MA, RM 7/1001, p. 53 El apoyo de la causa alemana entre la milicia española fue generalizado, al menos hasta que las derrotas de Stalingrado y Túnez redujeron considerablemente las posibilidades de una victoria del Eje.

sencillo colocar una red anti-submarina que cerrase la bahía de Cádiz a los sumergibles aliados. De este modo se podrían prevenir las incursiones de sumergibles dentro del puerto, lo cual ya se había mostrado, desde el comienzo de la guerra, como una táctica viable y exitosa⁸⁵⁴.

La comisión visitó Cádiz y El Ferrol no sólo para evaluar las instalaciones más puramente militares, sino que también investigó el estado de otras infraestructuras que, si bien no estaban directamente relacionadas con el armamento, eran indispensables para el buen funcionamiento de una base naval. Esto les llevó a analizar las capacidades del puerto para almacenar y suministrar tanto combustible como agua potable, vital ambas para el funcionamiento de los buques. El suministro de combustible, al parecer, debía hacerse desde depósitos flotantes [*schwimmenden Tankraum*] con una capacidad total de 1.600 metros cúbicos, lo cual era juzgado como insuficiente por los miembros de la comisión. No sólo el suministro de combustible era deficiente para el estándar germano, sino también las infraestructuras concernientes al agua potable. Otro de estos aspectos que analizaron fue el alojamiento disponible para los militares que, en caso de que se llevase a cabo la Operación Félix, arribarían a Cádiz. Los comisionados informaron de que el puerto contaba con alojamiento para 1.000 hombres y unos 100 oficiales a lo que habría que añadir las instalaciones de la Escuela Naval de San Fernando, próximas a Cádiz – donde, como se ha visto, habían residido los miembros de la comisión Rüggeberg –, las cuales fueron ofrecidas por el capitán de fragata Sans Torres.

Ante las deficiencias que se encontraron en Cádiz, los miembros de la comisión sugirieron que, en caso de querer expandir estas instalaciones, se debería insistir en una condición previa: que el puerto de Cádiz estuviese disponible exclusivamente para la Marina de guerra alemana. Este comentario plantea la pregunta de hasta qué punto esta intervención – la Operación Félix – tenía por objetivo tomar Gibraltar o si, aprovechando el ataque a esta base británica, las fuerzas militares alemanas pretendían asentarse indefinidamente en España. En el análisis que se hace en este mismo documento sobre la base de El Ferrol, también se especifica que este puerto debería quedar a total disposición de las fuerzas armadas alemanas, teniendo que trasladarse la flota española a otra ubicación. Estas afirmaciones, así como referencias previas a la dominación continental, llevan al investigador a preguntarse si la *adquisición* de estas bases por parte alemana no era sino otra forma de extender el control sobre el gobierno español. Tener bases militares en un país extranjero podría

854 La Marina alemana era conocedora de primera mano de las posibilidades de este tipo de ataque. El 14 de octubre de 1939, el submarino *U 47* se infiltró en el puerto británico de Scapa Flow y, usando sus torpedos, hundió el acorazado *Royal Oak* y con él, 833 marinos.

haber otorgado al régimen alemán la posibilidad no sólo de influir en la toma de decisiones del Estado franquista, sino también ejercer presiones y controlar la vida política y las relaciones internacionales españolas⁸⁵⁵.

El informe continúa: si «la ocupación [*Belegung*] de Cádiz se llevase a cabo como se describe anteriormente, sería necesaria la construcción de infraestructuras en tierra». Según el informe, el puerto podría expandirse con relativamente poco coste, posibilitando así que buques como el *Scharnhorst* o el *Gneisenau*, además de una flotilla de cinco o seis destructores, pudiesen fondear allí⁸⁵⁶. Además, el astillero de La Carraca y el de Echevarrieta podrían proveer de instalaciones para la reparación de submarinos, aunque no para los 15 que había exigido el OKM⁸⁵⁷. Sin embargo, el informe insistía en que era necesario adquirir máquinas especiales y personal instruido alemán como condición previa para reparar unidades de superficie, ya que, como se ha comentado, no se contaba con instalaciones que permitiesen reparaciones eléctricas.

Tras esta evaluación de Cádiz, los tres comisionados se dirigieron a El Ferrol, para comprobar en qué medida este puerto podía sustituir al francés de Brest como puerto para las fuerzas de superficie. Según el informe, El Ferrol contaba con suficiente espacio para acoger a numerosos buques, así como instalaciones para repararlos. El muelle de la Constructora Naval podía albergar, según los cálculos alemanes, a un acorazado de bolsillo, y tres destructores podrían, a su vez, fondear en los muelles del puerto. Además, buques de suministro como los petroleros podrían amarrar en el puerto pesquero si fuese necesario. Sin embargo, la Marina alemana «sólo p[odría] disfrutar de estas capacidades si los buques [de la Armada] español[a] se dirigiesen, por ejemplo Cartagena». El inconveniente que los comisionados vieron fue la falta de espacio para la reparación y mantenimiento de sumergibles, el cual consideraban muy limitado. El informe sugería extender la capacidad, a corto plazo, con pontones flotantes amarrados a uno de los muelles.

855 Quizás resulta conveniente apuntar que Hitler insinuó la posibilidad de dar un golpe de estado a Franco, usando la figura del primer comandante de la División Azul, Agustín Muñoz Grandes. MORENO JULIÁ, Xavier: «La División Azul en el contexto de las relaciones entre la España de Franco y la Alemania nazi», *Cuadernos de Historia Contemporánea*, vol. 34, 2012, pp. 65-90; p. 84

856 Ambos de la clase *Scharnhorst*, fueron los primeros acorazados construidos para la Marina alemana tras la Primera Guerra Mundial y, por tanto y en conveniencia con el Tratado de Versalles, más pequeños que sus contrapartidas británicas o francesas. WILLIAMSON, Gordon: *German Battleships 1939-1945*, Osprey, Oxford, 2003, pp. 7-8

857 Es relevante recordar que, como se ha expuesto en la Introducción, el astillero de Echevarrieta contaba con experiencia en la construcción de submarinos alemanes, pues en él se construyó el *E-1*, prototipo alemán que acabó vendiéndose a la Marina turca.

Además del espacio que El Ferrol ofrecía a la Marina alemana, también las posibilidades de reparación y mantenimiento de los buques eran buenas, ya que las instalaciones eran suficientemente grandes como para llevar a cabo operaciones simultáneas en grandes buques de superficie y en hasta tres destructores. Aunque, independientemente de las instalaciones, se requerirían especialistas alemanes que llevasen dichas tareas a cabo, pues sólo consideraban óptimas las instalaciones de reparación de armas ligeras y equipos ópticos. Por ello recomendaban mejorar los talleres del puerto. Asimismo numerosos dispositivos y consumibles tendrían que ser importados desde Alemania, debido a la carencia de los mismos que había en España.

Tanto el suministro de combustible como de agua potable era, en ambos casos, satisfactorio para los miembros de la comisión. El depósito de combustible de 8.500 metros cúbicos parecía apropiado a ojos de los comisionados así como su ubicación, sólo sugiriendo que se realizasen trabajos para protegerlo de posibles ataques aéreos, quizás construyendo pequeños depósitos auxiliares subterráneos. El suministro de agua, por su parte, fue juzgado de excelente, pues estaba conectado a la red de la ciudad, garantizando la calidad del agua y el funcionamiento del sistema.

El alojamiento de los marinos tampoco parecía problemático. En el astillero de La Graña, sito en el puerto, se calculó que podrían acomodarse unos 50 oficiales y 400 marinos, mientras que 1.400 más podrían hospedarse en el cuartel del arsenal en caso de que fuese necesario. En esta situación no se especifica si esta posibilidad – acoger a marinos alemanes en el cuartel español – fue ofrecida por las autoridades españolas o si fue una idea de los comisionados alemanes, pero no cabe descartar la primera de las opciones, ya que los comisionados se reunieron con el comandante del arsenal, el vicealmirante Ramón Ozaniz. Igualmente, ya hubo un precedente, pues esto es lo que sucedió en el caso de Cádiz, donde el capitán de fragata Sans Torres ofreció el espacio de la Escuela Naval de San Fernando.

Las defensas de El Ferrol, al igual que en el caso de Cádiz, eran consideradas deficientes⁸⁵⁸. Sin embargo, la situación geográfica del puerto, rodeado por montañas, llevó a la comisión a afirmar que sería fácil establecer una defensa antiaérea eficaz. También sería sencillo colocar redes que evitasen

858 Sólo se disponía de una vieja batería con cañones de 4,38 cm, ya que una de las baterías que protegía el puerto había sido trasladada a Algeciras. El Ferrol no contaba con instalaciones de defensa antiaérea. BA-MA, RM 7/1001, p. 63. Posteriormente, empero, se verá que esta valoración pasa a ser positiva, sobretudo en los informes sobre la Operación Isabella. Se desconoce el motivo para tal cambio de opinión, pues no hubo modificaciones sustanciales en la defensa de El Ferrol.

ataques de sumergibles e instalaciones de escucha para alertar de posibles ataques aéreos.

Pese a que las instalaciones fueron consideradas como mejores que las de Cádiz, no por ello los comisionados dejaron de proponer posibilidades para su mejora. La modificación que consideraban más importante fue la creación de un muelle seco con suficiente capacidad como para acoger a un crucero pesado. De esta manera, el puerto quedaría capacitado para realizar las reparaciones y modificaciones más profundas sin que los buques tuviesen que navegar de vuelta a Alemania. También se consideró sencillo y relativamente barato extender el espacio para amarre de buques de superficie pequeños como destructores. Además, se adjuntaron una serie de obras menores que podían mejorar las condiciones de El Ferrol especialmente si se mantenía como base alemana a largo plazo: la construcción de un granero y una lavandería para la marinería, así como refugios a prueba de bombas para las tripulaciones que descansasen en tierra. Una vez más surge la duda de si el planteamiento de los marinos alemanes era el de usar estas bases como parte de su red de puertos desde el que atacar a sus enemigos, o si la intención era establecerse en dicha base de forma permanente.

Una de las apreciaciones más interesantes hechas por estos marinos durante su visita a las instalaciones españolas es la valoración que estos hicieron sobre la fuerza de trabajo española y sobre las relaciones laborales existentes en los astilleros y talleres de los puertos⁸⁵⁹. Según el informe, «los trabajadores sufr[ían] una dieta consistentemente pobre [por lo que] la actitud política de la clase trabajadora e[ra] fuertemente comunista». Debido a estas condiciones, la comisión opinaba que la productividad y la disposición a trabajar era pobre, suponiendo que esta «aumentaría considerablemente a medida que se mejorasen los niveles nutricionales y salariales de la fuerza laboral».

Tras el análisis en profundidad de las posibilidades que estos dos puertos podían aportar a la Marina alemana, la comisión se dirigió al sur de Francia, haciendo paradas en puertos que el OKM consideró secundarios pero útiles para el suministro a las fuerzas alemanas que interviniesen en la Operación Félix. Este tour por los puertos del mar cantábrico les llevó a Avilés, Gijón, Santander, Bilbao-Portugalete y Pasajes. Según la perspectiva de los comisionados, el mejor de estos puertos era el de

859 El sucinto análisis sobre la situación laboral de los puertos en BA-MA, RM 7/1001, p. 53 También se hace referencia a la existencia de «muchos elementos rojos entre los trabajadores de los astilleros» en el informe del agregado naval alemán en Madrid, en BA-MA, RM 7/1001, p. 87

Bilbao-Portugalete, debido a sus instalaciones comerciales y a los astilleros y demás infraestructuras portuarias, de las cuales carecían el resto de puertos. En el caso del puerto de Musel, en Gijón, pese a su extensión no lo consideraron útil debido a los daños que podían sufrir los buques estando amarrados a dicho puerto y ser azotados por los fuertes vientos provenientes del nordeste y noroeste, así como del oleaje. La comisión sólo veía posible que estos puertos albergasen a pequeñas flotillas anti-minas o de protección portuaria [*Hafensicherheitflottille*], sólo siendo útiles para operaciones de suministro puntuales.

Por último, la comisión se reunió en Biarritz con las autoridades alemanas presentes en la zona para evaluar si San Juan de Luz o Bayona podían albergar una flotilla de lanchas torpederas que protegiese el envío de suministros a los puertos españoles. En la planificación del OKM, cabía la posibilidad de que la ruta ferroviaria que conectaba Irún con Madrid – y por tanto con el sur de España – quedase colapsada o fuese insuficiente para transportar todos los suministros que las fuerzas armadas alemanas pudiesen necesitar durante el conflicto. Por ello se pensó en usar estos puertos del cantábrico como sustitutos para el tráfico ferroviario, partiendo los buques, según el plan, desde la costa suroeste francesa. De ahí que se valorase la posibilidad de contar con una flotilla que protegiese a estos mercantes de posibles ataques aliados. San Juan de Luz fue descartado a primera vista, ya que su puerto sólo era apto para mantener a la pequeña flota pesquera que en él residía, y contaba con un único taller que hacía pequeñas reparaciones a motores. Bayona, sin embargo, era un puerto industrial medio cuyas capacidades e infraestructura permitían albergar una flotilla de lanchas sin interferir en el tráfico mercante ya existente. Este puerto contaba con pequeñas instalaciones industriales que serían suficientes, según la comisión, para hacerse cargo de las necesidades de dichas lanchas.

Es posible que esta comisión, durante su viaje por los puertos españoles, se hiciese con los mapas de dichos puertos que se hayan depositados en el archivo de Friburgo⁸⁶⁰. Estos planos muestran los puertos visitados por esta comisión, siendo los mapas de origen español – el del puerto de Bilbao, por ejemplo, había sido realizado por la junta de obras de dicho puerto. En estos documentos se pueden ver señalados diferentes edificios, infraestructuras y áreas con anotaciones sobre su uso o posible función futura, tales como astilleros, muelles y talleres. Asimismo, en casos como en el de El Ferrol, se pueden ver anotaciones que hacen referencia a los comentarios que esta comisión realizó

860 BA-MA, RM 20/1888

sobre los puertos, pues se incluyen notas acerca de dónde se podrían ubicar los pontones que servirían de muelle provisional para submarinos, así como dónde realizar las pequeñas obras que los marinos alemanes consideraron necesarias para mejorar las instalaciones del puerto. Estos mapas muestran lo que los comentarios de la comisión ya señalaron, una conveniencia por parte de los oficiales españoles, que no dudaron en cooperar con la Marina alemana dándoles información y ayudándoles en sus pesquisas.

En definitiva, esta comisión muestra que la Marina alemana se tomó en serio la posibilidad de que España, debido a la Operación Félix, pasase a ser parte de los países del Eje y, por tanto, evaluó qué beneficios y qué nuevas capacidades estratégicas podía adquirir gracias a esta nueva incorporación. Contando con estas dos hipotéticas bases navales, la Marina alemana podría alcanzar áreas del Atlántico que, hasta entonces, habrían estado lejos del alcance de su flota. De modo que aumentarían sus capacidades militares, aunque para que las bases funcionasen a un nivel adecuado – desde el punto de vista de la propia Marina alemana – se tendría que invertir en el desarrollo de las infraestructuras y equipos técnicos. Pero la contrapartida sería doble, por un lado el ya mencionado aumento de las capacidades navales, pero también una mayor capacidad de influencia y control sobre la política española cuyo gobierno, entendían en Berlín, pasaría a formar parte del Eje y, de nuevo según su criterio, obedecería a los intereses germanos. Las bases alemanas en Cádiz y El Ferrol se habrían convertido, por lo tanto, en instrumentos de control imperial.

Al tener ojos sobre el terreno, el OKM pudo obtener información de primera mano sobre la situación real de Cádiz y El Ferrol, lo que podría ayudar en la planificación de qué puertos usar para qué situaciones, y cuánto material tendrían que invertir en mejorar las capacidades de estas bases. Sin embargo, estas no eran las únicas consideraciones que la Marina alemana tendría que plantearse en caso de llevar a cabo la Operación Félix.

El 5 de octubre de 1941, el agregado Meyer-Döhner mantuvo una entrevista con el capitán de corbeta Besthorn, el cuál le comunicó la posibilidad de un cambio en su empleo⁸⁶¹. El capitán de corbeta le informó de que, a resultas de la Operación Félix, se estaba ideando el establecimiento de un

⁸⁶¹ Informe de Kurt Meyer-Döhner que referencia dicha reunión en BA-MA, RM 7/1001, p. 82 Hasta el comienzo de la invasión de los Países Bajos por parte de las fuerzas armadas alemanas, Besthorn había sido el agregado naval en La Haya. Entre junio y noviembre de 1940 se convirtió en el jefe de Estado Mayor del comandante de la Marina en los Países Bajos-Bélgica [*Marinebefehlshaber Niederlande-Belgien*]. KLUITERS, Frans: *De Abwker in Nederland (1936-1945)*, NISA, 2006, accesible en <https://www.nisa-intelligence.nl/PDF-bestanden/Abw%2001-Inleiding.pdf>, consultado el 20 de octubre de 2019. Una vez más, gracias a Anna Leunissen por su ayuda con el neerlandés.

Departamento Naval [*Mariendienstelle*] en Madrid, que debería designar a un comandante para la base de El Ferrol, otro para Cádiz y, tras la conquista de Gibraltar, otro oficial que se hiciese cargo de dicha base. Para dirigir este departamento se enviaría a un almirante – con el título de Almirante alemán en España [*Deutsches Admiral in Spanien*] – a cargo de cuyo Estado Mayor se había considerado colocar al propio Kurt Meyer-Döhner. Una de las funciones principales de un Estado Mayor es la organización, tanto de las tropas que intervienen en una operación militar como de los asuntos logísticos: suministros, transporte... Además, en un caso como este en el que unos militares operarían dentro de las fronteras de un país aliado, a estas funciones de organización se deberían añadir las de comunicación y coordinación con las fuerzas armadas, en este caso, españolas⁸⁶². Es por ello lógico que, de querer crear un Estado Mayor de la Marina que gestionase el escenario bélico de la Península ibérica, se escogiese a alguien que llevaba desde 1936 como enlace entre la Marina alemana y las autoridades españolas. Sin contar con sus capacidades lingüísticas, los contactos de Meyer-Döhner, además de su experiencia en el terreno le proporcionaban suficientes recursos como para desempeñar este empleo.

En este documento, Meyer-Döhner no sólo relató su encuentro con el capitán de corbeta Besthorn, sino que también aprovechó para exponer su visión de cómo organizar a las fuerzas navales alemanas en España y para recomendar a ciertos oficiales para puestos que, en caso de llevarse a cabo la Operación Félix, él consideraba relevantes. El agregado explicó que su experiencia en España le animaba a no recomendar que las fuerzas alemanas en España estuviesen bajo mando español directo bajo ninguna circunstancia⁸⁶³. Ya se ha mostrado en varios comentarios previos que la opinión de este oficial sobre los militares españoles – la siniestra palabra «mañana» – no era del todo positiva. El agregado naval sugería también que el Almirante alemán en España estuviese, nominalmente, bajo el mando del *Generalísimo* Franco, imitando el modelo de la Legión Cóndor, pero de ninguna manera bajo el mando del Ministerio de la Marina. Es probable que, de este modo al igual que en el caso de la Legión Cóndor durante la guerra civil, las fuerzas navales alemanas podrían mantener una mayor independencia operativa y no depender de las necesidades y deseos de la Armada española, sino adecuarse a los intereses alemanes. Sin embargo, sí animaba al OKM a que se asignasen grupos de instructores – como la comisión Rüggeberg que instruyó a los cadetes de la Armada española – y grupos de especialistas alemanes a unidades españolas para, que estas desarrollasen mejor sus

862 Sobre las funciones del Estado Mayor, ARIEL VIGO, Jorge: *El Estado Mayor. La asistencia al comandante desde Egipto hasta Prusia*, Folgore Ediciones, Buenos Aires, 2005, pp. 12-24

863 El informe en BA-MA, RM 7/1001, pp. 85-88

capacidades.

Para que las circunstancias sobre la Operación Félix y la posición de las fuerzas navales alemanas estuviesen claras, Meyer-Döhner sugirió que se realizasen negociaciones preliminares con las autoridades españolas. En ellas deberían tratar de obtener el uso pleno de los puertos e instalaciones de El Ferrol y Cádiz para la Marina alemana, como bases para sus fuerzas navales. Sugirió también que a los oficiales alemanes a cargo de dichos puertos se les designase como «Comandante naval Alemán», y que no se sustituyesen las oficinas y empleos españoles en la zona – los Departamentos navales, por ejemplo – para «no dañar el sensible sentido del honor [*empfindliche Ehrgefühl*] de los españoles». Asimismo, «la pequeña flota española, podría mantenerse en [el puerto de] Cartagena para hacerse cargo del teatro marítimo occidental» así como de la seguridad del resto de puertos españoles. También propuso que las unidades terrestres vinculadas a estos dos puertos – las posibles defensas costeras, antiaéreas y estaciones de escucha – estuviesen bajo mando nominal español, pero «llenas de personal alemán especial y a disposición del comandante alemán» de cada puerto. Se muestra así la intención del agregado naval de que la Marina alemana dominase el escenario naval español, subsumiendo a las fuerzas armadas españolas bajo el control germano.

Meyer-Döhner, igualmente, sugirió cómo organizar las fuerzas navales en España en el caso de que la Operación Félix se desarrollase y se ejecutase con éxito. Jerárquicamente, como se ha expuesto anteriormente, todas las fuerzas navales dependerían bien del Comandante de las Fuerzas Navales alemanas en El Ferrol o Cádiz que, a su vez, dependerían del Almirante alemán en España, bajo mando nominal de Franco. Para el puesto de Almirante, Meyer-Döhner aconsejaba enviar a un oficial que prefiriese trabajar en España en «cooperación y camaradería», en vez de en un esquema estrictamente jerárquico ya que de lo contrario, según su experiencia previa, encontraría «una resistencia pasiva de los españoles». Los dos comandantes en Cádiz y El Ferrol deberían desarrollar sus tareas relacionadas con las bases navales «de manera completamente independiente de los informes del Generalísimo y del Ministerio de Marina español», sólo debatiéndose cuestiones de carácter común caso por caso. Esta independencia debería incluir «todas las medidas militares, incluida la protección de la costa adyacente y antiaérea». Meyer-Döhner planeó que, como compensación por esa pérdida de soberanía, se enviasen especialistas alemanes al puerto de Cartagena para entrenar a los marinos españoles, aunque no especificó en su informe a qué tipo de especialistas se refería. Sí señaló que los envíos de material y personal para formar nuevas baterías

de defensa costera y antiaéreas – estas últimas dependientes en su totalidad de la ayuda alemana – deberían negociarse en discusiones detalladas con las autoridades españolas.

En este comentario del agregado naval se ve más claramente una concepción utilitarista de la posible alianza hispano-alemana. El interés que Meyer-Döhner veía en esta colaboración era la de poder acceder a infraestructuras militares españolas al menor precio posible – el envío de unos cuantos asesores y especialistas –, más por limar las posibles asperezas entre las autoridades de ambos países y no dañar el sentido del honor español que por mantener una cooperación igualitaria, al mismo nivel. Este no es, en absoluto, un caso exclusivo de este oficial alemán, pues las relaciones del gobierno alemán con sus aliados durante la Segunda Guerra Mundial estuvieron marcadas por una carencia de los rasgos que identifican a una alianza entre iguales. Los estados que formaron el Eje desconfiaron constantemente de las intenciones de sus supuestos aliados, siendo esta una coalición disfuncional que careció tanto de objetivos militares comunes como de una conducta coordinada a nivel político y militar⁸⁶⁴. No parece que esto hubiese cambiado con la incorporación de España a esta alianza desigual.

Volviendo a las sugerencias de Meyer-Döhner, el agregado también insinuó los nombres de quienes podrían cubrir algunos de los puestos relacionados con el Departamento Naval alemán en España. Además de acceder a la oferta de ser el Jefe del Estado Mayor del Almirante alemán en España, Meyer-Döhner sugirió para el puesto de oficial técnico de dicho Estado Mayor al capitán de corbeta e ingeniero diplomado Lorek el cual era parte, como ya se ha visto, de la oficina del agregado naval⁸⁶⁵. El estar muy familiarizado con España y que hablase español – además de su educación técnica – lo posicionaba, según Meyer-Döhner, como un candidato ideal. Como oficial intérprete y de enlace entre el Departamento Naval alemán en España y el Ministerio de Marina español, el agregado naval propuso al capitán de corbeta Rüggeberg. Rüggeberg ya ha aparecido en varias ocasiones a lo largo de esta investigación siendo, como se recordará, el líder de la comisión enviada a la Escuela Naval de San Fernando para instruir a los cadetes españoles de la Armada. Según Meyer-Döhner, Rüggeberg era un hispano-germano [*Spaniendeutscher*]⁸⁶⁶ que dominaba el español y,

864 ADELMAN, Jonathan R. (ed.): *Hitler an his allies in World War II*, *op.cit.*, pp. 2, 17, 196.

865 El capitán de corbeta Lorek fue parte fundamental para la organización del abastecimiento de submarinos alemanes en puertos españoles, como se ha mostrado en el capítulo 4, así como parte de la comisión que colaboró en las pruebas de mar del único submarino de origen alemán que se construyó en España durante el periodo de Entreguerras. Véase la Introducción.

866 Probablemente, y sabiendo que Rüggeberg nació en Barcelona de padre alemán, se refiera a ser hijo de un matrimonio hispano-germano. Véase el capítulo 2.

debido a su anterior empleo como líder de la comisión educativa, conocía bien el funcionamiento de la Armada española. Además, el agregado le consideraba muy popular entre el cuerpo de oficiales españoles, probablemente debido a que había instruido a una parte de ellos. Meyer-Döhner no sólo sugirió estos dos nombres propios, sino que también recomendó recurrir al personal que estuvo involucrado en su oficina durante la guerra civil, el Büro Anker⁸⁶⁷. Asimismo, el agregado pidió que el personal que ya era parte de la agregaduría naval pasase, en bloque, a formar parte del Estado Mayor del Almirante alemán en España. Especialmente recomendaba que, como primer auxiliar de dicho Estado Mayor – por tanto segundo al mando tras el propio Meyer-Döhner – fuese el capitán de corbeta Meizel que ya había tenido que asumir cargos similares durante la guerra civil, teniendo que sustituir al agregado cuando este tuvo que ausentarse.

Este informe añade que quienes fuesen escogidos para estos empleos, debían contar con «buenas dotes de camaradería para con los españoles», de los cuales por otra parte se esperaba una «independencia total tanto de mando como tecnológica y material». El agregado no esperaba nada de las capacidades materiales españolas, especificando que «sólo en el campo de la improvisación se puede esperar que los españoles sean increíbles [*erstaunliches*]». Tomando al pie de la letra lo sugerido por este documento, las recomendaciones de contar con dicho personal, que sabía español, o habían servido en España, parecen lógicas. Es, empero, difícil saber si estas recomendaciones son basadas únicamente en las aptitudes de estos militares – conocimientos, experiencia – o si también habría influencias personales que llevasen al agregado naval a solicitar esos empleos para marinos con los que tuviese mayor afinidad.

Para preparar y enviar a este personal, Meyer-Döhner avisó de la posibilidad de que las redes de espionaje *enemigas* se percatasen de los movimientos de estos oficiales. Su consejo fue que los militares fuesen agrupados en pequeños grupos, así como enviar material militar a España simulando su venta a dicho país, como en su momento también se planteó desde el SKL. Debido a las muy malas conexiones de ferrocarril españolas, también se aconsejaba la creación inmediata de una red telefónica y de radio que contase además con medidas de protección, ya que veía posible ataques por parte de los *rojos* camuflados⁸⁶⁸. Meyer-Döhner dio especial importancia a la creación de agrupaciones antiaéreas que pudiesen ser transportadas a España, ya que este tipo de defensa era

867 Véase la Introducción.

868 Es posible que Meyer-Döhner se esté refiriendo aquí a la posibilidad de que dichas infraestructuras sufriesen ataques por parte de las guerrillas – el maquis – que operó en España hasta los años sesenta. VIDAL CASTAÑO, José Antonio: *La España del maquis (1936-1939)*, Punto de Vista Editores, Madrid, 2016

prácticamente inexistente en el país y sería útil para defender las bases navales así como los grandes grupos poblacionales – Madrid y Barcelona – que podían ser objeto de bombardeos aliados que tuviesen por objetivo tanto destruir material militar como desmoralizar a la población. Hay que recordar que, desde el comienzo de la Segunda Guerra Mundial, los ataques a la población civil fueron constantes, pasando a ser esta uno de los objetivos claros de los ejércitos combatientes, con la clara intención de atemorizar y rendir a la población civil⁸⁶⁹. Y una de las formas de llevar a cabo estos ataques fueron los bombardeos: Róterdam, el Blitz en Gran Bretaña y posteriormente Hamburgo y Dresde, sirven como símbolos de esos ataques indiscriminados que el agregado naval en Madrid temía que se repitieran en las ciudades españolas, forzando la rendición de las autoridades españolas.

Pero la principal preocupación de la Marina alemana no fue a qué militares asignar los empleos en España o cómo defender Madrid y Barcelona de posibles ataques aéreos aliados. Según los documentos analizados, la preocupación principal y fundamental era la adecuación de El Ferrol y Cádiz como posibles bases navales. Esto se puede ver en el constante ir y venir de informes, opiniones y demás comentarios que diversas autoridades navales realizaron respecto a este asunto.

El 28 de octubre, el BdU envió al OKM una nota explicando que, tras las descripciones hechas de los puertos españoles por parte de la comisión, desde el BdU preferían como base para la flota submarina el puerto de El Ferrol⁸⁷⁰. A pesar de que El Ferrol iba a estar ya ocupado y, por tanto, limitado en cuanto a infraestructuras y recursos, por la presencia de la flota de superficie, las instalaciones de la base gaditana eran del todo insuficientes. Según este informe, la guerra submarina iba a ser todavía la lucha fundamental de la Marina alemana en la guerra, por lo que debían contar con las mejores capacidades posibles y, desde este organismo, consideraron que estas se encontraban en El Ferrol. La limitaciones de Cádiz eran demasiadas como para ser ignoradas: no se podían reparar suficientes submarinos simultáneamente, tampoco la ubicación de Cádiz era óptima, siendo mejor la de El Ferrol, que encontraba inmediatamente frente a las líneas de suministro británicas. La ubicación de Cádiz llevaría a los submarinos alemanes a tener que emplear más tiempo en navegar desde su base hasta la zona de operaciones, consumiendo más recursos y aumentando las posibilidades de ser detectados y atacados. Pese a que los sumergibles, tras la Primera Guerra

869 Algunos autores llegan a considerar la Segunda Guerra Mundial como «el conflicto bélico contra la población civil por excelencia», ALEGRE, David, RODRIGO, Javier: *Comunidades rotas. Una historia global de las guerras civiles 1917-2017*, Galaxia Gutenberg, Barcelona, 2019

870 BA-MA, RM 7/1001, pp. 95-96

Mundial, atacaban en inmersión, los trayectos a y desde las zonas de operaciones se realizaban siempre navegando en superficie para poder cargar así las baterías eléctricas. La navegación en inmersión era mucho más lenta que la navegación en superficie, además de contar con peligros propios pues cualquier fallo técnico podía suponer el hundimiento de la nave. El inconveniente de la navegación en superficie – además de la poca velocidad de este tipo de navíos en comparación con el resto de buques militares –, era la limitada capacidad antiaérea, que hacía a los submarinos muy vulnerables frente a ataques de las fuerzas aéreas⁸⁷¹. Por tanto, cuanto más tiempo tuviesen que navegar emergidos, más posibilidades habría de ser detectados por las fuerzas aéreas enemigas y, consecuentemente, mayor sería el peligro. Las instalaciones de El Ferrol, eran consideradas mejores por el BdU, por lo tanto creían que el puerto era más eficiente que Cádiz. De hecho, consideraron que las bases que en esos momentos se estaban construyendo en Francia y Noruega no tenían tanto potencial como lo podía tener una base en España de las características del puerto gallego⁸⁷². Debido a estas consideraciones, solicitaron que El Ferrol fuese considerado como el puerto principal de las fuerzas submarinas en España y que «se facilitasen los preparativos para permitir que una flotilla [de submarinos] se trasladase allí lo antes posible» una vez la Operación Félix finalizase con éxito.

Sin embargo y a pesar de esta nota, siguió habiendo dudas sobre qué puerto usar como base de submarinos. El 6 de noviembre el SKL describió que Cádiz debía ser el puerto base para los sumergibles ya que El Ferrol estaría ocupado con los buques de superficie y, por lo tanto, no tendrían espacio para operar todos los buques a la vez⁸⁷³. Quizás se ignoró aquí la posibilidad sugerida por la comisión que visitó los puertos, de situar unos pontones que sirviesen como muelles temporales para submarinos o, tal vez, el SKL asumió que esa medida no sería eficaz. Además de esta consideración, en este documento, se volvió a describir las capacidades de los astilleros gaditanos para reparar submarinos, esta vez con mayor detalle. Según el documento, había talleres capaces de reparar un total de entre 7 u 8 sumergibles – entre 4 y 5 en el astillero de Echevarrieta y tres en el de Matagorda –, espacio en dichos astilleros para 10 de ellos – cuatro en La Carraca, dos en Echevarrieta y cuatro en Matagorda – y diques aptos para 6 de estos buques – dos en La Carraca y cuatro en Matagorda. Estos talleres y astilleros no eran capaces de hacerse cargo de los 15 submarinos que el BdU consideraba necesario, pero el SKL argumentó que pese a no ser una solución óptima, dadas las

871 Una de las lecciones fundamentales que la Marina alemana tuvo que asumir fue que sin una fuerza aérea que les protegiese, el control de los mares resultaría imposible, incluso para las fuerzas submarinas. KENNEDY, Paul: *Ingenieros de la victoria*, Debate, Madrid, 2014, p. 84

872 Sobre las bases submarinas en Noruega y la costa atlántica francesa, WILLIAMSON, Gordon: *U-Boat Bases and Bunkers 1941-1945*, Osprey, Oxford, 2003, especialmente pp. 38-50

873 BA-MA, RM 7/1001, pp. 104-107

consideraciones y las limitaciones de las bases españolas, esta sería la mejor opción tanto para la flota submarina como la de superficie.

Durante el resto de 1941, hasta el primer tercio de 1942, siguieron publicándose informes acerca de cómo gestionar los puertos de Cádiz y El Ferrol, así como planes sobre la Operación Félix.

El 13 de noviembre el OKW mandó un informe al departamento de exteriores del ejército [*Auslandsabteilung des Heeres*]⁸⁷⁴. En él se exponía que, en esos momentos, no se veía posible llevar a cabo la Operación Félix debido a las limitaciones de personal y material. El ejército alemán se encontraba a las puertas de Moscú, de modo que había otras prioridades antes que conquistar Gibraltar. Sin embargo, se apuntaba que era importante en las próximas conversaciones con las autoridades españolas «no romper los hilos de cooperación militar [...] y fortalecer la confianza de las principales personalidades españolas en la victoria alemana». Por tanto, la Operación Félix todavía no había sido cancelada. Es más, en el mismo documento se expone que, pese a que el OKW no pensaba llevar a cabo esta operación en el futuro cercano, había que establecer unas prioridades para cuando sucediese: la primera era establecer una base naval en la esquina norte de España – El Ferrol –, para que los buques de la Marina de guerra se encontrasen cerca de los convoyes del Atlántico. A esto había que añadir la mejora de las capacidades ferroviarias en la frontera con Irún para evitar el colapso de la línea ferroviaria, planteándose la posibilidad de construir vías adicionales para descongestionar el tráfico. Otro planteamiento para no tener que depender del transporte terrestre fue el sugerido por el SKL el 29 de noviembre, que propuso el uso de dos buques balleneros como buques de suministro para las fuerzas navales en España⁸⁷⁵. Se planteó requisar los balleneros *Soglimt* y el *Ole Wegger* con capacidad para 15.000 toneladas de suministros, el primero, y 16.500 el segundo. Al contar ambos con grandes salas de congelación y de secado, podrían acomodar hasta 100 cabezas de ganado cada uno, así como otros suministros. Incluso se planteó la posibilidad de adaptarlos para el suministro de combustible, para evitar así tener que transportarlo por vía terrestre.

Sin embargo, y a pesar de estas nuevas ideas acerca de cómo prepararse para la Operación Félix, la tendencia que señalaba hacia la cancelación total de la Operación Félix ya se había iniciado. Cinco días después de esta comunicación del OKW, 17 de noviembre, el SKL avisaba de que, debido a los cambios de la guerra así como la «difícil situación respecto a las materias primas y el estado

874 BA-MA, RM 7/1001, pp. 99-101

875 BA-MA, RM 7/1001, p. 108

insatisfactorio del almacenaje de equipos, armas, materiales de construcción, maquinarias y consumibles» la Operación Félix debía ser revaluada. Exactamente cuatro meses después, el 17 de marzo de 1942, un comunicado del OKM advertía de que, en el estado actual de la guerra, no era posible llevar a cabo la Operación Félix en un futuro próximo⁸⁷⁶. La ofensiva de invierno de las fuerzas soviéticas pilló por sorpresa al ejército alemán que, falto de suministros, equipos de invierno y combustible tuvieron que afrontar un durísimo invierno mientras se defendían de los constantes ataques soviéticos. A este enorme frente había que añadir que la ofensiva del Eje en el norte de África se había estancado, complicándose la posición alemana en ambos escenarios⁸⁷⁷. Esta delicada posición, que empeoraría en los años siguientes, implicó que se dejaran de lado operaciones secundarias que no fuesen vitales para el devenir de la guerra. Es así como la Operación Félix nunca se llevó a cabo.

Operación Isabella

Desde el comienzo de la Operación Barbaroja – el ataque a la Unión Soviética –, las fuerzas armadas alemanas habían invertido la inmensa mayor parte de su material militar y recursos humanos [*manpower*] en ella, teniendo que supeditar el resto de escenarios bélicos a los resultados de la campaña soviética. Por ello, el ejército soviético y Stalin exigieron a los aliados la apertura de un segundo frente europeo que desviase parte de esos recursos alemanes del frente este⁸⁷⁸. Esto no era desconocido por las autoridades alemanas, que eran conscientes del gran peligro que podía suponer tener que dividir sus fuerzas armadas y sus recursos de tal modo. La Operación Isabella, aunque se enmarca prácticamente en el mismo escenario que Félix – la Península Ibérica –, planteaba la posibilidad de que España o Portugal fuesen invadidos por fuerzas aliadas, empujando a ambos gobiernos al Eje y creando ese segundo frente europeo. Ante esa posibilidad y mientras se desarrollaban los planes de la Operación Félix, los estrategas alemanes idearon cómo hacer frente a tal invasión.

El 1 de mayo de 1941 el OKW envió a los cuarteles generales de las tres ramas de las fuerzas

876 BA-MA, RM 7/1001, pp. 132-133

877 Tras estas dos grandes derrotas, las fuerzas armadas alemanas no consiguieron ninguna otra victoria relevante en el resto de la guerra.

878 Esto se intentó por parte de los Aliados occidentales primero invadiendo Sicilia y la Península Itálica y, posteriormente, con la archiconocida Operación Overlord, la invasión de las playas normandas.

armadas un documento que recogía ideas que Hitler había expresado recientemente⁸⁷⁹. Hitler debió indicar que la prensa y propaganda británicas estaban llenas de información acerca de los preparativos que los aliados estaban llevando a cabo para la invasión de la Península Ibérica. Por tanto, el dictador dedujo que esta era una posibilidad real e inmediata, un intento por parte de las fuerzas británicas de abrir un segundo frente mientras las fuerzas Alemanas atacaban a la Unión Soviética. Para atender a las consideraciones de Hitler, el OKW ordenó al OKH y al Alto Mando de las Fuerzas Aéreas [*Oberkommando der Luftwaffe*, en adelante OKL] realizar preparativos para intervenir en la Península en caso de que dicho desembarco sucediese. Los objetivos finales de esta intervención debían ser: tomar los puntos clave de la costa atlántica hispano-lusa y expulsar al supuesto cuerpo expedicionario aliado.

El Ejército de tierra, según las órdenes del OKW, tendría como misión preparar a entre 6 y 8 divisiones que, en aquel momento, fuesen parte de las fuerzas de ocupación en Francia. El OKL, por su parte, debía planificar la defensa aérea de la Península, así como el ataque a los posibles puertos que la fuerza aliada usase para el suministro de sus fuerzas.

En este documento no se cita en ningún momento al papel que la Marina de guerra podría tomar en la defensa frente a esta invasión aliada, ni tampoco la posibilidad de cooperación con los ejércitos español y portugués. Sin embargo, a continuación se verá cómo la Marina también tuvo varios papeles reservados en esta Operación Isabella. El 7 de mayo de 1941, seis días tras el documento que resumía las nuevas ideas del dictador alemán, el SKL realizó un informe para el OKH sobre las capacidades navales de las que disponía Gran Bretaña para el transporte y desembarco de tropas en España y Portugal⁸⁸⁰. Esto era útil para poder calcular cuál sería el tamaño de una hipotética fuerza expedicionaria británica en la Península Ibérica, una fuerza expedicionaria que la Marina calculaba que podía rondar entorno a los 15.000 hombres que, probablemente, saldrían de los puertos británicos de Glasgow, Liverpool, Cardif, Swansee y Bikenhead embarcados en unos 816 buques. La zona de desembarco más lógica, según la Marina alemana, sería el sur de España, en concreto Huelva, Sevilla, Algeciras, Málaga y Cádiz. A esta ristra de puertos españolas había que añadir también Gibraltar que además de contar con instalaciones navales para desembarcar tropas y suministros, contaba con una guarnición propia.

879 BA-MA, RM 7/1005, pp. 6-7

880 BA-MA, RM 7/1005, pp. 26-28

El 15 del mismo mes, el OKH consultó al OKM si la Marina participaría en la protección de los puertos españoles una vez que España entrase en la guerra – tras la hipotética invasión aliada –, y en caso de que así fuese, cómo lo llevarían a cabo. La respuesta de la Marina fue ambigua. Por una parte el OKM afirmó que era probable que la Marina se involucrase en la defensa costera de España pero, por otra, en aquel momento reconocieron no disponer de personal suficiente como para poder atender a esa tarea y, a la vez, estar preparados para la posibilidad de ejecutar la Operación Attila⁸⁸¹.

¿Y qué fue la Operación Attila? Esta operación fue, al igual que Félix e Isabella, una operación que no pasó del estado de planificación. Attila, a diferencia de las otras dos, tenía por escenario la ocupación del territorio francés controlado por el gobierno de Vichy en el caso de que este se uniese a los Aliados o éstos amenazasen el territorio francés. A diferencia que en el caso de las otras dos operaciones, una versión de Attila sí se llevó a cabo – la Operación Anton, en noviembre de 1942 – como respuesta a la invasión aliada del Marruecos francés. Durante la mayor parte de la planificación de Isabella, las necesidades y recursos para esta operación y para Attila se solaparían constantemente, como se demostrará en las páginas siguientes.

Un día antes de la comunicación del 15 de mayo de 1941, en el SKL se redactó la planificación de las tropas que, de darse la orden, participarían en la Operación Attila⁸⁸². En concreto se planificó la creación de cuatro grupos cuyo objetivo general era apoyar al Ejército de tierra en la conquista de la Francia de Vichy haciéndose cargo de los puertos – especialmente del de Tolón, base de la flota francesa – y de la captura de los buques de la Marina francesa⁸⁸³. El primero de estos grupos correspondía al enlace entre el Ejército de tierra y la Marina, que quedaría en manos del capitán de navío Andreas Wagner⁸⁸⁴ y un asistente, el cual debería asistir al cuartel general del Grupo de ejércitos [*Heeresgruppe*] «Dora», encargado de dicha invasión. El segundo grupo se denominó Grupo Especial de la Marina [*Marinesondergruppe*] «Dora». A los mandos del alférez de navío Korthé este grupo compuesto por 8 oficiales y 15 suboficiales se encargaría de asegurar puertos y barcos franceses. La tercera de estas unidades era el Grupo de Artillería de la Marina

881 Tanto la pregunta como la respuesta se encuentran en *Ibidem*, p. 16

882 BA-MA, RM 7/1005, pp. 17-20

883 La Marina francesa en Tolón era un activo que las autoridades alemanas veían con interés pues podría cambiar el equilibrio de fuerzas entre las fuerzas navales del Eje y las de los Aliados, de modo que la posibilidad de que ese activo acabase en manos aliadas era un riesgo que las fuerzas armadas alemanas no querían dejar de lado, pues aumentaría la ya gran diferencia entre las flotas de ambos bandos.

884 Al ser Wagner un apellido muy común en Alemania, todos los documentos que hacen referencia a este marino incluyen también su nombre de pila. En el informe no se nombra candidato alguno para el puesto de asistente.

[*Marineartilleriegruppe*] «Fritz», compuesta por dos baterías y 350 hombres. Su función: defender la costa mediterránea francesa de posibles ataques aliados⁸⁸⁵. El último de los grupos era el Grupo Especial de la Marina «Fritz» que, al mando del alférez de navío Brutzer⁸⁸⁶ estaría compuesto por 8 oficiales de la Marina, 6 oficiales ingenieros, 16 suboficiales y 20 marineros. La tarea de estos hombres era apoyar a las fuerzas aerotransportadas que tomarían la base de Tolón, asegurando los buques antes de que saliesen de puerto o fuesen hundidos por sus tripulaciones⁸⁸⁷. En teoría, estos planes exceden el marco de esta investigación, si no fuese por el último punto del documento que apunta que «estos grupos p[odían] ser empleados para [la Operación] Isabella».

Casi un mes después de la redacción de este documento, el 10 de junio, se reunieron el jefe del Estado Mayor del 7º Ejército, el general de división Richter, el encargado de la sección de operaciones del Estado Mayor de dicho ejército, el coronel Rasp, el capitán de navío Andreas Wagner y el alférez de navío Brutzer para conversar acerca de la Operación Isabella⁸⁸⁸. En la reunión se acordó que, en el caso de que se diese la orden de ejecutar la operación, los Grupos Especiales «Dora» y «Fritz» así como el Grupo de Artillería deberían presentarse en Biarritz un día antes del comienzo de la misma. Si bien los movimientos de estos grupos debían ser organizados por la Marina, su suministro correría a cargo del Ejército. Dentro de esta función se designarían dos cocinas de campaña al grupo de artillería.

En esta reunión también se aclaró la función que estos grupos tendrían que desempeñar en Isabella. Tanto el Grupo Especial «Dora» como el Grupo de Artillería estarían bajo el mando del Comando Superior [*Höheren Kommandos*] XXXI para su despliegue en los puertos de Bilbao, El Ferrol y La Coruña. Mientras tanto, el Grupo Especial «Fritz» sería parte de la reserva del ejército y por lo tanto estaría disponible para las necesidades que pudiesen surgir durante las operaciones. La coordinación entre las dos ramas de las fuerzas armadas, como se señaló en el documento del 16 de mayo, correspondería al capitán de navío Andreas Wagner.

885 Una batería de 4 cañones de 16,4 cm y otra de, también, 4 cañones de 34 cm. Adiferencia de en el caso del resto de agrupaciones, no se especificó quién estaría al mando de este grupo.

886 Es posible que se trate de Gerfried Brutzer, hijo del vicealmirante Friedrich Brutzer, que falleció comandando el destructor Z-38 en septiembre de 1944. WILLIAMSON, Gordon: *German Destroyers 1939-1945*, Osprey, Oxford, 2003.

887 Esto último fue lo que sucedió al desarrollarse la Operación Anton.

888 BA-MA, RM 7/1005, pp. 30-32, un resumen de las conclusiones de esta reunión se encuentra también en el mismo legajo, pp. 61-62

Probablemente esta reunión en la que se concretaron las funciones específicas y la organización entre el Ejército y la Marina dio pie a la redacción de un nuevo documento sobre los objetivos y la planificación de la Operación Isabella⁸⁸⁹. En él, el SKL especificó que el objetivo de esta operación era «expulsar al enemigo del continente y tomar posición en los puertos de la costa atlántica hispano-portuguesa». La principal tarea de la Marina sería ayudar al Ejército de tierra a ocupar estos puertos y mejorar sus defensas, así como establecer una conexión de suministros por mar a lo largo de la costa del interior del Golfo de Vizcaya. Asegurando la costa se podía así enviar suministros a la costa norte de España mediante la navegación de cabotaje, esto es, usando barcos de poco calado que pudiesen navegar cerca de la costa y así no adentrarse en las aguas oceánicas y arriesgarse a un ataque de los aliados. Para conseguir este objetivo se pretendía asignar oficiales a los que consideraron principales puertos españoles para esta operación: Bilbao, El Ferrol, Vigo, Cádiz y Málaga. A dichos puertos españoles habría que añadir, en caso de que Portugal se viese involucrado en la guerra, Lisboa.

Durante el verano de 1941 se siguió con la preparación de personal para las operaciones Attila e Isabella, mientras en paralelo se planificaba la Operación Félix. El 3 de julio el OKM realizó una lista con los oficiales que serían designados a tres de los cuatro grupos que tomarían parte en dichas operaciones⁸⁹⁰. Es interesante ver cómo una gran parte de los oficiales asignados a estos empleos eran parte, en el momento de redacción del documento, de las plantillas de profesorado en diferentes academias navales. De los 23 oficiales listados, 9 eran parte de la Escuela Naval de Mürwik⁸⁹¹, y dos más eran parte del profesorado de las escuelas navales de Kiel – también conocida como la Escuela Técnica Naval – y de Wesermünde. A este grupo hay que añadir además otros dos que estaban empleados como asesores en el Comando de Pruebas de Torpedos [*Torpedoerprobungskommando*] y el astillero Baubel Gerau.

Esta exigencia por parte del OKM de usar al profesorado de las academias navales para estas agrupaciones especiales hubiese tenido gran impacto en el desempeño de la educación militar alemana. Según los capitanes de navío Andreas Wagner y Langheld, «la retirada de los oficiales de [la escuela naval de] Mürwik no hace sostenible el servicio [ya que] en caso de ausencia, la escuela

889 BA-MA, RM 7/1005, pp. 58-59

890 *Ibidem*, pp. 70-72 No se ha encontrado documentación semejante para la oficialidad del Grupo de Artillería de la Marina «Fritz», es posible a que esto se deba a que los Grupos Especiales fueron creados *ex professo* y para el Grupo de Artillería se planease usar una combinación de formaciones ya existentes.

891 Entre ellos el capitán de navío Andreas Wagner.

no p[odría] trabajar»⁸⁹². Esta es una muestra de la escasez de personal al que se enfrentaba la Marina alemana y, en general, las fuerzas armadas de este país que teniendo que hacer frente al escenario soviético y, en el caso de la Marina, la campaña submarina, no disponían de suficiente personal para atender a otras necesidades.

Además del listado de oficiales que serían requeridos para estas dos operaciones, se dividió a los marinos entre las unidades que tendrían que servir, manteniéndose el capitán de navío Andreas Wagner como el encargado de enlazar el Ejército y la Marina y escogiéndose al capitán de corbeta Langheld como líder del Grupo Especial «Fritz». Estos oficiales, dependiendo de la unidad a la que fuesen asignados, debían presentarse en uniforme de campaña y con su arma reglamentaria 72 horas después de recibir la orden de unirse a sus nuevos grupos en Melun, cerca de París – en el caso de Andreas Wagner –, en Dijon – en el caso de los asignados al Grupo Especial «Dora» –, y en Hildesheim, cerca de Hanóver, – los del Grupo Especial «Fritz».

A partir de finales de julio de 1941, el OKM comenzó a contemplar las Operaciones Félix e Isabella como complementarias o, cuanto menos, relacionadas de tal modo que debían planearse de forma coordinada. En un informe del 25 de dicho mes, se exponía que la Operación Isabella debía llevarse a cabo como respuesta a corto plazo frente a una invasión enemiga para lo cual se usaría, como se ha visto, el personal de la Marina designado para la Operación Attila⁸⁹³. Sin embargo, se concibió que la planificación para Isabella debería ser la base sobre la que se planease el aspecto terrestre de las fuerzas navales alemanas que participarían en Félix. Los ya consabidos grupos formados para Atilla-Isabella formarían la base de la ocupación terrestre de los puertos españoles en el caso de una invasión aliada a los cuales, en caso de darse la orden de ejecutar Félix, se les sumarían: un comandante naval, dos comandantes de puerto, dos grupos de artillería naval, y un representante de la Marina ante las autoridades españolas⁸⁹⁴.

En el informe se incluye un organigrama en el que se muestran los puertos y zonas de los cuales la Marina alemana se haría cargo en ambas operaciones, mostrando que tanto Isabella como Félix eran ya, en lo que a la ocupación y defensa de puertos españoles se refiere, dos variantes de la misma

892 La queja aparece en un reporte de un viaje que ambos oficiales hicieron conjuntamente para conversar con varios oficiales del Ejército de tierra en BA-MA, RM 7/1005, p. 122

893 BA-MA, RM 7/1005, pp. 78-79

894 Probablemente el almirante sería el ya mencionado Almirante Alemán en España y los comandantes de puerto aquellos que gestionarían las bases de Cádiz y El Ferrol.

operación. La única diferencia entre ambas era la cantidad de puertos que la Marina tendría que defender. En el caso de Isabella, sólo se tenían en cuenta Bilbao, Santander, El Ferrol, Vigo, Cádiz y, en el caso de que los aliados invadiesen Portugal, Lisboa. A estas ubicaciones se añadirían en el caso de Félix: Pasajes, Almería, Málaga, Cartagena, Barcelona y las islas Canarias – Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria –, así como Gibraltar, una vez conquistada. Esta diferencia en objetivos a proteger se debe, con toda seguridad, a que Isabella era una operación de defensa ante un ataque enemigo. Al tener la Marina unos recursos limitados y no tener tiempo para prepararse – como sí podría en el caso de una operación ofensiva, esto es, Félix – se tenían que seleccionar los objetivos prioritarios que la Marina consideró más valiosos.

El OKM en este documento también describió las necesidades de material rodante por parte de estas unidades. En total para la Operación Isabella consideró que serían requeridos 20 automóviles, 10 camiones, una ambulancia y 9 motocicletas. En el caso de que se llevase a cabo Félix, al ser necesario transportar a más personal, a estos vehículos se les añadiría una compañía de transporte consistente en: 35 automóviles, 40 camiones, 4 ambulancias, 20 motocicletas, 3 camiones depósito y 2 camiones-taller con sus dotaciones.

El 16 de noviembre de 1941, el SKL publicó nuevas órdenes, esta vez atendiendo al Grupo de Artillería naval «Fritz»⁸⁹⁵. La falta de personal llevó a que los marinos de este grupo de artillería fuesen constituidos como el Grupo de Artillería Naval 602 [*Marineartillerieabteilung 602*] a los que se les dio la misión de defender la costa norte francesa⁸⁹⁶. Debido a este cambio de papeles, el SKL alertaba de que, en ese momento, no había fuerza alguna que sustituyese al Grupo de Artillería naval, por lo que requería buscar una solución. El SKL propuso dos soluciones: una inmediata en la cual el Grupo de Artillería naval fuese reemplazado por un grupo de 350 hombres con al menos un oficial, usando como base al personal del regimiento de artillería «Beverloo»⁸⁹⁷. La solución a largo plazo consistiría en la creación de un nuevo grupo de artillería, quizás incluso usando al mismo personal del Grupo de Artillería Naval 602 si se lograba que otra unidad ocupase su lugar en la «Fortaleza

895 BA-MA, RM 7/1005, pp. 116-119

896 El Grupo de Artillería Naval 602 fue transferida, a principios de 1942, a Feodosia, Crimea, bajo las órdenes del comandante naval de Crimea [*Seekommandanten Krim*], hasta que en mayo de 1944 los restos de esta unidad fueron integrados en el Grupo de Artillería Naval 613. BÖLSCHER, Bernd: *Hitlers Marine im Landkriegseinsatz: eine Dokumentation*, Books on Demand, Norderstedt, 2015, pp. 64 y 101

897 Probablemente sea el Regimiento de Artillería 371, que en esos momentos se estaba formando en Beverloo, Bélgica. <http://www.lexikon-der-wehrmacht.de/Gliederungen/ArtReg/AR371.htm>, consultado el 9 de octubre de 2019.

Europa»⁸⁹⁸.

El 6 de febrero de 1942 el SKL comunicó unas nuevas órdenes⁸⁹⁹. Según este organismo, «como los deberes de [las operaciones] Attila e Isabella son diferentes, [la Marina] ha de abstenerse de usar los mismos grupos especiales» para ambas operaciones. Es en este momento cuando Isabella se convierte definitivamente en un plan independiente, no en una adenda de Attila. Por ello, el SKL ordenó la planificación de nuevas unidades que pudiesen afrontar las obligaciones de Isabella las cuales siguieron siendo las mismas que en versiones previas del plan. Como enlace entre la Marina y el Ejército se mantendría, una vez más, Andreas Wagner, pasando a ser su ayudante el alférez de navío Langheld. A ellos se les sumarían 12 grupos de marinos cuya función sería ocupar los puertos hispano-portugueses y mejorar sus defensas, mantener el suministro naval y representar los intereses alemanes frente a las autoridades españolas sitas en sus puertos.

Una vez más se pasó a definir los puertos de los cuales se tendría que hacer cargo la Marina, redefiniendo la planificación hecha el 25 de julio de 1941. Se dividieron los puertos en dos categorías – primer y segundo orden – siendo Bilbao, Santander, El Ferrol, Vigo, Lisboa, Cádiz y Barcelona considerados de primer orden y Pasajes, Oporto, Málaga, Almería y Cartagena, de segundo.

En los puertos de primer orden deberían asignarse en cada uno 3 oficiales y 71 hombres correspondientes a la suboficialidad y la tropa, haciendo un total de 21 oficiales y 497 marinos. En los de segundo orden, por cada puerto 2 oficiales y 56 subordinados, lo cuales sumaban 10 oficiales y 280 marinos. A ellos se les deberían añadir 14 oficiales y 286 marinos para la vigilancia costera y portuaria en Portugal en caso de no contar con la colaboración de las autoridades lusas. En el caso de España, la vigilancia costera y portuaria estaría a cargo de las autoridades españolas. Por último, se crearía un Estado Mayor conjunto naval [*Marineverbindingstab*] de aproximadamente 15 oficiales y personal auxiliar 132 hombres⁹⁰⁰. Todos estos militares, en caso de que se activase la Operación Isabella, recibirían un preaviso de 10 días que debían usar para situarse en las posiciones desde las que comenzarían las operaciones. En el caso de los enlaces entre Marina y el Ejército, tendrían que

898 Este término propagandístico alemán [*Festung Europa*] hacía referencia a la cadena de fortificaciones e instalaciones defensivas que se construyó – una gran parte de la misma con mano de obra forzada – desde el norte de Francia hasta Noruega.

899 BA-MA, RM 7/1005, pp. 124-126

900 Como ya se ha señalado previamente, a las órdenes del agregado naval en Madrid.

presentarse en Biarritz a las 72 horas de recibir el preaviso para comenzar sus tareas de coordinación. En el caso del resto de militares, estos deberían llegar en tren a la misma localidad francesa el séptimo día tras recibir las órdenes.

El Ejército de tierra comunicó además a la Marina que sus tropas deberían ser alimentadas con suministros provenientes de Francia⁹⁰¹. La situación alimentaria española, según los alemanes, era inadecuada para las necesidades de los militares, especialmente en lo que a la ingesta de hierro se refiere⁹⁰². Por ello se planificó hacer uso de las dos cocinas de campaña que previamente se habían asignado al Grupo de Artillería naval «Fritz».

Se ve aquí un sorprendente aumento de los requerimientos de personal para Isabella. De tres grupos especiales – siendo el mayor de ellos el de artillería, con poco más de 350 hombres – se pasaba ahora a 12 unidades y 808 hombres – 1.108 en el caso de tener que encargarse de Portugal. Hay que considerar además que este incremento se planeó cuando la situación bélica alemana no era mejor que en 1941; había más frentes abiertos y más requisitos de personal. Parece difícil que, si para contar con la oficialidad necesaria para tener operativos tres grupos especiales y el enlace entre las fuerzas de tierra y de la Marina tuvieron que seleccionar a una parte importante de la plantilla docente, en el momento de planificar estos 12 grupos tendrían suficientes recursos humanos.

El 30 de enero de 1942, el OKH formuló una serie de cuestiones al OKM⁹⁰³: en el transcurso de 1942, ¿cómo ayudaría la flota estadounidense en cooperación con la británica a desembarcar en la costa oeste de Francia/ Península Ibérica/ costa mediterránea francesa? ¿En qué medida se p[odría] poner el tonelaje estadounidense a disposición de transporte de tropas? ¿Cuándo podría suceder? ¿Qué información t[enía] la Marina al respecto? ¿Qué resistencia se p[odría] esperar de las defensas hispano-portuguesas?

Apenas un mes antes, la flota japonesa había atacado la base naval de Pearl Harbour, destruyendo una importante – aunque obsoleta – parte de la flota estadounidense en el océano Pacífico. El 11 de diciembre el gobierno alemán declaró la guerra a los Estados Unidos, en solidaridad con su aliado japonés. La entrada de este nuevo jugador en la gran partida de la guerra mundial, supuso un cambio

901 BA-MA, RM 7/1005, p.127

902 Se han encontrado quejas sobre ello también en mensajes de Meyer-Döhner al tener que afrontar el suministro de sumergibles desde España. Véase el capítulo 4.

903 Tanto las preguntas del OKH como las respuestan en BA-MA, RM 7/1005, pp. 134-142

fundamental en las dinámicas que la Segunda Guerra Mundial desarrollaría en los siguientes años, siendo sin duda una de las causas de la derrota de los países del Eje. Es comprensible, por tanto, que, en este nuevo escenario, el OKH consultase qué repercusiones podía tener la incorporación de la Marina estadounidense al esfuerzo de guerra bélico aliado.

La respuesta llegó casi un mes después, el 26 de febrero. Según el análisis de la Marina alemana, la creación de un segundo frente en la Europa occidental era improbable por la falta de tonelaje para suministrar una invasión. Las pérdidas de tonelaje aliadas – especialmente británicas – eran, según el OKM, drásticas y su flota mercante «justo le sirven [a Gran Bretaña] para abastecer la patria [*Heimat*, en el original por lo que probablemente también se podría traducir por metrópoli] y los frentes». Desde el estallido de la guerra en Asia, el tonelaje disponible para fines militares se había reducido considerablemente debido, primero, a los ataques japoneses y, después, a las necesidades bélicas de ese nuevo frente, con tropas a las que transportar y suministrar a lo largo de miles de kilómetros. Los cálculos hechos por la Marina alemana indicaban que, para una operación de desembarco semejante, Gran Bretaña requeriría un millón de TRB, unas capacidades de las que no disponía a no ser que quisiese comprometer el suministro de alimentos a la metrópoli⁹⁰⁴.

Por otra parte también se analizaba, como se había inquirido, la capacidad de transporte estadounidense. Según el OKM la flota mercante de este país era numerosa y con una de las mayores capacidades del mundo. Sin embargo, en ese momento tenía que atender varias necesidades: las rutas comerciales que el país mantenía previas al conflicto y el transporte de tropas al escenario del Pacífico, así como su suministro. Estas obligaciones tenían que hacer frente al peligro de navegar bajo la amenaza de la Marina japonesa, especialmente de sus submarinos⁹⁰⁵. Del 1.300.000 TRB que, según la Marina alemana, disponía EE.UU., al menos 575.000 se encontraban en el Pacífico, con las limitaciones que eso creaban para el transporte y suministro de una fuerza de invasión. Esta respuesta muestra que las autoridades alemanas no contemplaron la posibilidad de que los EE.UU. atacasen antes a Alemania que a Japón, como ocurrió debido a la estrategia estadounidense denominada

904 Si bien en Gran Bretaña se tuvieron que implantar cartillas de racionamiento y otras medidas para el control del consumo de suministros, no se vivió una crisis nutricional. No puede decirse lo mismo, empero, de los dominios coloniales británicos los cuales, especialmente el subcontinente indio, sufrieron grandes escaseces y hambrunas con millones de muertos. BAYLY, Christopher, HARPER, Tim: *Forgotten Armies. Britain's Asian Empire and the war with Japan*, Penguin Books, Londres, 2005 y, especialmente, COLLINGHAM, Lizzie: *Taste of War: World War II and the Battle for Food*, Penguin Press, Nueva York, 2012

905 Sobre la guerra submarina en el Pacífico es especialmente interesante BLAIR, Clair Jr.: *Silent Victory. The U.S. Submarine War against Japan*, Naval Institute Press, 2001, por cómo ahonda en los mitos contruidos sobre el combate de este tipo de unidades y su análisis acerca de la efectividad de las fuerzas submarinas.

«Europa Primero» [*Europe First*]⁹⁰⁶.

Dicho esto, el OKM calculaba que, en caso de haber una invasión de la Europa occidental, probablemente se realizaría en dos oleadas, cada una compuesta por 8 divisiones que, desde Gran Bretaña – a donde previamente se habrían transportado las fuerzas estadounidenses –, se dirigirían al sur de España o, dependiendo de las condiciones climáticas y de navegación, a Portugal. Esta operación fue considerada como muy costosa y de un alto riesgo, pues la inversión en tonelaje y personal podía exceder, según la Marina alemana, las capacidades de recuperación de estos países. Imaginar si estos dos países podrían haberse recuperado o no de dicha operación – en caso de que hubiese fallado – es un ejercicio de historia-ficción, sin embargo, estos dos países sí estuvieron dispuestos a asumir el riesgo y los posibles costes de operaciones similares no sólo en el famoso desembarco de Normandía, sino también al desembarcar en Sicilia, en el Norte de África y, posteriormente, en el sur de Francia. Además de la flota de transporte, la Marina alemana advertía que había que tener en consideración los buques capitales de las naciones aliadas, los cuales sumaban hasta 10 acorazados – 7 británicos, 3 estadounidenses – y 5 portaaviones – 3 y 2 respectivamente, contra los cuales la flota alemana no disponía de arma alguna, salvo ataques fortuitos por parte de submarinos⁹⁰⁷.

Respecto a las posibilidad de un desembarco en la costa oeste francesa, salvo en el área que comprende el estuario de la Gironde y Hendaya, el OKM veía difícil un desembarco a gran escala por las limitaciones que las corrientes marítimas y el clima imponían. Misma respuesta dieron acerca de un desembarco en la costa norte española, donde la geografía montañosa no ayudaría al desembarco de grandes cantidades de hombres y material militar. No era ese el caso de la zona sur de la Península donde, afirmaba el OKM, sería más probable que se realizase dicho desembarco. Finalmente, un ataque semejante en la costa sur francesa se descartaba totalmente debido a la dificultad de alcanzar, con una flota del tamaño requerido, dicha costa sin problemas. Sin una base que suministrase a tamaña flota – transportes de tropas, lanchas de desembarco, buques escolta, petroleros etc. –, las posibilidades de llevar a término una invasión semejante eran pocas. Así lo demuestra que todas las invasiones de este tipo se realizasen, durante la Segunda Guerra Mundial,

906 STOLER, Mark A.: «George C. Marshall and the "Europe First" Strategy, 1939-1951: A Study in Diplomatic as well as Military History», *The Journal of Military History*, vol. 79, nº 2, 2015, pp. 293-316

907 Si bien atacar satisfactoriamente a un buque de estas características era improbable – sobre todo por la numerosa escolta que solían acompañarlos – no era imposible, como se demostró cuando el submarino *U 81* hundió al portaaviones británico *Ark Royal* en el Estrecho de Gibraltar, el 13 de noviembre de 1941.

contando con una – o varias – bases navales cercanas al lugar de desembarco. Cuando las tropas aliadas desembarcaron en la costa mediterránea francesa en agosto de 1944, ya controlaban una gran parte de la península italiana desde la que enviar suministros y refuerzos.

En cuanto a las defensas portuguesas, la Marina alemana dio el visto bueno a las los puertos de Leizões, Setubal y las situadas en la desembocadura del Tajo. Consideró que las instalaciones defensivas de estas zonas eran suficientes como para oponer la resistencia necesaria ante un ataque enemigo, al menos hasta la llegada de las tropas alemanas. Respecto al caso español, a excepción de las del puerto de El Ferrol, el resto de infraestructuras defensivas fueron consideradas insuficientes para dicha tarea⁹⁰⁸.

A estas condiciones habría que añadir que resultaría difícil informarse de un desembarco como los sugeridos, ya que ni la inteligencia militar ni la exploración aérea y la realizada por submarinos podrían ser de mucha ayuda. La inmensidad del océano Atlántico impediría salvo coincidencia, según el informe, encontrar a la flota de desembarco hasta que estuviesen prácticamente en la costa. La Marina alemana advertía, además, de que sólo podrían usar submarinos para contrarrestar dicho ataque, pues la flota de superficie, además de encontrarse alejada y distribuida por diferentes puertos de Europa, no sería rival para una flota combinada anglo-estadounidense. Prueba de esto es que en 1944, ante la invasión aliada en la costa de Normandía, las fuerzas alemanas no supieron predecir dónde desembarcarían hasta una vez que el ataque comenzó, siendo la respuesta naval muy limitada⁹⁰⁹.

Por tanto, las conclusiones de este informe eran que, en aquel momento, las capacidades de transporte naval aliadas eran limitadas para una operación de esas características. De todos modos, reconocían que lo más probable era que, de suceder, ocurriese en la costa sur española donde las defensas eran limitadas, el área de posible desembarco más accesible geográficamente y contaba además con la cercanía de Gibraltar, que podría actuar como punto fuerte y base de suministros.

908 Esto contradice una valoración previa que consideraba las defensas de El Ferrol deficientes, aunque no tanto como las de Cádiz. Se desconoce cuál es el motivo de este cambio de opinión, o si obedece a diferencias de opinión dentro de los marinos alemanes.

909 También influyó que la Marina alemana apenas contaba con embarcaciones que dirigir a la zona de operaciones y la superioridad tecnológica y numérica aliada inhabilitó los ataques alemanes. Los Aliados tan sólo perdieron dos destructores y un caza-submarinos, de los cuales sólo el destructor noruego *Svenner* fue hundido por un buque alemán.

Sin embargo, como bien es sabido, nada de esto llegó a suceder. A partir del primer tercio de 1942, las necesidades militares alemanas llevaron a que las autoridades germanas concentrasen la mayor parte de sus recursos en el frente soviético y la construcción del Muro del Atlántico que, en teoría, serviría para rechazar cualquier tipo de desembarco aliado. Estas grandes empresas dejaron pocos recursos para llevar a cabo operaciones de segundo orden como pudo haber sido Félix. Los Aliados finalmente no se decidieron por desembarcar en la Península Ibérica, sino en los dominios franceses del norte de África. El 8 de noviembre de 1942 comenzó la Operación Torch. Más de 600 buques desembarcaron 80.000 militares anglo-estadounidenses que tomaron control de las colonias francesas en esta región y dieron pie a la rendición de numerosos militares franceses. Esto, a su vez, desencadenó la Operación Anton – antigua Attila –, que llevó a los alemanes a la ocupación total del territorio francés en Europa.

Estas dos operaciones, Félix e Isabella, muestran el interés que las fuerzas armadas alemanas tuvieron sobre España. Al igual que en otros casos de relaciones entre países teóricamente aliados o afines, las autoridades alemanas estaba interesadas, en el plano militar, en usar España como trampolín para la toma de Gibraltar; un objetivo estratégico fundamental para el control del Mediterráneo. Además, durante 1941 y principios de 1942, las fuerzas alemanas temieron la apertura de un segundo frente en Europa, concretamente en la Península Ibérica. Por ello planificaron la Operación Isabella que pretendía expulsar hacia el mar cualquier tipo de fuerza militar expedicionaria británica. La Marina alemana, dentro de estos planes, sólo tenía un pequeño papel. Sin embargo, es relevante destacar que existía – pues no se había hecho antes – y que este implicaba asegurar y proteger los activos españoles que estos militares consideraron más importantes según sus intereses: los puertos de El Ferrol y Cádiz. Estos dos puertos, además de servir como puntos de acceso para suministros dedicados a las tropas que atacasen Gibraltar o defendiesen la península de ataques enemigos, también serían una plataforma para extender las capacidades de ataque de la Marina alemana. Una vez más, se muestra aquí la visión utilitarista de la alianza, cuyo único fin desde la perspectiva alemana era que España sirviese como trampolín para cumplir sus aspiraciones.

Prueba de este planteamiento es que en el desarrollo de estas operaciones, no hay consultas a las autoridades españolas. Salvo los marinos que visitaron y se entrevistaron con militares españoles, no hubo intercambio de ideas y de sugerencias sobre cómo abordar, desde la perspectiva de la Armada española, ninguna de estas dos operaciones. El propio agregado naval propuso que las fuerzas

navales que interviniesen en la Operación Félix dependiesen del general Franco, pero solamente de una manera nominal, teniendo esto que ver más con mantener buenas relaciones con las autoridades españolas que con querer actuar de un modo conjunto y coordinado. No deja de ser sorprendente que, tanto para el ataque a una fortaleza como Gibraltar como para la defensa de un territorio tan extenso como la península ibérica, no se buscase más información y cooperación con fuentes lusas o españolas que conocerían mejor el terreno y, por tanto, podrían aportar más información y puede que valoraciones más certeras acerca de qué estrategias seguir en caso de una invasión aliada o un ataque al Peñón. Una cooperación semejante quizás podría haber minimizado la carencia de personal que los alemanes sufrían o tal vez habría ayudado a gestionar mejor los recursos disponibles tanto para conquistar la base británica como para defenderse de un ataque aliado.

CAPÍTULO 6

Españoles en la Marina de guerra alemana

Tan solo dos días después del comienzo de la invasión alemana de la Unión Soviética, el 24 de junio de 1941, una manifestación convocada por Falange recorrió el centro de Madrid. La demanda que exigían los participantes era que España fuese parte de aquella invasión al lado de las tropas alemanas⁹¹⁰. Esta manifestación es una clara muestra del punto álgido de la influencia nacionalsocialista sobre España – un periodo que comprendió desde 1938 a 1942 –, que corrió paralela a la aproximación político-diplomática entre ambos gobiernos⁹¹¹.

Dentro de la colaboración hispano-germana durante la Segunda Guerra Mundial hay un tema que, historiográficamente, ha sido ampliamente abordado: la División Española de Voluntarios, más comúnmente conocida como División Azul. Desde diferentes perspectivas y de una manera más amateur o profesional, este es un aspecto de la historia contemporánea española que ha sido tratado en numerosas ocasiones⁹¹². Ríos de tinta han corrido acerca de esta formación militar cuya formación fue aprobada en el consejo de ministros del 23 y 24 de junio de 1941. También, aunque quizás no con el mismo detalle, se ha analizado el papel que los militares españoles de las fuerzas aéreas realizaron en el Frente Este, encuadrados en la Escuadrilla Azul⁹¹³. Pero el papel de aquellos marinos que

910 NÚÑEZ SEIXAS, Xosé Manoel: «¡Rusia es culpable!» p.789, en NÚÑEZ SEIXAS, Xosé Manoel (coord.): *Historia Mundial de España*, Destino, Barcelona, 2018

911 NÚÑEZ SEIXAS, Xosé Manoel: *Camarada invierno. Experiencia y memoria de la División Azul (1941-1945)*, Crítica, Barcelona, 2017, p. 32

912 La lista de trabajos que tratan la División Azul – así como la Legión Española de Voluntarios – o alguno de sus componentes – servicios sanitarios, capellanes, enfermeras... – es inabarcable. Probablemente los estudios modernos más solventes e innovadores sean el de NÚÑEZ SEIXAS, Xosé Manoel: *Camarada invierno. Experiencia y memoria de la División Azul (1941-1945)*, *op.cit.*, y el de MORENO JULIÁ, Xavier: *La División Azul. Sangre española en Rusia, 1941-1945*, Crítica, Barcelona, 2015

913 Recientemente se han publicado GIL MARTÍNEZ, Eduardo: *Fuerza aérea española durante la 2ª Guerra Mundial*, Almena Ediciones, Madrid, 2019; FERNÁNDEZ-COPPEL LARRINAGA, Jorge: *La escuadrilla azul. Los pilotos españoles de la Luftwaffe*, La Esfera de los Libros, Madrid, 2017 y MARTÍNEZ CANALES, Francisco: *Alas españolas en Rusia 1941/44 escuadrillas azules en la Luftwaffe*, Almena Ediciones, Madrid, 2011. Desgraciadamente

servieron en la Marina de guerra alemana ha sido dejada de lado. En la mayoría de trabajos que han tratado la colaboración militar hispano-alemana, ni siquiera se menciona la participación española en la Marina alemana. La monografía «Bajo las banderas de la Kriegsmarine» de Alfonso Escudra es la única que ha estudiado el caso de estos hombres y de su rol dentro de las fuerzas armadas alemanas⁹¹⁴. El trabajo de Escudra es relevante no sólo por ser el único que abarque este objeto de estudio, sino también porque tuvo acceso a unas fuentes de información que, desgraciadamente, ya no están disponibles: entrevistas con algunos de los marinos que sirvieron en la Marina alemana. Aunque es posible que estas entrevistas diesen pie a la casi novelización de ciertas partes de esta monografía, contar con el relato de los protagonistas de esta faceta mayormente desconocida de la Historia le dio una perspectiva única difícil de reemplazar.

Volviendo al tratamiento que la historiografía ha hecho de este tema, es bastante probable que esta falta de atención se deba al reducido número de españoles que sirvieron en la Marina alemana: 22 hombres sirvieron en el uniforme de la Marina de guerra alemana en comparaciones con los varios miles que lo hicieron con el del ejército de tierra. Esto no es óbice, empero, a que la situación, circunstancias y vivencias de estos hombres hayan sido mayoritariamente ignoradas. Como se verá en las líneas siguientes, los españoles que sirvieron y combatieron en la Marina alemana tuvieron una experiencia diferente a la de los hombres de la División Española de Voluntarios y la Escuadrilla Azul, pues a diferencia de estos últimos, los españoles en la Marina alemana sirvieron como parte integral de la flota alemana, no como una unidad adjunta a las fuerzas armadas germanas. Durante las negociaciones sobre cómo debía organizarse la que luego sería la División Azul, se acordó con las autoridades alemanas que los soldados españoles no lucharían bajo el mando de las Waffen-SS – como en el caso de los voluntarios nórdicos – ni encuadrados en unidades propias que, a su vez, estuviesen integradas en las mencionadas Waffen-SS – como en el caso de los neerlandeses, flamencos y daneses. A diferencia de estos contingentes extranjeros, los españoles mantuvieron un mando propio, sujeto al código de justicia militar español aunque la división permaneció integrada en las fuerzas armadas alemanas [*Wehrmacht*]⁹¹⁵. Otra de las grandes diferencias que separan a estos dos grupos de militares es que las dos comisiones de marinos españoles enviadas a Alemania

estos estudios sólo se centran en el ámbito más operacional de la unidad, no abarcando otros aspectos sobre los que también sería interesante indagar.

914 ESCUADRA, Alfonso: *Bajo las banderas de la Kriegsmarine*, Fundación Don Rodrigo, Madrid, 1998. Previamente a la publicación de este libro, el autor publicó otros artículos relacionados con el tema, pero todos ellos son avances de la monografía, por tanto, en aras de facilitar la lectura y evitar caer en citas innecesarias, se ha optado por citar únicamente este trabajo.

915 NÚÑEZ SEIXAS, Xosé Manoel: «¡Rusia es culpable!», *op.cit.*, p.790

tuvieron un doble objetivo. Por un lado, al igual que sus colegas de las otras dos ramas de las fuerzas armadas, marcharon al Frente Este para colaborar en la lucha contra la Unión Soviética. Pero además, los hombres de la Armada también fueron enviados para que adquiriesen conocimientos y prácticas empleadas por la Marina alemana, para aplicarlas a su vuelta en el desarrollo de la entonces muy limitada Armada española⁹¹⁶. A través de su servicio, los voluntarios españoles aprenderían cómo las nuevas tecnologías instaladas en los buques alemanas, así como los nuevos planteamientos militares – estrategia, táctica, operaciones... – que estos usaron. Este es quizás el motivo por el que, a diferencia del resto de militares españoles, estos marinos fueron diseminados por diferentes unidades, para que de este modo pudiesen adquirir la mayor variedad de conocimientos posible.

La comisión Fernández Martín

Como se recordará, la Armada española, ya antes de la guerra civil, lidiaba con una flota anticuada. Esta limitación no hizo más que aumentar a causa de los casi tres años de conflicto intestino, que conllevó la pérdida de buques y marinos experimentados. A esta situación había que añadir el nefasto estado de las infraestructuras navales y de las capacidades industriales del país, lo cual, como se ha visto previamente, imposibilitaba la construcción de una nueva flota moderna. Además de estas carencias, la Armada española necesitaba de personal cualificado para el manejo y la construcción de los sistemas navales más modernos. Ya desde la primavera de 1939, antes de finalizar la guerra civil, la Armada consideró la formación de su personal como una cuestión prioritaria; con el planeado aumento de la flota, la importancia de esta cuestión sólo podía aumentar. Para ello se necesitaba poner en pie las escuelas de formación naval, así como poner al día al personal dedicado a formar a los futuros marinos. Se ha visto en un capítulo previo cómo la Marina alemana instruyó a los alumnos de la Escuela Militar Naval en San Fernando, diseñando el currículum que, según confirmó el director de la escuela, se seguiría enseñando una vez que los marinos alemanes –la comisión Rüggeberg – hubiesen regresado a Alemania⁹¹⁷. Además de este tipo de educación formal, se planeó extender este tipo de cooperación militar más allá. Según el artículo séptimo sobre la colaboración militar del Tratado de Amistad hispano-alemán firmado el 31 de marzo de 1939: «las Altas Partes Contratantes establecerán medidas a través de acuerdos especiales para promover relaciones de

916 Véanse los capítulos 2 y 4.

917 Para los intentos de modernización de la Armada española véase el capítulo 4, y para la comisión Rüggeberg, el capítulo 2.

camaradería y el intercambio de experiencias prácticas militares entre sus Fuerzas Armadas»⁹¹⁸. Por eso y debido a la necesidad de dotaciones y personal formado, las autoridades españolas negociaron con la Marina de guerra alemana el envío de personal español a Alemania.

El primer grupo de marinos enviados a Alemania fueron aquellos integrados en la llamada «Comisión Fernández Martín», creada a finales de octubre de 1942 por el Estado Mayor de la Armada española⁹¹⁹. El responsable de esta comisión, el cuál daría nombre a la misma, fue el capitán de navío Pedro Fernández Martín que, antes de participar en este «viaje de estudios», fue el director de la Escuela de Mecánicos de la Armada⁹²⁰. Tanto él como el resto de marinos fueron seleccionados por parte del Estado Mayor de la Armada, diferencia relevante respecto al resto de militares que sirvieron en las fuerzas armadas alemanas. En los casos de la División Azul y de las Escuadrillas Azules se animó a que sus miembros se presentasen voluntarios para luchar contra la Unión Soviética pero en este caso, en el de los marinos, se los seleccionó individualmente. Esto puede deberse a hecho de la ya mencionada doble misión de estos hombres. Como no sólo tenían que colaborar con el esfuerzo bélico alemán sino también traer de vuelta a España conocimientos, es probable que se seleccionasen a candidatos que, en opinión de los oficiales del Estado Mayor de la Armada, fuesen a aprovechar mejor la experiencia. Dicho esto, es preciso resaltar que tan sólo el líder de esta comisión «poseía las nociones suficientes para entender y hacerse entender» en alemán⁹²¹, lo cual sorprende sobremanera ya que eleva la pregunta de hasta qué punto podrían los marinos comisionados aprender el modo de hacer la guerra de los alemanes, si no eran capaces de comunicarse con ellos.

El plan de esta comisión era que los marinos sirviesen en sus destinos alemanes durante aproximadamente cuatro meses. Durante ese tiempo percibirían el mismo salario y los mismos beneficios que si hubiesen permanecido en su anterior destino. Los seleccionados para participar en esta primera comisión fueron⁹²²:

918 ROS AGUDO, Manuel. *La guerra secreta de Franco. op.cit.* p. 31

919 ESCUADRA, Alfonso: *Bajo las banderas de la Kriegsmarine, op.cit.*, pp. 37-38

920 Al final de su carrera Pedro Fernández Martín llegaría al empleo de almirante. ABC, Necrológica del almirante Núñez Quijano, 19 de mayo de 1965.

921 ESCUADRA, Alfonso: *Bajo las banderas de la Kriegsmarine, op.cit.* p. 40. En la misma página se señala cómo varios de los marinos adquirieron «aquellos milagrosos manuales de “Aprenda alemán en diez días”» para lidiar con la brecha lingüística.

922 Cuadro de elaboración propia. ESCUADRA, Alfonso: *Bajo las banderas de la Kriegsmarine, op.cit.* pp. 37-38

Nombre	Graduación	Destino previo
Pedro Fernández Martín	Capitán de navío	Director de la Escuela de Mecánicos de la Armada
Antonio Cardona Rodríguez	Capitán de corbeta	Comandante del minador <i>Tritón</i>
Francisco Reina Carvajal	Teniente de navío	Segundo comandante del submarino <i>General Sanjurjo</i> y profesor en la Escuela de Submarinos
Agustín Miralles de Imperial y Díaz	Teniente de navío	Profesor en la Escuela Naval Militar
Manuel Arnaíz Torres	Alférez de navío	Crucero <i>Canarias</i>
Ramón Rodríguez Dopico	Teniente del cuerpo de máquinas	Destructor <i>José Luís Díez</i>
Antonio Sánchez Gutiérrez	Teniente del cuerpo de máquinas	Destructor <i>Lepanto</i>
José Cernada López	Sargento mecánico	Crucero <i>Canarias</i>
José María Pérez Casanova	Sargento mecánico	Crucero <i>Navarra</i>
Antonio Martínez Lorenzo	Sargento mecánico	Destructor <i>Gravina</i>
Julio Barros Pereira	Sargento mecánico	Destructor <i>Gravina</i>

Estos marinos tuvieron que acudir a la sede del Ministerio de Marina en Madrid, dejando sus empleos previos y aceptando la misión reservada de ir a Alemania a servir en la Marina de guerra⁹²³. En los testimonios recogidos por Escuadra no hay referencias a quejas o renuencias a participar en la misión, más bien al contrario, pues se muestra el interés y la sensación de aventura que estos militares tuvieron frente a su nuevo destino. Sin embargo, se ha de tener en cuenta que estos hombres fueron requeridos de sus destinos sin preaviso de ningún tipo y enviados a una zona bélica contra un país con el que, oficialmente, no estaban en guerra, con el peligro que aquello conllevaba. Si a esto se le añaden las características propias de estas fuerzas armadas, parte de un estado que aspiraba a ser totalitario y donde la disensión no era bien recogida, se puede entender que ninguno de los participantes hubiese presentado queja alguna en caso de no querer participar en esta comisión.

El 10 de noviembre de 1942 partió la comisión Fernández Martín desde la Estación Norte de Madrid,

923 Concretamente la Instrucción de Operaciones nº 166 del Estado Mayor de la Armada, 3ª Sección, nº 14.150.

siendo recibidos por el capitán de navío Besthorn – oficial de enlace entre la Marina alemana y los agregado navales – en la sede del OKM, en Berlín, tres días después. En las oficinas del OKM les dieron sus primeras instrucciones, sus órdenes, uniformes, y los permisos de viaje que les permitió moverse por el Tercer Reich. Al igual que en el caso de los militares españoles en la División Azul y las Escuadrillas Azules, la única diferenciación en el uniforme con respecto al resto de militares alemanes fue el escudo con la bandera española grabada en las mangas⁹²⁴.

De la misma manera que sus colegas del ejército de tierra y de las fuerzas aéreas, los españoles que sirvieron en la Marina alemana sólo podían ser desplegados en el Frente Este, con la intención de combatir a la Unión Soviética. De esta forma se cumplía con la «teoría de las tres guerras», creada y difundida por el régimen franquista⁹²⁵. Según esta teoría, la Segunda Guerra Mundial no era una sino tres guerras que sucedían simultáneamente. La primera de ellas era la que Alemania, Italia y otros países del Eje luchaban contra la Unión Soviética. Ante esta guerra, el gobierno franquista se declaraba beligerante y, por tanto, envió tropas a colaborar con las fuerzas del Eje. La segunda guerra era la que Alemania e Italia mantenían contra el resto de Aliados – fundamentalmente Gran Bretaña y los Estados Unidos –, conflicto en el cual las autoridades españolas se declaraban neutrales. Y, por último, la tercera guerra era la que se disputaba entre el Imperio Japonés y los Estados Unidos, para con la cual España se declaraba pro estadounidense⁹²⁶.

Dentro del escenario del Frente Este, todos los participantes en la comisión Fernández Martín sirvieron en el mar Báltico Oriental, en la zona administrativa que los alemanes denominaron «Comisariado del Reich para las tierras del este» [*Reichskomisariat Ostland*], bajo las órdenes del comandante supremo de la Marina en los Países Bálticos, el contralmirante Theodor Burchardi. Burchardi tenía bajo su autoridad todas las instalaciones navales – talleres, arsenales, fábricas, cuarteles, hospitales etc. – de la región, así como las guarniciones, destacamentos de artillería de costa y, por supuesto, los medios navales desplegados tanto en las costa báltica así como en la finlandesa. El objetivo prioritario que debía conseguir con estos medios era defender estas dos costas de la flota soviética que se encontraba anclada en la bahía del río Neva, que desemboca en la ciudad

924 ESCUADRA, Alfonso: *Bajo las banderas de la Kriegsmarine*, op.cit. p. 43

925 PRESTON, Paul: *Franco «Caudillo de España»*, Mondadori, Barcelona, 1998, p. 616

926 Las relaciones hispano-japonesas durante los primeros años de la dictadura fueron complejos, pues si bien en un primer momento tendieron al acercamiento – con el reconocimiento español del régimen títere de Manchukuo, incluso realizando misiones económicas y de «amistad» – estas se enfriaron debido, entre otros, a las presiones estadounidenses. RODAO, Florentino: «Japan and the Axis, 1937-8: Recognition of the Franco Regime and Manchukuo», *Journal of Contemporary History*, 2009, vol. 44, nº 3, pp. 431-447

de, entonces, Leningrado. El principal escenario de actuación de las fuerzas navales alemanas en la zona era el golfo de Finlandia, donde se llevaron a cabo tareas anti-submarinas y de defensa del tráfico comercial que conectaba Alemania con Suecia y Finlandia, y donde sirvieron la mayoría de los españoles que fueron parte de la Marina alemana⁹²⁷.

El 19 de noviembre de 1942, los integrantes de la comisión llegaron a Finlandia, al puerto de Helsinki, desde donde fueron enviados, un día después, a la base que ocuparían durante los siguientes cuatro meses: la ciudad de Kotka, en el sureste del país⁹²⁸. Las unidades que operaban en esa base estaban dirigidas por el contralmirante Kurt Böhmer⁹²⁹ desde su puesto de mando flotante en el buque *F-3 Hai*. Este oficial, que sirvió durante la guerra civil española como parte de la tripulación del acorazado *Admiral Scheer* en la Patrulla de Control Naval, fue el jefe de todos los marinos españoles de esta comisión⁹³⁰.

Las unidades a cuyo mando se encontraba Böhmer estaban desplegadas en el mar Báltico Oriental, en el denominado golfo de Finlandia, manteniendo el bloqueo a las fuerzas navales soviéticas que se encontraban encajonadas en el puerto de Leningrado. Como se ha mencionado, una de las funciones clave de esta agrupación era la de combatir a las fuerzas submarinas soviéticas que podían amenazar el tráfico comercial que navegaba por dicho mar. Uno de los modos de ataque empleados por parte de la flota submarina soviética consistía en desplegar minas por las rutas marítimas más transitadas. Para detener o hacer frente a este tipo de amenazas, las fuerzas navales alemanas desplegadas en este escenario llevaron a cabo numerosas operaciones como la colocación de redes anti-submarinos o el rastreo de minas con buques dedicados a tal cometido. Asimismo, se trató de impedir el despliegue de los submarinos soviéticos mediante el establecimiento de campos de minas en el Golfo de Finlandia. En todas estas tareas participaron los militares españoles.

Los marinos fueron repartidos entre las diferentes flotillas que participaban en estas acciones. El

927 La Operación Barbarroja afectó sobremanera a la flota soviética, la cual se encontraba en pleno proceso de reestructuración y reconstrucción. La flota del mar Báltico, especialmente, sufrió la retirada desde sus bases en los países bálticos a Leningrado, quedando encajonada en la base de Kronstadt. Debido a ello, en este escenario, los marinos soviéticos centraron sus esfuerzos en la guerra submarina contra los mercantes alemanes y fineses que navegaban en este mar. MONAKOV, Michail S., ROHWER, Jürgen: *Stalin's ocean-going fleet. Soviet naval strategy and shipbuilding programmes 1935-1953*, Frank Cass, Londres, 2001, pp. 145-146, 168.

928 ESCUADRA, Alfonso: *Bajo las banderas de la Kriegsmarine*, op.cit. p. 48

929 Su cargo era el de Líder de la patrulla buscaminas «Este» [*Führer der Minensichverbände "Ost"*].

930 Debido a su servicio como primer oficial en el acorazado recibió, el 6 de junio de 1939, la Cruz española en plata. DÖRR, Manfred: *Die Rittkreuzträger der Überwasserstreitkräfte der Kriegsmarine*, vol. 1, Biblio Verlag, Onasbruck, 1995, p. 64

oficial al mando de la comisión fue el único de ellos que no fue designado a una flotilla de este tipo, ya que se le asignó al Estado Mayor del contralmirante Böhmer.

El teniente del cuerpo de máquinas Antonio Sánchez Gutiérrez, el alférez Manuel Arnaíz Torres y el sargento mecánico Julio Barros Pereira fueron a servir a la 1ª Flotilla Dragaminas [*1. Räumbootsflotille*], al mando del capitán de corbeta Erich Klünder⁹³¹. La misión específica de esta flotilla era la de rastrear la zona entre la punta de Porkala y la costa estonia al a altura de Kallbada, en busca de minas⁹³².

El resto de los integrantes de la comisión sirvieron bajo las órdenes del teniente de navío Erich Köplin, en la 12ª Flotilla de Caza de Submarinos [*12. Unterseebootejagdflotille*]. Cinco de ellos participaron en las operaciones de búsqueda de sumergibles soviéticos que realizó esta flotilla: los tenientes de navío Francisco Reina y Agustín Miralles, los sargentos mecánicos José María Pérez y José Cernada, así como el capitán de corbeta Antonio Cardona. Además de la caza de submarinos, esta formación también se dedicó a minar los accesos de la bahía en torno a la fortaleza de Kronstadt, frente a Leningrado, para que los buques allí anclados no pudiesen escapar⁹³³.

El 16 de diciembre, la emisora de radio de la embajada española en Berlín recibió un mensaje relacionado con estos marinos que servían en la Marina alemana. En él se comunicaba que, mediante un decreto aprobado en el Consejo de Ministros del 12 de diciembre de 1942, el tiempo que los oficiales y suboficiales emplearían en la comisión sería considerado como tiempo de servicio en campaña y, por tanto, «proced[ía] reconocerle [a la Comisión] los beneficios inherentes a toda campaña, por ser este el concepto del destino que ocupa[ban]»⁹³⁴. Este cambio en la situación legal de los marinos supuso un aumento salarial y la posibilidad de ganar condecoraciones, además de las pensiones a ellas adscritas. Por tanto, y pese a que en el mismo documento se reconoce que los marinos han viajado a Alemania a «practicar en los buques de aquella Marina», se reconoció la labor bélica que estos hombres realizaron.

En enero de 1943, debido a las duras condiciones del invierno en esta región, se suspendieron las

931 Este marino también sirvió en aguas españolas durante al menos tres meses ya que le fue otorgada la Cruz española en bronce. DÖRR, Manfred: *Die Ritterkreuzträger der Überwasserstreitkräfte der Kriegsmarine*, vol. 1, Biblio Verlag, Onasbruck, 1995, p. 336

932 BA-MA, RM 70/4, Diario de operaciones de la 1ª Flotilla Dragaminas

933 BA-MA, RM 74/24, Diario de operaciones de la 12ª Flotilla de Caza de Submarinos

934 ESCUADRA, Alfonso: *Bajo las banderas de la Kriegsmarine*, op.cit. p. 74

operaciones navales, por lo que las flotillas que operaban en el Golfo de Finlandia fueron enviadas a pasar revisiones técnicas en los astilleros, para reparar posibles desperfectos y carenar las embarcaciones⁹³⁵. Por tanto, y para que los marinos españoles no desaprovechasen el tiempo esperando a que los buques estuviesen listos, se les envió a nuevos destinos para que continuasen con su formación, bien en flotillas de adiestramiento, bien asistiendo a prácticas organizadas por las escuelas navales alemanas⁹³⁶. Como ejemplo, el teniente del cuerpo de máquinas Ramón Rodríguez Dopico fue enviado a instruirse a la Escuela de Mecánicos de la Marina alemana en Wesermünde dejando, por tanto, el frente de combate. El teniente de navío Reina Carvajal fue trasladado a la base de Gotenhafen – hoy en día Gdynia, en Polonia –, donde se llevaban a cabo prácticas con sumergibles. De esta manera se pretendía que el teniente de navío aumentara su experiencia en el manejo de los submarinos alemanes para poder dirigir – y posteriormente instruir a otros en ello – el primero que estaba siendo construido en España⁹³⁷. Reina Carvajal había sido previamente comandante del submarino *General Sanjurjo* y, al mismo tiempo, había ostentado el puesto de profesor en la Escuela de Submarinos de la Armada, por lo que la elección de este oficial para entrenarse en el uso de un tipo de submarino que, previsiblemente, iba a ser parte de la Armada, parece lógico. Este oficial fue integrado en la 27ª Flotilla de entrenamiento de submarinos [27. *Unterseeboots Ausbildungsflotille*], la cual era dirigida por el capitán de corbeta Erich Topp, veterano de la lucha submarina⁹³⁸. Siendo parte de esta flotilla, el teniente de navío español pudo tomar parte en ejercicios de entrenamiento, salidas al mar y maniobras ofensivas con torpedos⁹³⁹.

El 5 de marzo de 1943, los comisionados españoles recibieron nuevas órdenes por parte de la Marina alemana, en las cuales se les ordenaba dejar sus destinos y presentarse en la sede del OKM por haber cumplido el tiempo de servicio de cuatro meses⁹⁴⁰. Una vez en Berlín, los comisionados tuvieron que devolver los uniformes alemanes – aunque, según los testimonios recogidos por Escuadra, alguno se

935 BA-MA, RM 61-V/45, Diario de operaciones del Jefe de la Patrulla Buscaminas «Este», entrada del 15 de enero de 1943

936 ESCUADRA, Alfonso: *Bajo las banderas de la Kriegsmarine*, op.cit. p. 85

937 Se hace referencia aquí a lote de seis submarinos alemanes que comenzó a construirse en España y de los cuales, sólo el primero se finalizó, como se ha visto en el capítulo 5.

938 Erich Topp fue uno de los oficiales de submarino que más buques aliados hundió junto a su tripulación durante la Segunda Guerra Mundial, hundiendo durante el conflicto 35 mercantes y el destructor estadounidense *Reuben James*. <https://uboat.net/men/topp.htm>, consultado el 9 de octubre de 2019.

939 Tras la guerra, el 27 de junio de 1946, el ya capitán de corbeta Fernando Reina Carvajal falleció a bordo del submarino *C-4* junto a los 45 hombres de la tripulación en el transcurso de unos ejercicios navales. ABC, 29 de junio de 1946. Como consecuencia de ello, se otorgó a los dos hijos e hija de Reina Carvajal, «plazas de gracia en las Escuelas y Academias de la Armada» – o similares, en el caso de la hija – por considerarse el fallecimiento como sucedido en campaña. Diario oficial del Ministerio de Marina, 25 de febrero de 1947.

940 ESCUADRA, Alfonso: *Bajo las banderas de la Kriegsmarine*, op.cit. p. 88

quedó con el escudo español que estaba bordado en las mangas – y redactar una memoria sobre sus experiencias en la cual se explicasen cuáles habían sido sus desplazamientos y en qué actividades se habían visto envueltos en sus meses de servicio en la Marina alemana. Al parecer, como compensación por el servicio realizado en la Marina alemana, la Armada española gratificó económicamente a algunos integrantes de la Comisión, recibiendo el jefe de la misma 1.000 pesetas-oro por cada mes de servicio y el resto de los oficiales 900, en concepto de «Comisión del Servicio Especial en Alemania»⁹⁴¹. Esta recompensa supuso para los oficiales recibir, aproximadamente, seis veces su sueldo como premio por su *aventura* alemana, a lo que había que añadir el pago de viáticos, lo cual suponía 0,40 pesetas-oro por kilómetro. No hay registro de que los suboficiales, que también tomaron parte de la comisión de igual manera que los oficiales recibiesen compensación monetaria alguna. Tras redactar la memoria y pasar a vestir los uniformes de la Armada española, los marinos españoles abandonaron Berlín el 9 de marzo, llegando dos días más tarde a la frontera franco-española en Irún⁹⁴².

Tras la vuelta, algunos de los miembros de la comisión fueron asignados a nuevos destinos relacionados con los tipos de empleo que habían realizado en la Marina alemana – guerra anti minas, anti submarina – para aprovechar así los conocimientos adquiridos durante esta «estancia de prácticas», así como para, en teoría, que estos conocimientos fuesen transmitidos a sus colegas y alumnos⁹⁴³.

Nombre	Rango	Nuevo destino
Pedro Fernández Martín	Capitán de navío	Jefe de la 1º flotilla de destructores
Antonio Cardona Rodríguez	Capitán de corbeta	Comandante del minador <i>Plutón</i>
Francisco Reina Carvajal	Teniente de navío	Profesor de Minas y Rastas en la Escuela del Arma Submarina. Comandante del submarino <i>C-1</i>
Agustín Miralles de Imperial y Díaz	Teniente de navío	Miembro de la Comisión Permanente de la Armada

941 *Ibidem* p. 90

942 *Ibidem*, p. 91

943 La tabla es de elaboración propia, basándose en los datos de ESCUADRA, Alfonso: *Bajo las banderas de la Kriegsmarine*, *op.cit.* p. 91

Manuel Arnaíz Torres	Teniente de navío ⁹⁴⁴	Crucero <i>Canarias</i>
Ramón Rodríguez Dopico	Teniente de Máquinas	Destructor <i>José Luís Díez</i>
Antonio Sánchez Gutiérrez	Teniente de Máquinas	Destructor <i>Lepanto</i>
José Cernada López	Sargento de Máquinas	Crucero <i>Navarra</i>
José María Pérez Casanova	Sargento de Máquinas	Buque escuela <i>Galatea</i>
Antonio Martínez Lorenzo	Sargento de Máquinas	Destructor <i>Gravina</i>
Julio Barros Pereira	Sargento de Máquinas	Crucero <i>Canarias</i>

La Comisión Fernández de la Puente

Antes incluso de la vuelta a España de la primera comisión, ya se había empezado a preparar una segunda tanda de oficiales y suboficiales españoles que sirviesen en la Marina alemana. Al igual que la primera comisión, esta iba a durar cuatro meses, fue de carácter reservado y, los marinos fueron seleccionados, no voluntarios. Asimismo, el tiempo de servicio en la comisión fue contabilizado, al igual que las primeras semanas de servicio de la primera comisión, como tiempo de servicio en el destino previo. Del mismo modo, los miembros de este grupo sirvieron diseminados por diferentes unidades de la Marina alemana, aunque, debido a la evolución de ciertos acontecimientos que se explicarán posteriormente, su experiencia dentro de las fuerzas armadas alemanas fue diferente al de la comisión previa. Al igual que en el caso del grupo de marinos previo, esta comisión recibió el nombre de los apellidos del oficial al mando de la misma: el capitán de corbeta Federico Fernández de la Puente y Gómez. El resto de participantes fueron⁹⁴⁵:

Nombre	Rango	Destino Previo
Federico Fernández de la Puente y Gómez	Capitán de corbeta	Base naval de El Ferrol
José García de Quesada y de Gregorio	Alférez de navío	Destructor <i>Almirante Valdés</i>
Alfonso Gómez Suárez	Alférez de navío	Destructor <i>Almirante Antequera</i>
Isidoro González-Adalid Rodríguez	Alférez de navío	Destructor <i>Ciscar</i>

944 Manuel Arnaíz Torres fue ascendido durante el tiempo que duró la comisión, por corresponderle así por antigüedad.

945 Cuadro de elaboración propia, datos de ESCUADRA, Alfonso: *Bajo las banderas de la Kriegsmarine, op.cit.* pp. 99-

Fernando Moreno Reyna ⁹⁴⁶	Alférez de navío	Destructor <i>Sánchez Barcaiztegui</i>
Amadeo Ferro Freire	Teniente de máquinas	Minador <i>Neptuno</i>
Gumersindo Vila Otero	Teniente de máquinas	Destructor <i>Almirante Antequera</i>
José Carneiro Camiño	Sargento maquinista	Minador <i>Vulcano</i>
Constantino García Martínez	Sargento maquinista	Crucero <i>Almirante Cervera</i>
Bienvenido Manrubia Ruiz	Sargento maquinista	Crucero <i>Navarra</i>
Francisco Regueiro Martínez	Sargento maquinista	Crucero <i>Canarias</i>

Como puede verse, los oficiales de esta comisión eran de un rango inferior a los que fueron parte de la primera, siendo la mayoría de ellos alféreces de navío que, si bien tenían experiencia de combate – algunos como Moreno Reyna se habían unido a la causa sublevada siendo guardamarina en buque escuela *Juan Sebastián Elcano* – acababan de terminar sus estudios que les confirmaban como alféreces de navío⁹⁴⁷. Dejando eso de lado, la composición de los dos grupos es prácticamente igual: un jefe, cuatro oficiales del Cuerpo General de la Armada, dos oficiales del Cuerpo de Máquinas y cuatro sargentos mecánicos. Según las declaraciones recopiladas por Alfonso Escudra, el grupo de alféreces de navío de esta comisión servía en la misma base de El Ferrol que el capitán de corbeta Fernández de la Puente, donde pudieron reunirse para comentar la misión antes de dirigirse a Madrid para juntarse con el resto de marinos y partir a Berlín.

La comisión salió de Madrid el 2 de abril de 1943, llegando a la capital germana una semana antes de lo que la Marina de guerra alemana había esperado, lo que les permitió hacer algo de turismo por la ciudad, algo afeada – según los comentarios de los protagonistas – por las tareas de camuflaje de la defensa antiaérea⁹⁴⁸. Tras presentarse en la sede del OKM, los españoles recibieron sus nuevos uniformes e instrucciones. Diez días después la Marina alemana cursó las órdenes de destino para los comisionados, siendo la mayoría de ellos destinados a la base naval de Reval – en la actual Estonia –, bajo el mando del ya conocido contralmirante Kurt Böhmer. En esta base se les entregaron las

946 El entonces alférez de navío Fernando Moreno de Alborán y Reyna – el «de Alborán» es resultado del ennoblecimiento del padre del mentado, el marqués de Alborán Francisco Moreno y Fernández – escribió posteriormente, en colaboración con su hermano Salvador los cuatro tomos que componen la ya citada obra acerca de la parte naval de la guerra civil española.

947 Debido a las carencias de personal y, especialmente, de oficialidad, durante la guerra civil las fuerzas armadas sublevadas crearon el rango de alférez provisional, otorgándose a jóvenes de entre 20 y 30 años con estudios de Bachillerato. Una vez finalizada la guerra, a muchos de ellos se les dio la oportunidad de pasar a la escala regular de oficiales tras realizar una serie de cursos educativos. CANCIO, Raúl C.: *Fuerzas especiales en la Guerra Civil Española*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2011, p. 164 y ALCALDE, Ángel: *Los excombatientes franquistas (1936-1965)*, Prensas Universitarias de Zaragoza, Zaragoza, 2014, p. 99

948 ESCUADRA, Alfonso: *Bajo las banderas de la Kriegsmarine*, op.cit. pp. 102-103

órdenes definitivas de embarque, señalando en qué buques tendrían que servir. Al igual que en la comisión previa, los recién llegados sirvieron en la zona del Golfo de Finlandia, colaborando en las mismas tareas de bloqueo a la flota soviética.

Sin embargo se ha de destacar aquí la primera diferencia en cuanto al destino de algunos de los marinos. El capitán de corbeta Fernández de la Puente y el alférez de navío García de Quesada y de Gregorio fueron destinados a la Agrupación de Adiestramiento de la Flota [*Ausbildungsverband der Flotte*] en el puerto de Gotenhafen, a las órdenes del vicealmirante August Thiele. Esta agrupación, creada a raíz de la reorganización de la flota alemana durante junio de 1941, tenía por objetivo proporcionar a las futuras dotaciones de los buques alemanes diferentes modalidades del programa de adiestramiento naval de combate⁹⁴⁹. Por tanto, se ve aquí que algunos de los comisionados fueron enviados directamente a instituciones de instrucción y no a unidades de combate, como ocurrió con los marinos del primer grupo. De lo que es posible que se pueda aducir que ya en esta comisión se empezó a primar más la vertiente educativa de estas comisiones que la puramente militar u operacional.

El 17 de abril, el grupo de españoles que servía a las órdenes del contralmirante Böhmer llegó a su destino⁹⁵⁰. Fueron presentados al contralmirante en su buque-cuartel general, el *F-3 Hai*, donde también les fue presentado el primer oficial de la plana mayor de Böhmer, el capitán de corbeta Günther Forstmann. Los comisionados fueron repartidos, como en la ocasión anterior, por las diferentes flotillas que operaban en la zona, ejerciendo diversos cometidos: colocación, rastreo y desactivación de minas, dragados y detección de submarinos.

Dentro de estas operaciones en las que participaron, es de destacar la colocación de una gigantesca red anti-submarina doble entre la isla estonia de Närگو y el faro finés de Porkkala, con una longitud de 40 km cada sección⁹⁵¹. La red se mantendría paralela a una de las rutas de suministro más importantes que conectaban los territorios ocupados por los alemanes con Finlandia. La operación fue llevada a cabo por una agrupación de buques creada *ex profeso*, siendo partícipes en la misma más de 140 embarcaciones. Los españoles allí presentes – como el alférez de navío Fernando

949 <https://www.axishistory.com/books/364-germany-kriegsmarine/kriegsmarine-flottenstreitkraefte/6415-befehlshaber-der-ausbildungsverbaendes-der-flotte>, consultado el 9 de octubre de 2019.

950 ESCUADRA, Alfonso: *Bajo las banderas de la Kriegsmarine*, *op.cit.* p. 122

951 Entre las dos secciones, que cubrían el mismo espacio, se dejaron 60 metros, por si en caso de que un submarino rompía una de las redes y la travesaba, no pudiese hacer lo mismo con la segunda. *Ibidem.* pp. 137-138

Moreno Reyna – colaboraron con el proyecto, tanto en la colocación de la red como en actividades de vigilancia y de mantenimiento de la misma, siendo esta una de las operaciones que más personal implicó dentro del escenario del Golfo de Finlandia.

Mientras tanto, los dos oficiales en el puerto de Gotenhafen formaron parte de las tripulaciones que realizaban ejercicios de entrenamiento, con la intención de proporcionar a las nuevas dotaciones los conocimientos necesarios para el combate naval. Ambos oficiales fueron destinados al crucero ligero *Leipzig*, en el cual embarcaron el 14 de abril⁹⁵². Allí se familiarizaron con los programas de instrucción de la Marina alemana, además de participar en los ejercicios navales. Estos dos oficiales no sólo se embarcaron en el crucero ligero, también tuvieron la oportunidad de, durante los ejercicios de entrenamiento, de visitar los cruceros pesados *Prinz Eugen* y *Nürnberg*. Existe una explicación para justificar la cantidad de unidades de superficie modernas que formaron parte de esta agrupación de entrenamiento. Desde 1943, debido a una serie de operaciones que, a opinión de Hitler, resultaron ser erróneas – como la que llevó al hundimiento del acorazado *Bismarck* –, el dictador dejó de dar su visto bueno a prácticamente cualquier tipo de operación que implicase a unidades de superficie⁹⁵³. Hitler llegó a amenazar con dar de baja y mandar al desguace a todos los buques de superficie y usar sus cañones para reforzar las defensas costeras. Si bien no se llegó a tal extremo, sí que se destituyó al gran almirante Erich Raeder de su puesto como Ministro de Marina y jefe de la Marina alemana adoptando el cargo simbólico de Inspector General de la Marina. Sólo el arma submarina gozó de la confianza del dictador, dejando la dirección de la Marina de guerra en las manos del – desde 1943 – gran almirante Karl Dönitz, hasta entonces jefe de la flota sumergible⁹⁵⁴. Debido a este cambio de rumbo, y por miedo a que la flota de superficie fuese hundida por su equivalente anglo-estadounidense, más poderosa, estos buques permanecieron en puerto, realizando tareas menores como la de adiestrar a los nuevos marinos. Gracias a esta situación, estos dos oficiales españoles pudieron acceder y conocer varios de los navíos más modernos de su tiempo.

Sin embargo, estos dos oficiales apenas sí permanecieron en el puerto de Gotenhafen unas semanas, ya que el 7 de mayo fueron trasladados a Berlín, donde se les dieron nuevas instrucciones⁹⁵⁵. Cuatro

952 *Ibidem*. p. 146-150

953 Sobre la crisis navla de 1943, MATA, Santiago: *Kriegsmarine. La flota de Hitler, op.cit.*, pp. 281-287

954 Los éxitos de la flota submarina durante los primeros compases de la guerra fueron los que crearon un aura de eficacia frente a la flota de superficie que, durante la mayor parte de la guerra, permaneció en puerto al igual que durante la Primera Guerra Mundial. Pero, como se ha visto en el capítulo 4, en 1943 los grandes éxitos de los submarinos alemanes hacía tiempo que habían acabado.

955 ESCUADRA, Alfonso: *Bajo las banderas de la Kriegsmarine, op.cit.* p. 158

días después, ambos militares llegaron a la base naval de Swinemünde – hoy Świnoujście, en Polonia –, pasando a embarcar en el acorazado de bolsillo *Admiral Scheer*, a las órdenes del capitán de navío Richard Rothe-Rot. Siendo parte de la tripulación del acorazado, participaron en varios ejercicios y maniobras, planificadas para entrenar a la tripulación. El alférez de navío García de Quesada, empero, dejó este destino el 26 de mayo, ya que volvió a ser reclamado desde Berlín, aunque esta vez para una misión distinta a las que habían venido desarrollando el resto de comisionados.

La Comisión Urzáiz y el Programa Bär

Desde el comienzo de la guerra civil española, los oficiales de la Armada española se habían mostrado interesados en la adquisición de lanchas rápidas alemanas. Como se ha mostrado en un capítulo anterior, 5 de estas embarcaciones pasaron a formar parte de la Armada gracias a las ventas de material militar alemanas⁹⁵⁶. Pero este interés no se mitigó con la adquisición de estas 5 embarcaciones pues en el Programa Naval de 1939, la Armada planeó la construcción de 100 más de estas lanchas. Debido a la incapacidad técnica de la industria española para construir *motu proprio* tales embarcaciones, se acudió a la Marina alemana como posible benefactor de la Armada. Dentro de las posibilidades que ofrecían los avances técnicos y navales alemanes, los oficiales de la Armada estaban especialmente interesados en uno de los modelos más modernos de lancha torpedera, el S-38⁹⁵⁷.

Los primeros pasos para la construcción de lanchas rápidas alemanas en España fueron dados por la comisión técnica que, en junio de 1940, fue enviada a los astilleros encargados de la construcción de las lanchas: los astilleros Lürssen en Bremen⁹⁵⁸. Tras la vuelta de esta comisión técnica a España y la redacción de un detallado informe, el ministro de Marina Salvador Moreno Fernández dio vía libre para la compra de patentes tanto a los astilleros Lürssen – que poseían la patente de los cascos de las naves –, como a la empresa Daimler-Benz, propietaria de las patentes sobre los motores. Así mismo, el Ministro de Marina español emitió, el 28 de septiembre de 1940, la Comunicación de Operaciones número 433, en la que aprobaba la adopción de las lanchas S-38 como diseño básico para la fuerza de lanchas rápidas española. Hay que señalar que todos estos planes se hicieron en previsión de que

956 Véase el capítulo 2.

957 La «S» corresponde a lancha rápida en alemán: Schnelleboote. Para una ficha técnica de este tipo de embarcación:

WILLIAMSON, Gordon: *German E-Boats 1939-1945*, Osprey Publishing, Oxford, 2002, especialmente pp. 11-19

958 ESCUADRA, Alfonso: *Bajo las banderas de la Kriegsmarine*, op.cit. p. 174

tanto las empresas involucradas como la Marina alemana – que tenía la última palabra acerca de si se podía exportar tal o cual patente – diesen el visto bueno a esta cesión de conocimiento técnico y material, lo cual, como se ha explicado en un capítulo previo, no siempre fue así. El plan inicial aprobado por el Moreno Fernández contemplaba la construcción en España bajo las patentes alemanas de 20 unidades de estas lanchas⁹⁵⁹. Sin embargo, la reticencia de las empresas germanas a ceder su tecnología hizo que el plan quedase momentáneamente de lado.

Durante el verano de 1942 el Ministro de Marina volvió a dar prioridad a la construcción de las lanchas S-38, por lo que a finales de mayo se envió una nueva comisión técnica a Alemania, autorizada a cerrar contratos con las empresas requeridas, siempre con la aprobación y la mediación de la Marina de guerra alemana⁹⁶⁰. Al mando de dicha comisión se designó al capitán de corbeta Álvaro de Urzáiz y de Silva, jefe, en aquel momento, del Grupo de Lanchas Rápidas, con base en Cádiz⁹⁶¹. La Marina alemana aprobó las gestiones de esta comisión, facilitando las negociaciones entre las empresas y la comisión.

La comisión fue un éxito para la Armada española ya que se consiguieron dos acuerdos de cierta relevancia. El 20 de junio se firmó con la compañía Daimler-Benz la venta de 40 motores de lancha rápida además de las piezas de repuesto requeridas, y cuatro días más tarde se firmó otro acuerdo con los astilleros Lürssen para la cesión de los planos y las patentes requeridas para la construcción de las lanchas S-38⁹⁶². Tras ser ambos acuerdos aprobados por el Consejo de Ministros en Madrid, se comenzó a planificar la construcción de dichas embarcaciones. De haberse mantenido los plazos de construcción, se habrían requerido varios años hasta que la Armada española hubiese obtenido las primeras lanchas torpederas, pero un evento de primer orden aceleró la adquisición de las mismas.

El 8 de noviembre de 1942, fuerzas anglo-estadounidenses invadieron el Norte de África en lo que denominaron Operación Torch. Esta operación fue vista tanto por alemanes como por militares españoles como una amenaza hacia la soberanía española, instigando el miedo a una posible invasión

959 *Ibidem*, p. 174

960 *Ibidem*, pp. 175-177

961 En RODRIGUEZ, Mikel: *Espías vascos*, *op.cit.* p. 154 el autor afirma que el «oficial de la Marina Urzáiz» fue a Alemania a recoger unas lanchas rápidas y acabó combatiendo en el Báltico. No se especifica de dónde proviene dicha información y no se ha encontrado prueba alguna de que así fuera. Quizás el autor llegó a esta conclusión tras mezclar las comisiones de oficiales que sí sirvieron en el Báltico con la Comisión Urzáiz, que tuvo un objetivo diferente. Urzáiz era, desde el 28 de agosto de 1939, el comandante del Grupo de Lanchas Rápidas, BOE, 29 de agosto de 1939.

962 ESCUADRA, Alfonso: *Bajo las banderas de la Kriegsmarine*, *op.cit.* p. 178

aliada de la Península Ibérica. Este miedo a una posible invasión, llevó a los marinos españoles a exigir una urgente mejora de la flota, mejora que sólo podría conseguirse mediante la compra de armamento a Alemania, ya que era el único país dispuesto a hacer tales ventas.

Desde las fuerzas navales alemanas eran conscientes de la importancia estratégica española, y de la amenaza que podría suponer para las posiciones alemanas que los Aliados invadiesen la Península Ibérica⁹⁶³. Por ello se desarrollaron nuevas conversaciones entre las autoridades de ambos países para que España adquiriese nuevo material militar. Dentro de las negociaciones que se llevaron a cabo entre el gobierno español y el alemán, el monto correspondiente al material naval fue el segundo más importante, con un valor de más de 65 millones de marcos, sólo detrás del material destinado al Ejército de Tierra⁹⁶⁴. La venta incluyó 30 baterías antiaéreas, 189 cañones, 20 motores diésel, bombas, minas, municiones, periscopios, material óptico, radios y material de construcción, así como 6 lanchas rápidas⁹⁶⁵. Este acuerdo de venta, que tras meses de negociación se firmó en agosto de 1943, fue denominado por los alemanes como Programa Oso [*Programm Bär*] y por los españoles como Plan Barajas. Sin embargo, sólo una parte de lo acordado llegó a hacerse realidad ya que en noviembre de 1944 todavía quedaba el 25% del material por suministrar. Esto probablemente se debió a la cantidad de dinero comprometido – más de 216 millones de marcos – una cantidad difícil de reunir para la maltrecha economía española, pero también estuvo influenciado, con toda seguridad, por las necesidades y limitaciones de la propia producción industrial alemana que tuvo que hacer frente a las cuantiosas pérdidas de material en los múltiples frentes, la escasez de materias primas – combustible principalmente – y los constantes bombardeos aliados a sus zonas industriales⁹⁶⁶.

Como parte del programa Bär, la Marina alemana ofreció instruir al personal español que tuviese que hacerse cargo de las lanchas rápidas⁹⁶⁷. El 21 de mayo, el capitán de corbeta Álvaro de Urzáiz fue llamado por el Estado Mayor de la Armada – probablemente por su experiencia en tierras germanas y

963 Así se ha mostrado en el capítulo dedicado a los planes Felix e Isabella.

964 La siguiente información económica procede de GARCÍA PÉREZ, Rafael: *Franquismo y Tercer Reich*, op.cit. p. 484

965 Para ver un desglose completo del programa Bär, tanto en el aspecto naval como en el resto, GARCÍA PÉREZ, Rafael: *Franquismo y Tercer Reich*, op.cit. p. 401, LEITZ, Christian: *Economic relations between Nazi Germany and Franco's Spain 1936-1945*, op.cit. pp. 163 y ss. y MOLINA FRANCO, Lucas: *La ayuda militar alemana a España 1939-1945*, Tesis doctoral inédita, Universidad de Valladolid, 2014

966 Un resumen de la situación económica alemana en la época, centrándose en disputar el mito del «milagro armamentístico» alemán creado por Albert Speer en TOOZE, Adam: *The Wages of Destruction. The making and breaking of the nazi economy*, op.cit., pp. 619-660

967 ESCUADRA, Alfonso: *Bajo las banderas de la Kriegsmarine*, op.cit. p. 182

su papel en la negociación para la venta de patentes de lanchas rápidas – para liderar una nueva comisión de marinos que serían instruidos en Alemania. La función principal del capitán de corbeta no sería la de participar en estos cursos de instrucción, sino supervisar a los marinos españoles que participasen, así como el desarrollo del adiestramiento. La comisión Urzáiz fue dividida en tres grupos⁹⁶⁸, cada uno de los cuales con los hombres necesarios para tripular dos de las lanchas. El primer grupo estuvo formado por 34 marineros y 4 suboficiales, liderados por los alférez de navío José García de Quesada y de Gregorio, y Alfonso Gómez Suárez. Como se recordará, ambos se encontraban destinados en unidades alemanas, siendo parte de la comisión Fernández de la Puente. Quizás debido al giro en la política exterior franquista, centrada en mostrarse como un país verdaderamente neutral, se decidió canibalizar a la comisión Fernández de la Puente y destinar a los marinos que estaban sirviendo en unidades de combate alemanas a este programa de entrenamiento⁹⁶⁹. Así, al igual que en el caso de la División Azul – que comenzó a retirarse en octubre de 1943 –, se fue retirando al personal español en puestos de combate dentro de las fuerzas armadas españolas, usando en el caso de la Armada, la comisión Urzáiz como vía de escape.

Al contrario que en las comisiones previas y por tener esta un carácter únicamente instructivo, los marinos españoles participantes vistieron sus propios uniformes españoles ya que no se integraron dentro de unidades alemanas. Por ello, se obligó a los dos alférez de navío redestinados a la comisión Urzáiz a que devolviesen sus uniformes alemanes, para pasar a vestir de nuevo el uniforme español⁹⁷⁰.

El 31 de mayo los comisionados de Bär I llegaron a la base naval alemana de Swinemünde, donde pasaron a formar parte de la Flotilla-Escuela de Lanchas Rápidas [*Schnellbootsschulflotille*], a las órdenes del teniente de navío Erich Werner Siegfried Götz von Mirbach⁹⁷¹. Los españoles fueron asignados a dos de estos buques, la lancha *LT-21* que quedó a los mandos de García de Quesada y la *LT-22* a las órdenes de Gómez Suárez⁹⁷².

968 En aras de facilitar la comprensión del lector, se han denominado estos grupos como Bär I, Bär II y Bär III

969 Hubo, empero, casos de favoritismo hacia la Marina alemana tras ese supuesto giro, como en el ya visto caso del sumergible *U 123*.

970 ESCUADRA, Alfonso: *Bajo las banderas de la Kriegsmarine*, op.cit. p. 183

971 Götz von Mirbach era un reconocido comandante de lanchas torpederas. Al mando de este tipo de embarcación recibió numerosas condecoraciones como la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro en 1940 y la Medalla de Lanchas Rápidas con Diamantes en 1944, DÖRR, Manfred: *Die Rittkreuzträger der Überwasserstreitkräfte der Kriegsmarine*, vol. 2, Biblio Verlag, Onasbruck, 1996, p.62

972 ESCUADRA, Alfonso: *Bajo las banderas de la Kriegsmarine*, op.cit. p. 188

Los primeros días de instrucción consistieron en clases teóricas, además de embarcar en las lanchas conjuntamente con marinos alemanes, de tal modo que por cada puesto en la embarcación había un marino español y uno alemán. Este último tenía como labor instruir a su contrapartida española en las acciones y movimientos que debía cumplir en cada situación o maniobra. Los oficiales, por su parte, salieron a la mar en lanchas con tripulaciones y mandos alemanes, aprendiendo a comandar operaciones con este tipo de embarcación como parte de su entrenamiento. Dentro de las maniobras que tenían que aprender y practicar los marinos españoles se encontraban la navegación en flotilla, el abandono del buque, operaciones de salvamento y el uso del sistema de comunicación por banderas. Tras dos días entrenando y aprendiendo mediante este método de «doble mando», las dotaciones alemanas fueron sustituidas progresivamente por las españolas, sin perder en ningún momento la tutela germana que evaluaba la evolución de los marinos españoles⁹⁷³.

La tarde del 21 de junio, el agregado naval español en Berlín, el capitán de fragata Manuel Espinosa Rodríguez, visitó a las tripulaciones españolas en Swinemünde. Al día siguiente supervisó maniobras y ejercicios realizados por las lanchas *LT-21* y *LT-22*, considerando la operación de entrenamiento todo un éxito⁹⁷⁴.

Tres días después de esta demostración, llegó a Berlín el segundo grupo de españoles a instruir, al que se denominará Bär II. Como oficiales al mando de esta nueva expedición se envió a los alférez de navío Fernando Moreno Reyna e Isidoro González-Adalid Rodríguez, que tuvieron que dejar sus puestos como parte de la comisión Fernández de la Puente, al igual que sus otros dos compañeros hicieron previamente⁹⁷⁵. El primero de los alféreces se hizo cargo de la lancha *LT-24* mientras que el segundo se haría con la *LT-23*. A diferencia del grupo Bär I, Bär II no fue entrenado por marinos alemanes sino por sus compañeros que acababan de terminar la instrucción, de modo que pudiesen adquirir los conocimientos requeridos más rápido que el grupo anterior, ya que no tendrían que lidiar con la barrera del idioma⁹⁷⁶. Por lo demás, Bär II siguió las mismas pautas de entrenamiento que las

973 Un relato sobre estos entrenamientos en ESCUADRA, Alfonso: *Bajo las banderas de la Kriegsmarine*, op.cit. pp. 198-203 El sistema de comunicaciones con banderas era único para este tipo de embarcación, pues la velocidad a la que tenían que operar y el ruido que producían los motores imposibilitaba el uso de sistemas de radio. Tampoco el radar funcionaba adecuadamente en este tipo de navío. WILLIAMSON, Gordon: *German E-Boats 1939-1945*, Osprey Publishing, Oxford, 2002, pp. 18-19

974 ESCUADRA, Alfonso: *Bajo las banderas de la Kriegsmarine*, op.cit. p. 205

975 Durante su traslado desde su puesto en el Frente Este a la base de Swinemünde, el alférez de navío Moreno Reyna, según su testimonio, pudo visitar uno de los hospitales de la División Azul en Reval – actual Tallin – donde confraternizó con los hombres de esta unidad, que se sorprendieron de ver a un marino español vistiendo el uniforme de la Marina alemana ESCUADRA, Alfonso: *Bajo las banderas de la Kriegsmarine*, op.cit. p. 214

976 Al igual que en comisiones anteriores, los miembros de estos grupos de marinos – a excepción del capitán de corbeta

tripulaciones anteriores, llevando a cabo los mismos ejercicios y maniobras.

Durante estos días es cuando el capitán de corbeta Urzáiz fue informado de que las lanchas a entregar a la Armada española iban a ser las mismas que las que estaban usando los marinos españoles para entrenarse. Por ello, Urzáiz pidió en un informe enviado el 25 de junio al Almirante en jefe del Estado Mayor de la Armada, el vicealmirante Alfonso Arriaga Adam⁹⁷⁷, el envío a Alemania de un oficial mecánico que supervisase los motores de las lanchas. Este tipo de embarcación se diseñó con la intención de que operasen usando la gran potencia de sus motores para aproximarse a los buques enemigos y soltar uno o dos torpedos, regresando posteriormente a su base a igual velocidad, cubriendo su retirada con humo u otro tipo de mecanismo defensivo similar⁹⁷⁸. Durante el proceso de aproximación al enemigo, la única protección de la que contaban estas frágiles embarcaciones era la velocidad a la que operaban, la cual limitaba la posibilidad de que las fuerzas enemigas apuntasen sus armas contra ellas. Por tanto es comprensible que se pidiese la revisión de dichos motores por parte de un oficial mecánico, ya que la utilidad de las lanchas dependía del buen estado de dichos componentes.

Respondiendo a la petición del capitán de corbeta Urzáiz, se ordenó al teniente del cuerpo de máquinas Amadeo Ferro Freire que dejase su puesto en el Golfo de Finlandia y se presentara, con su uniforme español – por lo tanto dejando de servir en la Marina alemana – en Swinemünde⁹⁷⁹. El 6 de junio Ferro Freire llegó a dicha base, dedicándose desde entonces a comprobar y vigilar el estado, uso y funcionamiento de los motores de estas embarcaciones.

Pocos días después de la llegada del teniente de máquinas Ferro Freire, a los miembros del grupo Bär I se les ordenó regresar a España, pues la instrucción del grupo Bär II prácticamente había finalizado, de modo que su estancia en Alemania no tenía ya más razón de ser. El 26 de junio, los componentes de este grupo llegaron a España, con excepción de tres marinos: el capitán de corbeta Urzáiz que siguió supervisando el programa de entrenamientos, el sargento maquinista Gonzalo Ares Martínez que, junto al teniente de máquinas Ferro Freire permaneció en Alemania para facilitar el aprendizaje al personal encargado de las máquinas, y el marinero mecánico Luis Rey, que permaneció en un

Urzáiz – desconocían el idioma alemán, según el testimonio del entonces alférez de navío Moreno Reyna. *Ibidem*, p. 100

977 En el cargo desde septiembre de 1942, BOE, 23 de septiembre de 1942.

978 Para un desarrollo del uso operativo de este tipo de embarcaciones, WILLIAMSON, Gordon: *German E-Boats 1939-1945*, Osprey Publishing, Oxford, 2002, pp. 20-24, 33-43.

979 ESCUADRA, Alfonso: *Bajo las banderas de la Kriegsmarine*, *op.cit.* p. 229

hospital, enfermo de pleuresía⁹⁸⁰.

Estando el entrenamiento del grupo Bär II a punto de terminar, la Marina alemana anunció que la entrega de las 6 lanchas S-38 se haría en el puerto de Burdeos entre el 15 de julio y el 20 de agosto. Además de las embarcaciones en sí mismas, se les proveería a cada una de ellas de dos torpedos⁹⁸¹. La Marina alemana insistió en este comunicado en que las lanchas debían ser conducidas a España por tripulaciones españolas, por lo que la Armada española se tuvo que apresurar a enviar al tercer grupo de marinos a Swinemünde, a ser entrenados⁹⁸².

El tercer y último grupo estuvo formado por 28 marineros, 6 cabos, cuatro suboficiales y los dos oficiales encargados de dirigir las lanchas. Como los cuatro alféreces de la Comisión Fernández de la Puente ya habían pasado por el programa de entrenamiento de lanchas torpederas y no quedaban más oficiales españoles de graduación equivalente en Alemania, además de los marineros y suboficiales también se enviaron a dos nuevos oficiales a que se entrenasen en el manejo de estas embarcaciones: el alférez de navío Jaime Gómez-Pablos Duarte y el también alférez de navío Ricardo Jara Serantes. El primero dejó su puesto en el destructor *Sánchez Barcáiztegui* y el segundo en el destructor *Antequera*.

El 1 de julio recibieron sus pasaportes para partir a Alemania, lo cual muestra la urgencia con la que la Armada tuvo que reaccionar y planificar el viaje de estos marinos que debían estar entrenados para entre mediados de julio y agosto, cuando Alemania entregaría las lanchas. El grupo Bär III fue instruido por el grupo de marinos previo, replicando el modelo de entrenamiento que experimentaron sus compañeros de los grupos I y II.

El 16 de julio, los integrantes del grupo Bär II regresaron a España. Once días después, el 27, aquellos pertenecientes al grupo Bär III dejaron también la base de Swinemünde para, vía Berlín, regresar a España⁹⁸³.

El teniente de máquinas Ferro Freire, que se encargó del control mecánico de las lanchas, regresó

980 *Ibidem*, p. 218

981 Estas embarcaciones contaban con dos tubos lanzatorpedos, por lo tanto los alemanes vendieron las lanchas con la munición necesaria para un ataque.

982 Sobre el grupo Bär III, ESCUADRA, Alfonso: *Bajo las banderas de la Kriegsmarine*, op.cit. p. 227

983 ESCUADRA, Alfonso: *Bajo las banderas de la Kriegsmarine*, op.cit. pp. 234, 241

también a España con estos grupos de marinos, pero en cuanto regresó, fue enviado de nuevo al extranjero, esta vez a Burdeos donde se iba a escenificar la entrega de las lanchas, para participar en la ceremonia⁹⁸⁴. Para la entrega de las seis S-38 se enviaron a los grupos de marinos instruidos en Alemania a esta ciudad francesa, a donde fueron llegando durante los últimos días de julio de 1943. Una vez allí, y divididas en dotaciones para cada embarcación, los marinos comprobaron el estado de las embarcaciones, primero realizando pruebas con los motores y, posteriormente, realizando ejercicios de navegación. Una vez hechas las pruebas, se procedió a realizar los actos oficiales de entrega de las lanchas, sucediéndose por tandas – una por cada dos lanchas – entre el 29 y el 31 de julio, estando presente la máxima autoridad de la Marina alemana en la zona, el contralmirante Heinrich Wagner, comandante del arsenal de Burdeos [*Kriegsmarinearsenal Bordeaux Kommandant*] y el capitán de fragata Urzáiz⁹⁸⁵.

Desde Alemania se siguieron enviando repuestos para las embarcaciones durante el resto de 1943, siendo las lanchas incorporadas oficialmente a la Armada española el 11 de noviembre de dicho año⁹⁸⁶. Como recompensa y en agradecimiento por la colaboración y el esfuerzo por entrenar a los marinos españoles, la Armada española condecoró al teniente de navío Götz von Mirbach con la Cruz al Mérito Naval con el distintivo blanco⁹⁸⁷.

El 10 de agosto de 1943, los marinos restantes de la comisión Fernández de la Puente que seguían sirviendo en la Marina alemana recibieron la orden dirigirse a Berlín para devolver sus uniformes y agruparse, para regresar a España⁹⁸⁸. Estos fueron los últimos marinos que sirvieron en la Marina alemana, ya que, debido a las presiones aliadas – especialmente a la amenaza de parar los envíos de combustible –, el armisticio del régimen fascista italiano el 8 de septiembre y la batalla de Kursk⁹⁸⁹, el régimen franquista giró definitivamente hacia una política de verdadera neutralidad hacia la guerra, dándose por fracasada la teoría de «las tres guerras».

984 Sobre la entrega de las lanchas, *Ibidem*, pp. 243-250

985 Urzáiz fue ascendido en julio de 1943 al empleo de capitán de fragata.

986 COELLO, Lillo, Juan Luis: *Buques de la Armada Española: los años de la posguerra*, Aldaba, Madrid. 1995

987 DÖRR, Manfred: *Die Rittenkreuzträger der Überwasserstreitkräfte der Kriegsmarine*, vol. 2, Biblio Verlag, Onasbruck, 1996, p. 63

988 ESCUADRA, Alfonso: *Bajo las banderas de la Kriegsmarine*, *op.cit.* p. 247

989 La batalla de Kursk fue la última gran ofensiva alemana en el Frente Este – denominada Operación Ciudadela –, siendo una de las batallas más numerosas de la guerra, con gran número de blindados implicados, y que produjo tal pérdida de material para las fuerzas armadas alemanas que no pudo recuperarse en lo que quedó de conflicto. SHOWALTER, Dennis E.: *Armor and Blood: The Battle of Kursk: The turning point of World War II*, Random House, Nueva York, 2013, especialmente, pp. 255-265

En total 139 marinos españoles sirvieron en la Marina alemana o fueron entrenados en Alemania, de los cuales 22 de ellos vistieron el uniforme alemán⁹⁹⁰. Desde luego es un grupo muy pequeño de hombres si se lo compara con los miles que sirvieron en la División Azul, pero no por ello han de ser ignorados. También es cierto que, a pesar de que 22 de ellos sirvieron en el frente, apenas si se vieron involucrados en acciones de combate. Lo más parecido a ello fue un evento sucedido el 1 de diciembre de 1942, cuando la lancha cazasubmarinos *UJ 1205* – un pesquero reconvertido para dicho cometido a bordo del cual navegaba el alférez de navío Reina Carvajal – chocó contra el dragaminas *M 29*, cayendo dos marineros al agua⁹⁹¹. Posteriormente la lancha cazasubmarinos se hundió debido a los daños provocados por la colisión, teniendo que ser la tripulación rescatada por el dragaminas. Al parecer, según los marinos alemanes, el accidente se produjo debido a una densa niebla que limitó la visión de los oficiales a bordo del cazasubmarinos, que no pudieron evitar chocar contra la otra embarcación. Siendo este el suceso más peligroso al que tuvieron que hacer frente los marinos españoles que sirvieron en la Marina alemana, no cabe duda de las diferencias ente las experiencias de estos militares y la de aquellos que sirvieron en la División Azul y las Escuadrillas Azules, pues prácticamente las únicas vivencias comunes fueron el frío helador y las constantes alarmas antiaéreas.

Pese a que los marinos españoles no tuvieron experiencias de combate, varios de ellos sí recibieron condecoraciones como recompensa por su colaboración con los esfuerzos de guerra alemanes⁹⁹²:

Rango y nombre	Comisión	Condecoración
Capitán de navío Pedro Fernández Martín	Fernández Martín	Cruz de la Orden del Águila alemana de 3ª clase con Espadas ⁹⁹³
Capitán de fragata Álvaro de Urzáiz y de Silva	Urzáiz	Cruz de la Orden del Águila alemana de 3ª clase con Espadas
Capitán de corbeta Federico Fernández de la Puente	Fernández de la Puente	Insignia de guerra para grupos Buscaminas, Caza Submarinos y de

990 100 marineros, 18 suboficiales – 14 mecánicos y 4 especialistas en torpedos – y 18 jefes y oficiales – 14 del cuerpo general de la Armada y 4 del cuerpo de máquinas –. ESCUADRA, Alfonso: *Bajo las banderas de la Kriegsmarine*, *op.cit.* p. 272

991 El incidente entre el *UJ 1205* y el *M 29* en BA-MA, RM 69/391, Diario de guerra de la 3ª Flotilla de minadores, entrada del 2 de diciembre de 1942.

992 Elaboración propia con los datos de ESCUADRA, Alfonso: *Bajo las banderas de la Kriegsmarine*, *op.cit.* pp. 305-306

993 En alemán, *Deutscher Adlerordens III Klasse mit Schwertern*.

		Seguridad ⁹⁹⁴
Alférez de navío José García de Quesada y de Gregorio	Fernández de la Puente, Bär I	Insignia de guerra para grupos Buscaminas, Caza Submarinos y de Seguridad
Alférez de navío Alfonso Gómez Suárez	Fernández de la Puente, Bär I	Cruz de Méritos de Guerra de 2ª clase con Espadas ⁹⁹⁵ , Insignia de guerra para grupos Buscaminas, Caza Submarinos y de Seguridad
Alférez de navío Isidoro González-Adalid Rodríguez	Fernández de la Puente, Bär II	Insignia de guerra para grupos Buscaminas, Caza Submarinos y de Seguridad
Alférez de navío Fernando Moreno Reina	Fernández de la Puente, Bär II	Cruz de Méritos de Guerra de 2ª clase con Espadas, Insignia de guerra para grupos Buscaminas, Caza Submarinos y de Seguridad
Teniente de máquinas Amadeo Ferro Freire	Fernández de la Puente, Bär III	Insignia de guerra para grupos Buscaminas, Caza Submarinos y de Seguridad
Teniente de máquinas Gumersindo Vila Otero	Fernández de la Puente	Insignia de guerra para grupos Buscaminas, Caza Submarinos y de Seguridad
Sargento maquinista 2º Julio Barros Pereira	Fernández Martín	Insignia de guerra para grupos Buscaminas, Caza Submarinos y de Seguridad
Sargento maquinista 2º Constantino García Martínez	Fernández de la Puente, Bär II	Insignia de guerra para grupos Buscaminas, Caza Submarinos y de Seguridad
Sargento maquinista 2º Bienvenido Manrubia Ruiz	Fernández de la Puente	Insignia de guerra para grupos Buscaminas, Caza Submarinos y de

994 En alemán *Kriegsabzeichen für Minensuch-, U-Boots Jagd-, und Sicherungsverbände*

995 En alemán *Kriegsverdienstkreuz II Klasse mit Schwertern*

		Seguridad
Sargento maquinista 2º Francisco Regueiro Martínez	Fernández de la Puente	Insignia de guerra para grupos Buscaminas, Caza Submarinos y de Seguridad

Las condecoraciones de la Orden del Águila se instituyeron por orden de Adolf Hitler para «honrar a ciudadanos extranjeros que hayan prestado servicios al Reich alemán»⁹⁹⁶. Como se ve en la tabla sobre estas líneas, esta condecoración se otorgó a dos de los líderes de comisiones que viajaron a Alemania, probablemente por ser los representantes de dos de dichas misiones. No así al capitán de corbeta Federico Fernández de la Puente. Se desconoce el motivo de esta diferencia, pues, hasta donde se tiene constancia, este marino sirvió en las mismas condiciones – y prácticamente en el mismo puesto – que el capitán de navío Pedro Fernández Martín. La cruz por méritos de guerra con espadas se otorgaba por «méritos especiales cuando se actúa bajo el fuego enemigo o por servicios especiales durante la guerra»⁹⁹⁷. Se desconoce qué méritos hicieron los dos alféreces de navío arriba mencionados para que les fuese otorgado tal condecoración a no ser que, en el caso de Moreno Reina, se considerase el accidente mencionado previamente como acción bajo el fuego enemigo. Por último, las insignias recibidas por el resto de marinos eran condecoraciones otorgadas en reconocimiento por el «duro y peligroso servicio realizado por las fuerzas buscaminas, caza submarinos y de seguridad, que est[aban] constantemente expuestos a los rigores del clima en sus pequeñas embarcaciones» siendo este servicio «particularmente duro y demoleador [*zermürbend*], ya que esta actividad en la mayoría de los casos no permite que el individuo sobresalga de entre sus camaradas en la lucha contra el enemigo»⁹⁹⁸. La insignia se otorgaba en caso de mostrar buen liderazgo y no haber sido arrestado en 6 meses – más del tiempo que sirvieron estos marinos en Alemania –, participar en tres batallas, distinguirse especialmente en el área de operaciones o realizar un acto individual destacado, o participar en una operación destacada⁹⁹⁹. También se desconocen qué posibles acciones destacadas llevaron a cabo los marinos listados para ser objeto de estas insignias, ya que no participaron en batalla alguna ni sirvieron ese mínimo de 6 meses. Es, por tanto, posible

996 Reichsgesetzblatt, 1 de mayo de 1937, nº 56 , p. 549

997 Reichsgesetzblatt, 24 de octubre de 1939, nº 209, p. 2069 Hubo modificaciones posteriores en cuanto a esta condecoración, pero fueron de tipo estético, relacionados con el reglamento del uniforme, no con el carácter del distintivo. Reichsgesetzblatt, 28 de agosto de 1939, nº 154, p. 1178, y Reichsgesetzblatt, 4 de octubre de 1941, nº 114, p. 614.

998 Sobre esta condecoración en KLIETMANN, Kurt-G.: *Auszeichnungen des Deutschen Reiches 1939-1945. Eine Dokumentation militärischer Verdienst- und Ehrenzeichen*, Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1991, pp. 129-130

999 El jefe de la flota a la que perteneciese el marino era quien decidía si una u otra acción podía ser considerada como destacada y digna de ser reconocida mediante una condecoración.

que las autoridades alemanas fuesen más generosas con los marinos españoles al repartir condecoraciones, al entender que, con ellas, no sólo se evaluaba su comportamiento estrictamente castrense, sino también el hecho diplomático de tener a soldados de un país considerado amigo, combatiendo a su lado.

Tras cumplir sus misiones en Alemania – bien siendo parte de la Marina de guerra de este país o de la comisión de entrenamiento –, los marinos españoles retomaron sus carreras en la Armada española. Varios de ellos ocuparon destinos directamente relacionados con sus experiencias en la Marina alemana, como en el ya citado caso del teniente de navío Reina Carvajal. No fue el único. El capitán de corbeta Fernández de la Puente y Gómez, en agosto de 1944, se hizo cargo de la Jefatura de la Sección tercera de la Escuela Naval Militar, y al capitán de fragata de Urzáiz y de Silva se le otorgó el destino de jefe del Grupo de Lanchas Rápidas y, en abril de 1944, también, el de jefe de la 2ª Flotilla de Lanchas Torpederas¹⁰⁰⁰.

A diferencia de sus colegas del resto de ramas de las fuerzas armadas, los marinos que sirvieron en la Marina alemana fueron seleccionados por parte de las altas instancias navales. Varios testimonios recogidos por Alfonso Escudra apuntan a que se algunos de ellos se prestaron voluntarios para servir en la División Azul, pero en vez de ser reclutados para esta unidad, fueron seleccionados para las diferentes comisiones. Sin embargo, la voluntariedad de aquellos que se alistaron en la División Española de Voluntarios ha sido puesta en cuestionamiento. En ocasiones quienes se enganchaban a la recluta provenían de zonas que, durante la guerra civil, habían estado dominadas por el gobierno republicano, y vieron en esta iniciativa la ocasión de validarse – bien a nivel personal como a nivel social –, al abrirse la posibilidad de lograr la condición de excombatiente¹⁰⁰¹. Núñez Seixas entiende la voluntariedad de estos militares como una decisión individual que fue tomada en contacto con una racionalidad condicionada y limitada¹⁰⁰². La racionalidad estaba condicionada por factores como la solidaridad del grupo – en un entorno social, el militar, en el que el grupo y la pertenencia a este son valores clave –, el adoctrinamiento ideológico y religioso así como el contexto emocional de movilización bélica que vivía la España de 1941¹⁰⁰³. Además, esta decisión estaba limitada por las

1000Sobre el destino del capitán de corbeta Fernández de la Puente, Diario oficial del Ministerio de la Marina, 14 de agosto de 1944; y para el capitán de fragata de Urzáiz, en el mismo medio, en el número del 21 de abril de 1944.

1001MORENO JULIÁ, Xavier: *La División Azul*, *op.cit.* p. 6

1002NUÑEZ SEIXAS, Xosé Manoel: *Camarada invierno*, *op.cit.* p. 71

1003Dentro de estos componentes emocionales se pueden encontrar el énfasis en los atributos clásicos de la masculinidad, el énfasis en valores como el honor, el coraje y la visión de la guerra como una aventura o un sacrificio por un bien mayor. *Ibidem* y MORENO JULIÁ, Xavier: *La División Azul*, *op.cit.* p. 395

información que recibían, una información condicionada que sólo mostraba retazos borrosos de lo que estaba aconteciendo en la guerra mundial, la cual era propaganda en su mayor parte. También hay que considerar otros factores tales como la pobreza y el desempleo – y la posibilidad de ganar un mejor sueldo si se partía al combate – y la presión social por «combatir el comunismo». Todos estos efectos condicionaron la elección que los hombres tomaron – tanto de presentarse voluntarios como de no hacerlo – respecto a alistarse en la División Azul.

La División Azul contó con numerosos voluntarios motivados por su ideología – son numerosos los testimonios de falangistas que ignoraron su avanzada edad o su bien establecida carrera política para marchar al combate – así como con un cuantioso grupo de oficiales del Ejército de Tierra. Este, tras el fin de la guerra, se encontraba saturado de mandos, por lo que se tuvo que llegar a sortear los puestos de la división¹⁰⁰⁴. Asimismo, el Ejército del Aire respondió masivamente a la llamada¹⁰⁰⁵. Esta marea de voluntarios, empero, no puede camuflar el hecho de que ciertas unidades militares tuvieron que recurrir a la recluta forzosa, especialmente de componentes de tropa, para cubrir los requerimientos necesarios para formar la división¹⁰⁰⁶. Parece ser que este último no fue el caso de los marinos que sirvieron en la Marina alemana. Según los testimonios recogidos por Alfonso Escudra, los militares se presentaron voluntarios al requerimiento, aunque luego fuesen seleccionados por el Estado Mayor de la Armada, con un criterio desconocido.

Si bien es probable que estos hombres partiesen de una experiencia bélica y vital similar – independientemente de a qué rama de las fuerzas armadas perteneciesen –, no se puede decir lo mismo del servicio que prestaron en la milicia alemana. La División Azul y la Escuadrilla Azul operaron como unidades militares formadas por españoles a las órdenes de la jerarquía militar alemana. Los marinos españoles, sin embargo, no sirvieron como una unidad conjunta, sino que fueron diseminados por diferentes puestos y buques, integrados dentro de las unidades alemanas. Esta es una diferencia sustancial. El resto de españoles combatiendo en el Frente Este pudieron mantener una organización y forma de funcionamiento interno españoles, usando su lengua, sus costumbres y el código militar español. No fue este el caso de los marinos, pues en numerosos casos apenas sí tenían a otro compatriota con el que poder relacionarse en su destino. En las entrevistas que

1004MORENO JULIÁ, Xavier: *La División Azul*, *op.cit.* p. 96

1005NUÑEZ SEIXAS, Xosé Manoel: *Camarada invierno*, *op.cit.* p. 61 y FERNÁNDEZ-COPPEL LARRINAGA, Jorge: *La escuadrilla azul. Los pilotos españoles de la Luftwaffe*, *op.cit.* p. 24

1006MORENO JULIÁ, Xavier: *La División Azul*, *op.cit.* p. 97 La recluta forzosa tuvo que ser aplicada sistemáticamente a partir de 1942, por la negativa de la tropa a marchar al frente soviético.

recogió Alfonso Escuadra aparecen en numerosas ocasiones quejas veladas a la falta de conocimiento que los marinos españoles tenían de la lengua alemana, que dificultaba la comunicación con el resto de la tripulación, aunque también muestran cómo era posible solventar tal problema mediante el ingenio¹⁰⁰⁷.

Además hay que añadir el hecho de que los hombres de la División Azul y las Escuadrillas Azules tuvieron que hacer frente a los componentes de las fuerzas armadas soviéticas. Estos militares se encontraron en situaciones de combate, algo que no se puede decir de los marinos españoles. Aunque compartiesen varias de las vicisitudes propias del escenario bélico en el que se encontraban – como el gélido clima –, la calmada rutina vivida por los militares encuadrados en la Marina alemana que apenas tuvieron que lidiar con el enemigo más allá de alguna alarma antiaérea, poco tuvo que ver con la experiencia de aquellos que realmente se enfrentaron al ejército y fuerzas aéreas soviéticas.

Que los marinos españoles fuesen dispersados por diferentes unidades probablemente tuvo que ver con la intención que había detrás del envío de dichos militares a Alemania. A diferencia del resto de españoles sirviendo con el uniforme alemán, los marinos habían sido enviados para luchar contra la Unión Soviética y, al mismo tiempo, para entrenarse y aprender las técnicas, conocimientos y tácticas alemanas, así como el uso de ciertos componentes tecnológicos y buques – como los submarinos y lanchas torpederas – para que, posteriormente a su vuelta a España, trasvasasen esos conocimientos a la Armada española. Si bien es bastante probable que esto también ocurriese en las otras dos ramas de las fuerzas armadas españolas, no fue uno de los motivos por los cuales se formó la División Azul ni las escuadrillas aéreas. Haber tenido a personal combatiendo en uno de los ejércitos considerados más modernos era un capital intelectual que no se podía desperdiciar, pero sólo en el caso de los marinos esta fue una de las motivaciones principales para su envío a Alemania.

En definitiva, el servicio de los marinos españoles en la Marina alemana fue limitado y poco conflictivo si se compara con la labor de los contingentes de las otras ramas de las fuerzas armadas, pero no por ello ha de dejarse de lado. Este servicio, así como las comisiones formadas para el entrenamiento de marinos en el uso de lanchas rápidas, supuso un fortalecimiento de la Armada española, ya que le dio la posibilidad de que sus hombres aprendiesen las tácticas y técnicas de una marina más moderna y con mayor experiencia de combate que la española. Es también una muestra

1007Se pueden encontrar ejemplos de ello en ESCUADRA, Alfonso: *Bajo las banderas de la Kriegsmarine*, op.cit. p. 81

más de la no-neutralidad del régimen franquista que, como es bien sabido, colaboró con el esfuerzo bélico alemán también, como se ha podido ver en estas páginas, en el ámbito naval.

CODA

Como se ha expuesto en los capítulos previos, a partir de finales de 1942 y durante 1943, al tomar el conde de Jordana posesión del Ministerio de Asuntos Exteriores, la política exterior del franquismo giró hacia posiciones neutrales, dejando de lado la colaboración con los países del Eje. También se ha mostrado que esa neutralidad no fue total, y que pese a la política de neutralidad hubo varios casos de favoritismo y colaboración con las fuerzas armadas germanas, como en el caso de la tripulación del submarino *U 123*. Sin embargo, es cierto que esa colaboración decreció, en una manera proporcional a la derrota de los ejércitos del Eje.

La caída del régimen de Benito Mussolini, el cual tuvo que ser rescatado por un comando alemán para liderar la República Social Italiana – mantenida también gracias a los esfuerzos del ejército alemán y sus fuerzas de seguridad – influyó en el posicionamiento más neutral del régimen franquista. Este también se vio influido por las grandes derrotas que las fuerzas armadas alemanas sufrieron a partir de 1942 – Stalingrado, Túnez, Kursk – las cuales mostraron, salvo a los más fervientes seguidores, que la situación militar alemana no era positiva.

Sin embargo, hay que señalar una última colaboración de las autoridades franquistas con su contrapartida nacionalsocialista. La caída del régimen alemán llevó a numerosos líderes y responsables de este país a intentar refugiarse en las dictaduras ibéricas y sudamericanas. Son conocidos los casos de Leon Degrelle, Adolf Galland, Otto Skorzeny y decenas de otros miembros relevantes del régimen alemán que se refugiaron en España. Algunos de estos hombres llegaron a formar en 1946 una organización secreta para evacuar a compañeros a los cuales consideraban en peligro de ser juzgados en Europa a España, Portugal y, especialmente, las repúblicas sudamericanas. A través de esta organización, ODESSA – Organización de Antiguos Miembros de las SS [*Organisation der ehemaligen SS-Angehörigen*] –, miles de miembros de las SS lograron eludir

procesos judiciales en Europa y rehacer sus vidas¹⁰⁰⁸.

Al finalizar la Segunda Guerra Mundial, en 1947, las autoridades aliadas intentaron evitar que alemanes con puestos de responsabilidad durante la dictadura nacionalsocialista se refugiasen en países neutrales. Para ello, y en el caso español, los servicios secretos estadounidense y británico elaboraron una lista de 175 personas que pidieron, al Estado español, repatriar a Alemania¹⁰⁰⁹. Dentro de esta lista se pueden apreciar varios nombres que, tras la lectura de esta investigación, deberían resultar familiares: Jacob Ahlers, Otto Bertram, Hans Dede, Gustav Draeger, Meino von Eitzen, Eugen Erhardt y Alfred Giese; todos ellos agentes de la ED. También aparecen listados los nombres de los responsables de la agregaduría naval en Madrid: el agregado naval Meyer-Döhner, el alférez de navío y diplomado en ingeniería Hans Lorek, el capitán de corbeta Alfred Menzell y el también capitán de corbeta Eberhard Messerschmidt¹⁰¹⁰. Se desconoce cuál fue el destino de varios de estos hombres, si fueron o no repatriados como pidieron las autoridades aliadas, pero sí se sabe que algunos de ellos gozaron de la protecciones del Estado franquista.

En el archivo *online* de archive.org, se puede acceder a la «lista real de nazis protegidos por España» – *The factual list of nazis protected by Spain*¹⁰¹¹ –; el resultado de la compilación de la información proveniente de la CIA, el FBI, los Archivos y Registros Nacionales estadounidenses – NARA –, el registro de inmigración argentino y diversas fuentes periodísticas y documentales. En ella aparecen todos los hombres arriba mencionados, en algunos casos añadiendo comentarios al respecto – como en el de Eberhard Messerschmidt, del cual se indica que fue interrogado por la Comisión de Control Aliada acerca del comercio de armamento hispano-alemán – y en todos los casos, proporcionando las direcciones en las que residían en España.

Tanto Menzell como Messerschmidt, Lorek y el agregado naval Meyer-Döhner permanecieron en Madrid bajo la protección de las autoridades españolas¹⁰¹². Meyer-Döhner continuó su vida familiar

1008La información acerca de ODESSA se ha obtenido de GOÑI, Uki: *La auténtica Odessa: la fuga nazi a la Argentina de Perón*, Paidós, Barcelona, 2002. Además de ODESSA, la Iglesia católica y los servicios secretos estadounidenses también colaboraron con evacuaciones de este tipo.

1009MI-5, CIA: *Names definitely agreed upon by British and Americans for inclusion in the list of 175 candidates for repatriation*, MI5, CIA, 1947, accesible en https://www.cia.gov/library/readingroom/docs/OSS%20-%20SSU%20-%20CIG%20EARLY%20CIA%20DOCUMENTS%20%20%20VOL.%20_0004.pdf, consultado el 22 de octubre de 2019.

1010En el documento citado previamente aparece como aparece como «Messerschmitt», en vez de con la forma correcta.

1011 https://archive.org/stream/THEFACTUALLISTOFNAZISPROTECTEDBYSPAIN/THE+FACTUAL+LIST+OF+NAZIS+PROTECTED+BY+SPAIN_djvu.txt, consultado el 22 de octubre de 2019.

1012IRUJO, José María: *La lista negra: los espías nazis protegidos por Franco y la Iglesia*, Aguilar, Madrid, 2003, pp.

en España, pues tanto su mujer como sus dos hijos permanecieron en Madrid, donde desarrollaron sus vidas¹⁰¹³. También fue este el caso de las familias Lorek y Menzell que, al parecer, tenían una buena relación¹⁰¹⁴.

De modo que gracias a la protección de las autoridades franquistas, estos hombres y sus familias pudieron vivir y rehacer sus vidas en España, lo cual podría considerarse como la última colaboración entre la España de Franco y la Marina alemana nacionalsocialista.

142, 145, 148. Se tiene constancia de que Menzell vivía en la calle Cuesta, nº 15, Messerschmidt en la calle Fuenfría – en Cercedilla, un pueblo de la sierra madrileña –, Lorek en la calle Segre nº 7 y, por último, Meyer-Döhner, en la calle Pinar, nº 18, a escasos 20 minutos de la vivienda de Lorek; pp. 226-227

1013Hans Erich Meyer-Döhner se casó con Carmen Fernández Martín, *El Diario Vasco*, esquila de Carmen Fernández Martín, el 5 de enero de 2015, y es probable que permaneciese en España. Varias referencias periodísticas muestran que así fue: El ABC informó el 3 de julio de 1966 que el mentado dio una charla en Madrid titulada «Tendencias actuales de los radares de navegación», siendo, un año más tarde, parte de un tribunal que evaluó a candidatos a ser colaboradores del Patronato de Investigación Científica y Técnica «Juan de la Cierva», *BOE*, 25 de abril de 1967. Su hermana Lore Maria, consiguió en 1961 una plaza como maestra esmaltadora de la Escuela de Artes y Oficios de Madrid. *BOE*, 22 de febrero de 1961. Es probable que un nieto de alguno de los hijos de Kurt Meyer-Döhner, con el nombre de Kurt F. Meyer-Döhner fuese el autor de un artículo con el título «Sobre el significado del potencial defensivo español para la OTAN», cuya traducción al español fue publicada por el CESEDEN. Desgraciadamente no se ha podido obtener el documento original.

1014Alfred Wilhelm Georg Menzell, protagonista en esta investigación, se casó con Consuelo Casaus en 1925, habiendo nacido el primero de los hijos del matrimonio – también llamado Alfred – en Cartagena, en 1926. Este último sirvió en la Marina alemana durante la guerra, aunque regresó a Madrid una vez esta finalizó, donde se estableció hasta su fallecimiento, como narra en sus diarios, accesibles en la página web de su hijo – este también llamado Alfred – <http://www.amenzell.de/index.htm>

CONCLUSIONES

A lo largo de esta investigación se ha intentado responder a las cuestiones de si la Marina alemana intervino a favor de los militares sublevados durante la guerra civil española, si esos contactos y dinámicas establecidas durante este periodo se mantuvieron o mutaron una vez que el conflicto terminó de forma oficial, y qué actividades llevó a cabo la Marina alemana en España durante la Segunda Guerra Mundial.

Como se ha podido ver en los capítulos previos, el contacto entre la Marina alemana y los militares sublevados, primero, y el Estado franquista después, fue constante, abarcando diferentes niveles: militar, político y económico. Desde que Hitler tomó la decisión de apoyar al general Franco, la Marina alemana estuvo implicada en el envío de material militar y suministros tanto a los militares sublevados como a la Legión Cóndor. Como ya adelantó Tanner en su tesis doctoral, la Marina alemana hizo posible la intervención germana en España y, gracias a su labor, decrecieron las posibilidades de una victoria de las fuerzas republicanas¹⁰¹⁵. Sin la colaboración de la Marina alemana, la Legión Cóndor no habría podido existir de la forma en la que lo hizo – no había otro modo de transportar tanta cantidad de material y personal tan lejos de una forma segura – y, por lo tanto, no habría podido ayudar en la victoria de los militares sublevados. Tampoco la Armada sublevada habría podido actuar de igual modo sin la venta de material militar – ilegal, por haber sido declarado como contrabando por el Comité de No Intervención, organismo que el Estado alemán reconocía como interlocutor válido –, ni el entrenamiento de sus cadetes por parte de los miembros de la Marina alemana. Desde luego resulta imposible afirmar que la ayuda germana diese la victoria al general Franco pero sin duda contribuyó a ello fortaleciendo sus capacidades militares.

En el capítulo 3 se ha visto cómo la Marina alemana – y por ende el régimen alemán – mostró una actitud abiertamente hostil ante el gobierno de la República. Los eufemísticos «planes de represalia»

1015TANNER, Stephen William. *German Naval Intervention in the Spanish Civil War as reflected by the German Records 1936-1939*. op.cit. p. 5

– en los cuales se denominaba a la Armada republicana como el enemigo – se diseñaron, en teoría, para responder ante un posible incidente o suceso con la República. Sin embargo, el único de ellos que se llevó a cabo no fue con esta intención. La Operación Úrsula no fue una respuesta ante un suceso ofensivo o una venganza, sino un ataque dirigido contra la República. Con la colaboración de la Marina italiana, los submarinos *U 33* y *U 34* patrullaron el Mediterráneo en busca de víctimas republicanas o soviéticas. La única pieza que pudieron cobrarse fue el sumergible republicano *C-3*, que se hundió con prácticamente toda su tripulación. Este ataque, sin provocación alguna, muestra, una vez más, el interés por parte de la Marina de guerra alemana de minar a la República, facilitando la victoria de los sublevados. Las respuestas del gobierno alemán por el ataque al *Deutschland* – con el bombardeo de Almería, un objetivo no militar – y el supuesto ataque con torpedos al *Leipzig* son otras dos muestras de la ya mencionada agresividad alemana. La dureza de estas respuestas no es comparable con las respuestas que dieron los gobiernos de otros estados cuyas marinas sufrieron percances similares. Ni siquiera el gobierno italiano, hostil a la República, respondió con la misma violencia cuando varios de sus marinos murieron por culpa de un bombardeo republicano del puerto de Mallorca.

El interés de la Marina alemana por España no desapareció una vez finalizada la guerra civil, las conexiones establecidas durante el primer periodo se mantuvieron, incrementándose al iniciarse la Segunda Guerra Mundial. Como se ha mostrado en el segundo bloque de esta investigación, la instrucción a marinos españoles y la compra-venta de material militar se mantuvieron a pesar del fin oficial de la guerra civil y el comienzo del conflicto mundial. La Segunda Guerra Mundial comenzó con una Marina alemana que apenas había tenido tiempo para prepararse ante dicha posibilidad, y en inferioridad numérica frente a la flota franco-británica. Para solventar las limitaciones propias y las impuestas por la geografía, la Marina alemana dependió de la organización de inteligencia que había desarrollado en las décadas previas: la ED. Gracias a esta organización la Marina alemana contó con agentes en diversos puntos de la geografía española, los cuales colaboraron en el envío de información e inteligencia militar a Berlín. Estos agentes también fueron la espina dorsal que planificó y llevó a cabo las operaciones de avituallamiento a sumergibles.

Estas operaciones, así como la ayuda a los naufragos de los navíos germanos, muestran la no-neutralidad española durante esta guerra. Desde luego afirmar que el régimen franquista colaboró con su homólogo alemán no es sorprendente, pues es bien conocida la cooperación en diversas áreas

– la económica y policial, así como el envío de la División Azul –, no obstante, el papel que tuvo la Marina alemana había sido, hasta ahora, generalmente ignorado. Gracias a la cooperación directa de las autoridades españolas – o, en ocasiones, gracias a que dejaron hacer a los agentes alemanes – la Marina alemana pudo desarrollar un sistema de suministro a sumergibles que permitió abastecer hasta a cuatro de estos navíos en cuatro noches consecutivas. También fue la colaboración de autoridades españolas lo que permitió que numerosos marinos alemanes pudiesen regresar a su país, cuando por haber arribado a España deberían haber sido internados hasta el final de la guerra y no redirigidos a Alemania para suplir los limitados recursos humanos de su Marina. Por supuesto, el envío de marinos españoles a servir como tripulantes de los navíos alemanes en el Frente Este entra dentro de esta categoría de no-neutralidad. Si bien fue un grupo reducido en comparación con los hombres y mujeres que fueron parte de la División Azul y las Escuadrillas Azules, es relevante señalar que, a diferencia de todos ellos, los marinos españoles sirvieron como parte integral de las fuerzas armadas alemanas, no como un contingente aliado. Asimismo es relevante indicar que estas actividades a favor de la causa alemana no acabaron con la vuelta a la neutralidad expuesta por el gobierno franquista. A pesar del cambio de ministro de Asuntos Exteriores – el filo fascista Serrano Suñer por el aliadófilo Conde de Jordana –, se siguió colaborando con la Marina alemana, aunque bien es cierto que no al mismo nivel que en los años anteriores. Esta colaboración se extendió incluso una vez hubo finalizado la guerra, permitiendo a varios de los hombres de la agregaduría naval y sus familias se mantuviesen en España, en vez de ser repatriados a Alemania como exigieron las autoridades aliadas.

Una de las características del papel de la Marina alemana en España es el de la improvisación. La decisión de Hitler de apoyar al general Franco no fue prevista, fue tomada espontáneamente, teniendo las fuerzas armadas que planificar el envío de material y personal prácticamente al mismo tiempo que se realizaba. Esto puede verse también en el capítulo 1, donde se ha mostrado el rescate de refugiados alemanes, españoles y de terceros países. Como se ha mostrado, muchas de estas operaciones de rescate se realizaron sin un plan previo, teniendo que improvisar cómo llevarlas a cabo. Fue aquí cuando el personal *in situ* – los comandantes de los navíos, responsables de los consulados – tuvo que tomar iniciativas *motu proprio* para poder sacar de España a cientos de personas. También tuvieron mucho de improvisación las operaciones de suministros a submarinos alemanes durante la Segunda Guerra Mundial. La falta de recursos – combustibles, lubricantes, alimentos – y la necesidad de mantener estas operaciones en secreto, empujó al personal de la

agregaduría naval en Madrid y a los agentes de la ED a tener que tomar decisiones improvisadas para solventar los problemas y alcanzar sus objetivos.

En un sentido contrario a estas decisiones improvisadas, contrastan los planes desarrollados desde las cúpulas militares. Tanto los «planes de represalia» como las operaciones Félix e Isabella no llegaron a ser llevadas a cabo – con la excepción de la Operación Úrsula –, aunque no por ello dejan de ser útiles para la investigación. La planificación de Félix e Isabella muestra las limitaciones materiales y de personal que sufría la Marina alemana, lo cual no evitaba a sus estrategias mantener visiones en las que España e incluso Portugal serían parte del Eje. También es propicio señalar que estos planes muestran la visión utilitarista que el régimen alemán tuvo de las alianzas militares. Si bien es comprensible que un país tenga intereses propios que puedan discrepar con los de la alianza a la que pertenece, la visión alemana de su liga de países no era esta. Como ha sido estudiado por varios investigadores, la visión alemana buscaba que tanto los países conquistados y dominados, como aquellos que se habían unido voluntariamente a su bloque, sirviesen a los intereses que se dictaban desde Berlín. Hitler se negó a tratar a sus aliados como iguales, pues «despreciaba a Italia y España [y quería] convertir a Hungría y Rumanía en sus satélites», viéndolos «más como parte de su campaña de saqueo y explotación [de Europa] que como socios»¹⁰¹⁶. Que los marinos alemanes no consultasen a las autoridades españolas acerca de sus planes en caso de que la Península Ibérica fuese invadida, o que su intención fuese controlar los puertos de Cádiz y El Ferrol, corroboran, en parte, esa afirmación.

Otra de las conclusiones de este estudio es la importancia que tuvo el desarrollo de redes interpersonales entre sujetos que, sin ser parte de las cúpulas de sus correspondientes jerarquías, tenían agencia suficiente como para tomar decisiones que afectasen a las relaciones hispano-alemanas. Estas redes se han podido vislumbrar en el capítulo 1, donde se han mostrado cómo las conexiones entre ciertas personas pudo significar la diferencia entre ser rescatado de un entorno en conflicto o no. También, en este mismo capítulo, se ha visto la importancia de las relaciones entre los militares que operaron en las aguas españolas, que tuvieron que coordinarse aunque formasen parte de marinas de diferentes países, para poder lograr sus objetivos. Esta coordinación también se dio, aunque de un modo más formal, durante las operaciones de la Patrulla de Control Naval. Es posible encontrarse de nuevo con este tipo de redes informales durante las operaciones de suministro a

1016ADELMAN, Jonathan R. (ed.): *Hitler and his Allies in World War II*, *op.cit.* p. 15

sumergibles y ayuda a los naufragos alemanas, así como en las redes de información alemanas. Y es que en ocasiones las redes informales son canales diplomáticos tan eficaces como pueden serlo los ministerios de Asuntos Exteriores y las embajadas, mostrando cómo los Estados – y por tanto también las organizaciones que los conforman – no son entes monolíticos¹⁰¹⁷.

Dentro de estas redes hay un nodo que resulta fundamental, el agregado naval Kurt Meyer-Döhner. Prácticamente desde el comienzo de las relaciones entre los militares sublevados y el gobierno alemán hasta su final, este militar fue el catalizador de las relaciones entre la Marina de guerra alemana y las autoridades españolas. En su triple función – militar, diplomático y espía – fue una pieza clave que participó en prácticamente todos los asuntos que llevaron a la Marina alemana a España. Desde la organización del rescate de refugiados y la gestión de la información obtenida por sus agentes acerca del *enemigo*, al envío de informes acerca de las opiniones de la cúpula franquista y viajar a donde los marinos alemanes permanecían internados; Meyer-Döhner se ha mostrado como un protagonista indudable de esta investigación.

Esta investigación abre las puertas a nuevos estudios que amplíen la perspectiva de las relaciones hispano-alemanas durante los años 30 y 40, la dimensión internacional de la guerra civil, así como la colaboración entre las potencias del Eje y los países en su órbita. Este estudio muestra también la necesidad de investigar, desde la perspectiva de una historia militar amplia no sólo centrada en las operaciones militares, el papel de las marinas extranjeras en la guerra civil española y, especialmente en los casos de la italiana y la alemana, el posterior desarrollo de dicho papel durante la Segunda Guerra Mundial.

1017FERGUSON, Niall: *La plaza y la torre. El papel oculto de las redes en la historia: de los masones a Facebook*, Debate, Barcelona, 2018, p. 343

ANEXO

Salvo que se especifique lo contrario, la información que se muestra en esta tabla, de elaboración propia, proviene de: MI-5. *Etappenorganisation der Kriegsmarine*. MI-5, Londres, 1946

Nombre ¹⁰¹⁸	Lugar de actividad ¹⁰¹⁹	Año ¹⁰²⁰	Notas ¹⁰²¹
Otto Bertram	Las Palmas		Jefe del distrito de las Islas Canarias para la Lufthansa
Jacob Ahlers	Tenerife		Cónsul honorario en la isla ¹⁰²²
Alexander Brendel	El Ferrol		Reclutado para la <i>Etappendienst</i> en diciembre de 1940
Maximo Buch Jr. (alférez de navío en la reserva) ¹⁰²³	Valencia (C/Cuarto, 140)	1936	Agente de Gustav Bey – brokers de frutas de Hamburgo –, fue designado por el cónsul de la ciudad para sustituir a su padre, Maximo Buch. Encargado de la dirección de propaganda alemana en Valencia. En agosto de 1945 retiró grandes cantidades de dinero de su cuenta corriente, se sospecha que no está relacionado con su negocio.
Max Buchrienacker	Valencia (Apartado 101)	1935	—
Walter Christiansen (Severino Izaguirre)	San Sebastián (Alameda, 14 Ilsoda)	1939	Contrabando de wolfragmio y material de guerra entre España y Francia para los alemanes. Pagó abundantemente a los trabajadores del puerto y a cualquiera en los puertos para que llevaran a cabo sus órdenes. Conectado con Willy Beissel, jefe del partido nazi en San Sebastián. Administrador de la

1018En el caso de que se adjuntase un seudónimo o rango militar, este se ha incluido entre paréntesis.

1019En el caso de que se adjuntase una dirección, esta se ha incluido entre paréntesis.

1020Se hace referencia a la primera fecha de la que el informe tiene constancia de que estos hombres pasaron a ser agentes de la *Etappendienst*.

1021Se incluyen notas o comentarios provenientes del informe si los hubiera.

1022Se le reconoce como cónsul en BA-MA, RM 11/19, p. 26

1023BA-MA, 11/25, p. 52

			«Sociedad de Carbones Tenerife de Pasajes»
Richard Classen	Cádiz (En 1935, Plaza de las Cortes, 15; en 1944, Av. General L. Pinto)	1935, 1937	Cónsul general de Cádiz. Relacionado con Baquera, Kusche y Martin, S.A.
Juan Dede	Palma de Mallorca (Chalet Son Armadams, Apartado 24)	1935-1939	Recibía 300 marcos mensuales como salario. Probablemente se trate del cónsul en Palma, Hans Dede. Conocido <i>jew-baiter</i> ¹⁰²⁴ . Ha pedido la ciudadanía española. Arribó a Mallorca como trabajador de Baquera Kusche Martin, S.A.
Harald Derp	Sevilla	1941	Despedido por contravenir las regulaciones en julio de 1941 ¹⁰²⁵
Gustav Draeger	Sevilla (dirección de su oficina: Av. Queipo de Llano, 44; de su casa, C/ Montevideo, 19)	1935	Trabajador de Baquera Kusche y Martin, S.A. Condecorado el 5 de julio de 1941 por sus servicios para la <i>Etappendienst</i> . Sigue en España en septiembre de 1945
Meino von Eitzen	Vigo (C/ Joaquín Costa, 6)	1935-1938	Recibió un salario de 300 marcos mensuales. En 1941 promoción como jefe de la costa norte española. Gerente de «Depósito Español de Carbones» en Vigo desde 1929 o 1930. Uno de los tres agentes alemanes expulsados de España a petición del M° de Asuntos Exteriores acusado de espionaje.
Eugen (Eugenio) Erhardt (Arriaga)	Bilbao	1935-1939	Recibió un salario de 300 marcos mensuales. Condecorado en 1941 por sus servicios a la <i>Etappendienst</i> . Socio de la empresa Erhardt & Co., compañía de transporte marítimo de Bilbao adscrita a la lista negra por sus actividades para la inteligencia alemana.

¹⁰²⁴Este término hace referencia a personas anti-semitas que, de manera constante, publicitan sus opiniones a este respecto en los medios públicos.

¹⁰²⁵Es cuestionable esta información provista por el MI-5 ya que en septiembre de 1941, un agente apellidado Derp, asistió a la comisión que visitó Cádiz para evaluar la adecuación del puerto de esta localidad como base de submarinos. Véase el capítulo 5.

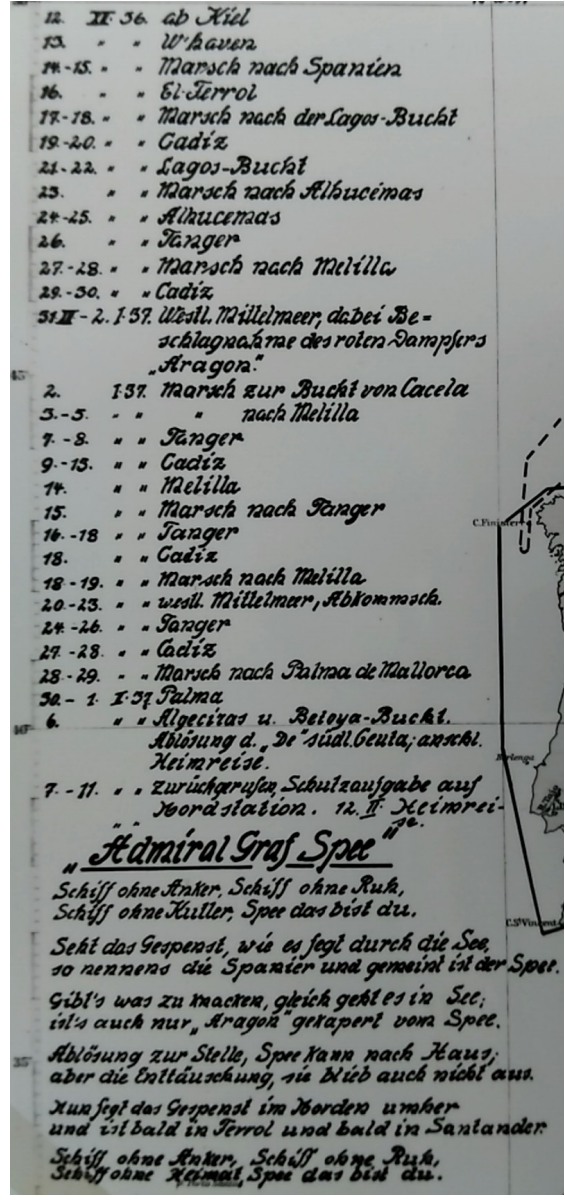
Heirich Frick ¹⁰²⁶	Cartagena		Reclutado para la ED en febrero de 1941. Cónsul general en Cartagena. Relacionado con el espionaje naval desde la guerra civil. Entre 1938 y 1941 trabajó en México para la compañía Siemens. Regresó a Alemania en 1943.
Alfred Giese	Marruecos español (Apartado 26, Ceuta)	1935	Se movió a Málaga en enero de 1944, donde se empleó en las Bodegas Scholtz. Condecorado por Franco por sus servicios durante la guerra civil.
H. Goudschal	Vigo	1938-1939	—
Christian Janssen (Antonio Silva)	Madrid (C/ Marqués de Cuba, 12)	1935	Recibió un salario de 500 marcos mensuales. Su dirección es la de la compañía Depósito de Carbones de Tenerife, S.A.
Ernst Klingenberg (Maximo Soler)	Madrid (C/ General Pardinas, 114)	1935	Recibió un salario de 500 marcos mensuales. Abogado principal de la compañía Baquera, Kusche y Martin (sede social, Alameda, 28, Málaga)
Heinrich Langenheim	Tetuán	1939	Recibió un salario de 300 marcos mensuales. Trabajó para la Abwehr desde noviembre de 1941. Expulsado del Marruecos español por presión británica en 1944. Se mudó a España peninsular. Internado por las autoridades españolas en Caldes de Malavello, pero soltado en Málaga. Habla árabe.
Richard Mayhofer (capitán de navío retirado; Josef Mahrine)	Madrid (Fernanflor, 6)	1935	—
Herbert Mertens	Tenerife	—	Operador de radio
Mouths	Lisboa	1937	Parece ser Ferdinand Fritz Wilhelm Mouths, antiguo gestor del Hotel Atlántico de Lisboa. Fue enviado a Madrid en

¹⁰²⁶Ese era el nombre del cónsul en Cartagena según BA-MA, RM 11/31, p. 105. En el documento del MI-5 aparece mencionado como Henrique Fricke.

			diciembre de 1940 como representante personal de Himmler a la embajada alemana. Agente de la Abwehr (sección rompedores de bloqueo) en Madrid. Se cree que trabajó para el S.D. Regresó a Lisboa en marzo de 1945.
Wilhelm Rahn	Santa Cruz de Tenerife	1939	Recibió un salario de 300 marcos mensuales. Gerente del banco Ahlers en Tenerife. Miembro activo del partido [nacionalsocialista]. Gasta mucho dinero en entretener al personal de la Armada española y obtiene así información sobre la navegación aliada. Jefe de la sección de Tenerife, maneja los fondos secretos del agregado naval en España y relacionado con el abastecimiento de submarinos desde 1941. Condecorado por sus labores especiales para la <i>Etappendienst</i> . Todavía en Tenerife en febrero de 1946.
Sauerman	Las Palmas de Gran Canaria	—	Reclutado en 1942
Gerhard Seeburg (Carlos Fonseca)	Cartagena	1935	Relacionado con Depósito de Carbones de Tenerife, S.A.
Johann von Thun	Las Palmas de Gran Canaria	—	—
Walter Vogel (Walter Oldius)	Las Palmas de Gran Canaria	1935	Recibió un salario de 300 marcos mensuales. Representante de Edward Oetling de la Casa Woermann, en Las Palmas. Vive en Las Palmas desde la Gran Guerra. Sus contactos comerciales fueron usados por un agente de Ost Hamburg en agosto de 1941. Posiblemente el mismo Walter Vogel registrado como agente de la Gestapo en el colegio alemán de Las Palmas en octubre de 1944

Erwin Vollmer	Cádiz	—	Representante de una naviera y secretario del cónsul alemán en Cádiz. Poseyó un transmisor de radio en 1943.
Wagener	Burgos	1939	Recibió un salario de 300 marcos mensuales.
Johannes Wellner	Barcelona	1936-1939	Recibió un salario de 300 marcos mensuales. Representante de Dekade en Barcelona

APÉNDICE FOTOGRÁFICO



Izquierda: Mapa realizado por uno de los marineros del acorazado *Graf Spee*, sobre su primer viaje a España¹⁰²⁷. Derecha: detalle del mapa, donde se indican las paradas del viaje y el poema tratado en el capítulo 1.

1027Esta y las siguientes fotos corresponden a los dos álbumes fotográficos depositados en BA-MA, RM 134/522 y 134/523



Arriba: Estampa turística en la que un marino posa frente a una mezquita, en el Marruecos español.
Abajo: Dos fotografías del mercante español «rojo» *Aragón*, capturado por el *Graf Spee* como respuesta al incidente del *Palos*.

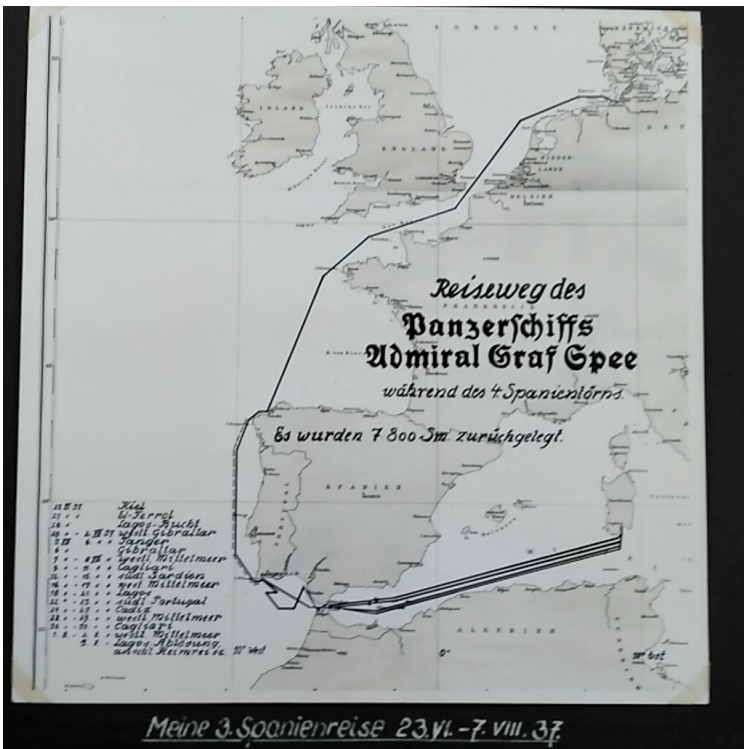




- | | |
|--------------|----------------------|
| 2 3 37 | Kiel |
| 3 3 - 8 3 37 | March nach El-Ferrol |
| 8 3 - 10 3 | " " " Algeciras |
| 10 3 - 11 3 | " Melilla |
| 11 3 - 13 3 | " Deloya-Bucht |
| 14 3 | " Malaga |
| 15 3 | " Melilla |
| 16 3 | " Cadix |
| 17 3 | " Algeciras |
| 18 3 - 21 3 | " westl. Mittelmeer |
| 22 3 | " March nach Ferrol |
| 23 3 - 27 3 | " Ferrol |
| 28 3 - 29 3 | " La-Coruña |
| 30 3 - 1 4 | " südl. Biscaya |
| 2 4 - 5 4 | " Ferrol |
| 6 4 - 8 4 | " San-Sebastian |
| 9 4 - 12 4 | " La-Coruña |
| 13 4 | " Caraminel |
| 14 4 | " Cascais |
| 15 4 - 16 4 | " Ferrol |
| 17 4 - 18 4 | " Tanger |
| 19 4 - 29 4 | " im Kontrollgebiet |
| 30 4 | " Heimreise. |

Arriba: Mapa del segundo viaje a España, con el listado de puertos visitados.

Abajo: Mapa del tercer viaje, con su correspondiente listado de paradas.



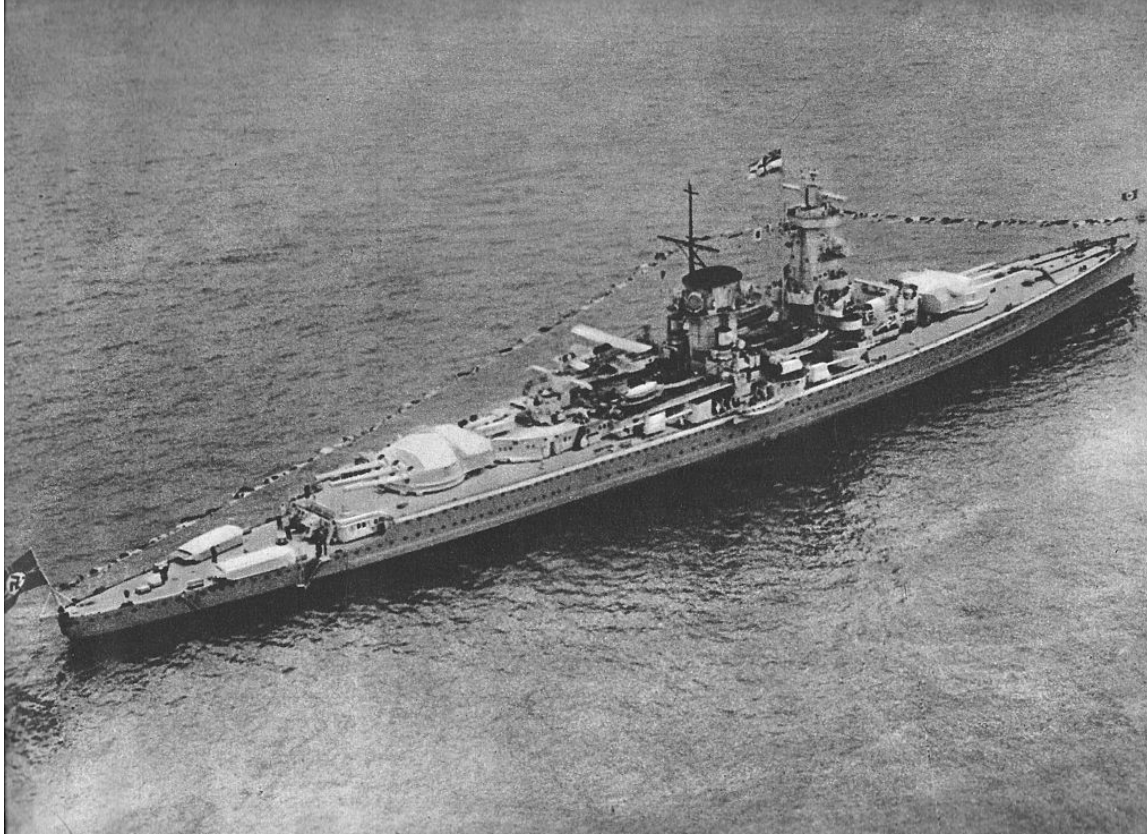
- | | |
|-------------------|--------------------------------------|
| 23. VI. 37 | Kiel |
| 27 " " | El-Ferrol |
| 28 " " | Lagos-Bucht |
| 29 " - 2. VII. 37 | westl. Gibraltar |
| 3. VII. 6. " " | Tanger |
| 6 " " | Gibraltar |
| 7 " - 8. VII. " | westl. Mittelmeer |
| 9 " - 11. " " | Cagliari |
| 12 " - 15. " " | südl. Sardinien |
| 16 " - 17. " " | west. Mittelmeer |
| 18 " - 21. " " | Lagos |
| 22 " - 23. " " | südl. Portugal |
| 24 " - 27. " " | Cadix |
| 28 " - 29. " " | westl. Mittelmeer |
| 30. " - 31. " | Cagliari |
| 1. 8. - 2. 8. " | westl. Mittelmeer |
| 3. 8. " | Lagos, Ablösung, arztchl. Heimreise. |



Heridos del acorazado *Deutschland* tras el ataque sufrido en Ibiza, el 29 de mayo de 1937.

Cuarto y último viaje del *Graf Spee* a España durante la guerra civil.





Acorazado
Graf Spee,
1938.¹⁰²⁸



Torpedero
Jaguar,
1934¹⁰²⁹.

Bundesarchiv, DVM 10 Bild-23-63-36
Foto: Urbahns, Gerd | 1934/1940 ca.

1028Bundesarchiv_DVM_10_Bild-23-63-06,_Panzerschiff_"Admiral_Graf_Spee".jpg
1029Bundesarchiv_DVM_10_Bild-23-63-36,_Torpedoboot_"Jaguar".jpg

Portugalete - St. Jean de Luz.

5. September 1936.

Herr	Jean	Laffontan	(36 Jahre)	von Bilbao	Franz.
Frau	Käthe	Albrecht	(36 Jahre)	" Zaraus	Deutsch
Kind	Franz	"	(10	Pass 154/36 D.K.Bilbao	
Kind	Erich	"	6 "		
Kind	Carmen	"	5 "		
Frl.	Visitacion	Gonzalez	25	Zaraus	Span.
Herr	Kurt	Schwarz	35	Pass 298/42/01 Bilbao	Dtsch.
Luco	Altube	"	18	Pol. Berlin von Bilbao	Argnt.
Henri	Guyot	"	60	" "	Franz.
Juan	Olaso	"	43	" "	Argent.
Frau	Maria Josefa	Olaso	44	" "	"
Frl.	Blanche	Riehl	27	" "	Franz.
Tomas	Evans Davies	"	63	" "	Engl.
Frau	Angelina	Koch	48	Pass Nr. 158/36 -Bilbao	Dtsch.
Frl.	Else	Koch	23	" " 157/36 "	"
Herr	Sebastiano	Maglio	28	" Llodio	Ital.
Frau	Ivon	Gravethe	26	" Gabrales	Franz-
Herr	Raymond	Gravethe	30	" "	"
Herr	Manuel	Uribe	19	" Plencia	Chile
Herr	Hans	Gaertner	30	" San Sebastian	Dtsch.
				Pass Nr. 1732 -D.K.San Sebastian	

Lista de refugiados transportados por el torpedero *Jaguar* el 5 de septiembre de 1936. Como puede verse, la mayoría no eran de nacionalidad alemana¹⁰³⁰.

Auswärtiges Amt
nr. Pol. III 2284. II. Berlin, den 9. September 1936. WS

Eilt sehr!

Abschriftlich
dem Ob d.M.
Eing: 11 Sep. 1936 Aja
Oberkommando der Marine

zur Kenntnis und mit der Bitte ergebenst übersandt, nach Möglichkeit sich für die Rettung des prominenten und deutschfreundlichen spanischen Mediziners Dr. Antonio Valiejo Najera in Bilbao einsetzen zu wollen.

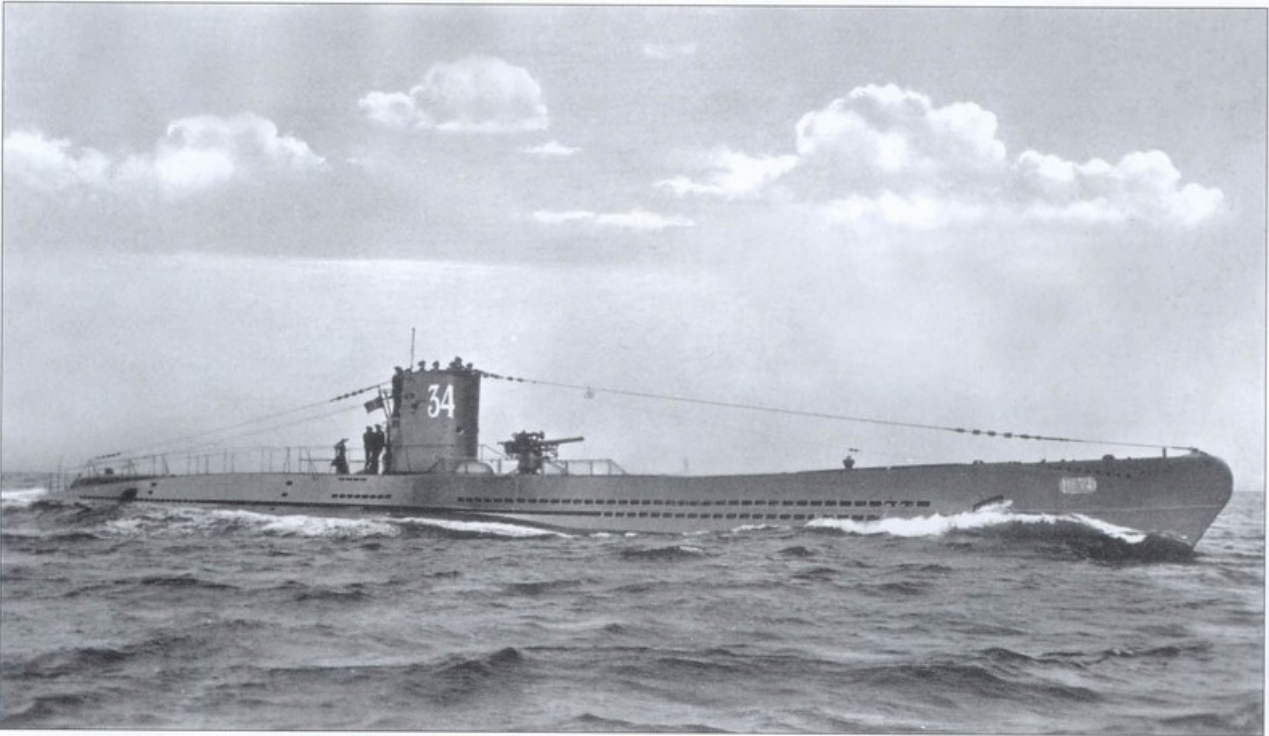
Für eine Mitteilung über das Ergebnis der dortigen Bemühungen wäre ich dankbar.

Im Auftrag
Sturmont

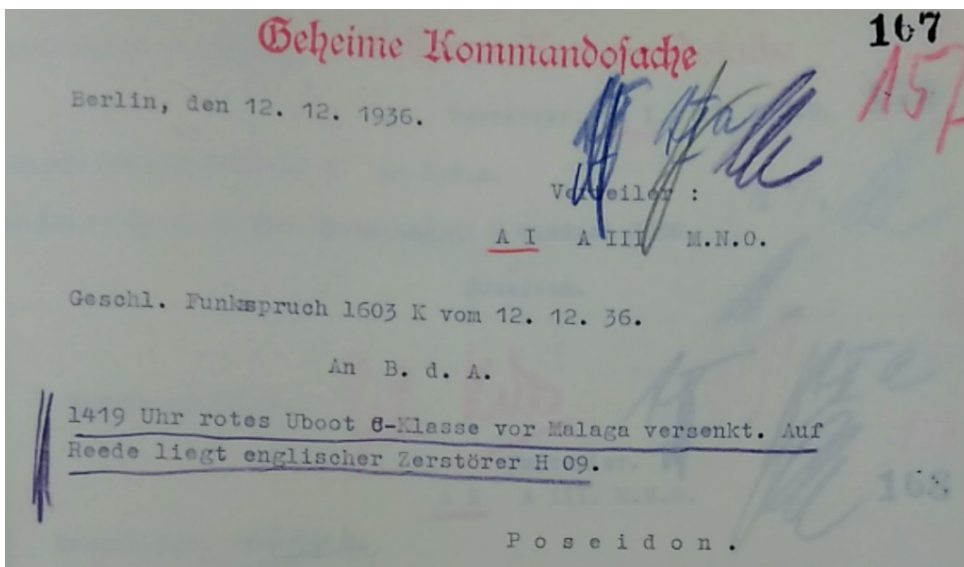
Telegrama del AusAmt al OKM en el que se pide a la Marina alemana que rescate al doctor Vallejo Nájera de Bilbao¹⁰³¹.



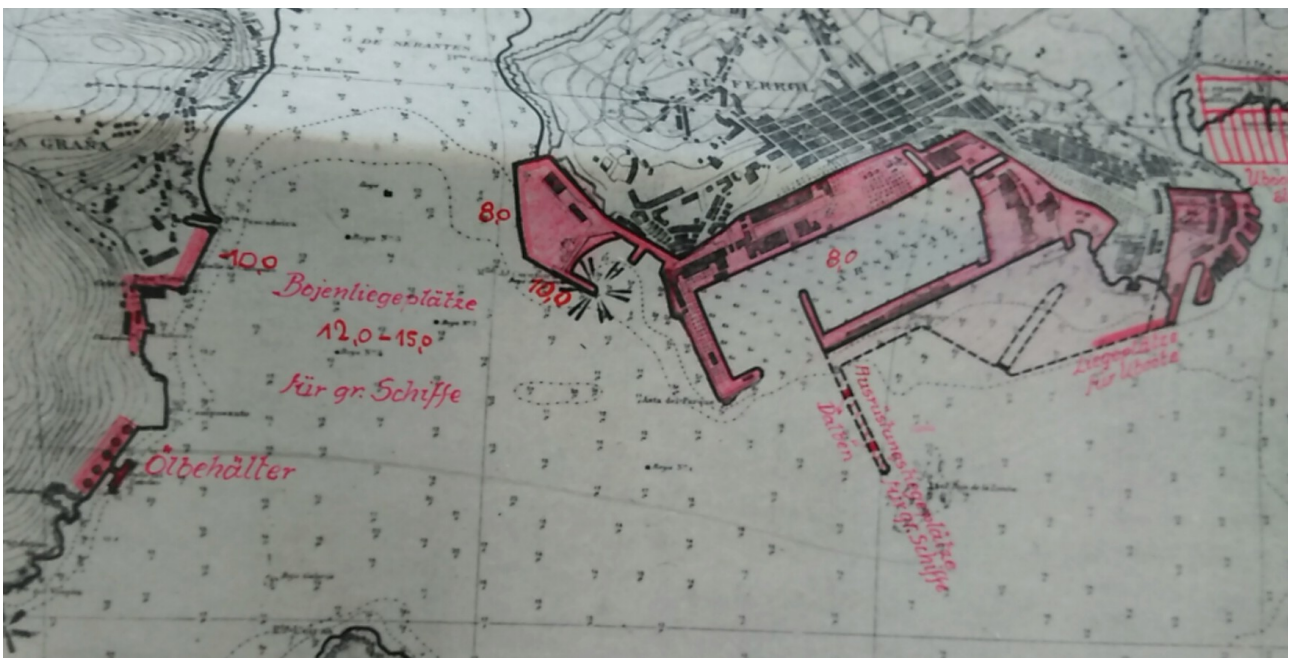
El vapor *Usaramo*, de la naviera Deutsche Ost-Afrika-Linie, primer mercante que arribó a España con material y personal de la Legión Córdor.



Submarino alemán *U 34*, el cual participó en la Operación Úrsula con el nombre en clave *Poseidon*.

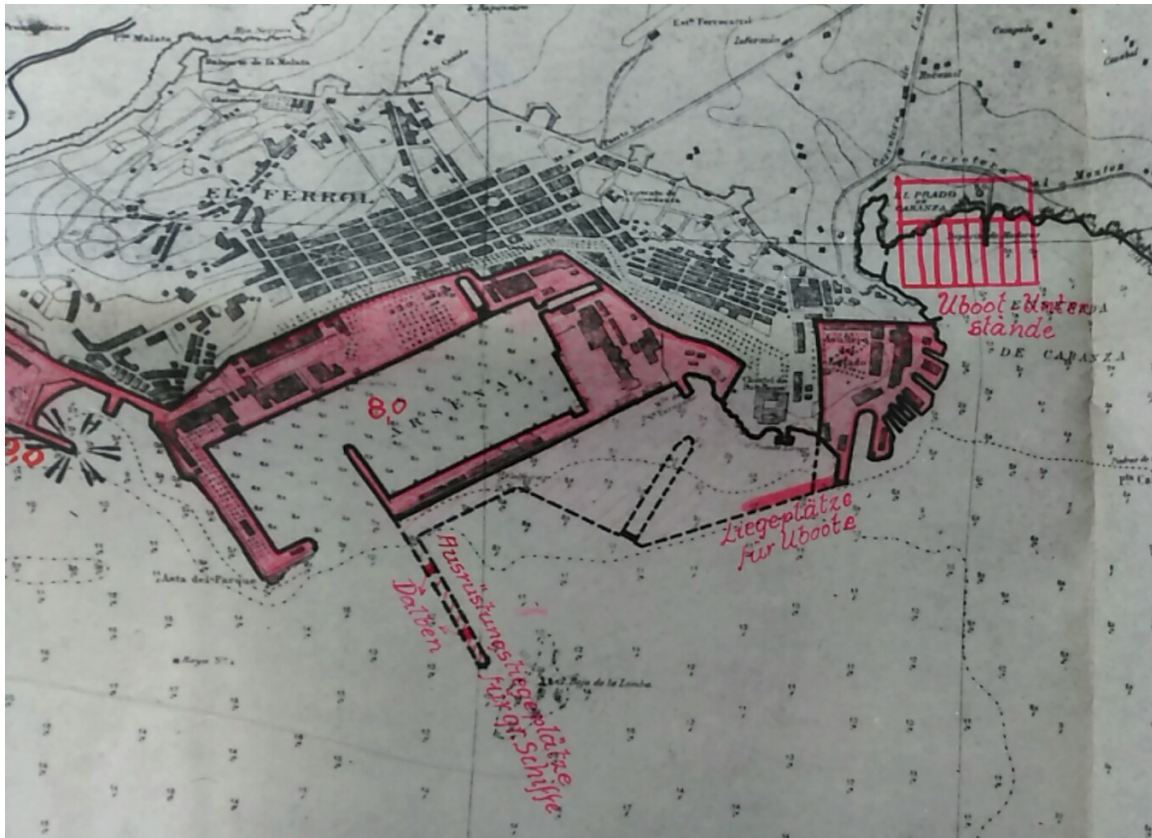


Telegrama enviado por el submarino *U 34* – con el alias de *Poseidon* – informando sobre el hundimiento de un submarino de clase C – el *C-3* – frente a Málaga. También señala que el destructor británico *H09* estaba en la rada de Málaga¹⁰³².



Tanto la imagen superior como la siguiente muestran anotaciones y marcas en un mapa español sobre el puerto de El Ferrol. Las partes coloreadas representan las instalaciones portuarias y las defensas costeras. En la imagen de la página siguiente las anotaciones señalan los posibles lugares de ataque para buques grandes, en el centro, y submarinos, a la derecha¹⁰³³.

1032BA-MA, RM 20/889
 1033BA-MA, RM 20/1888



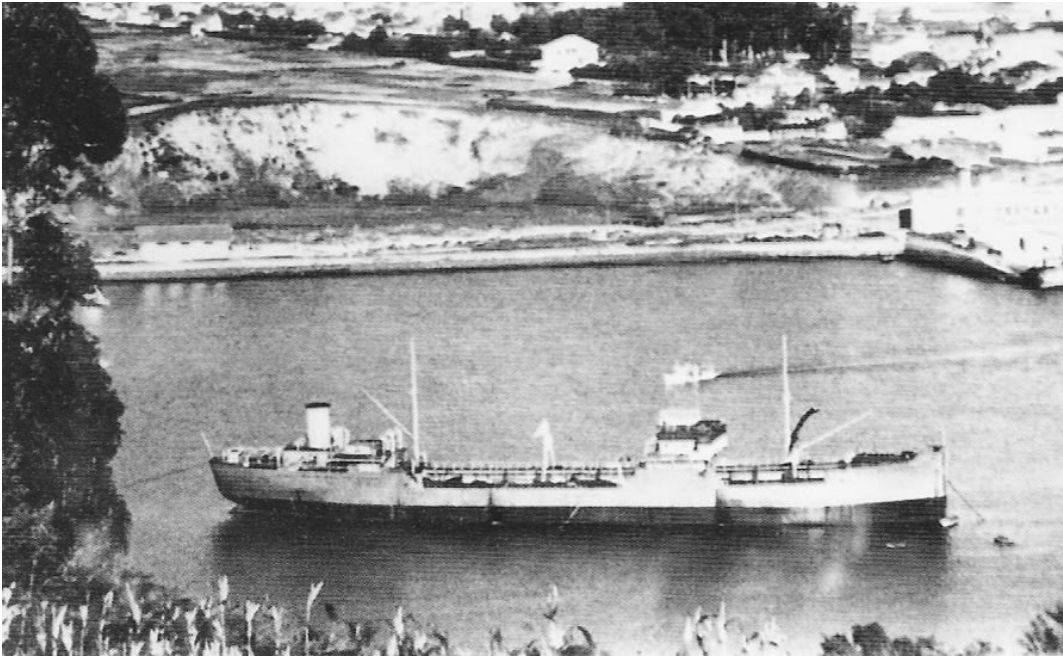
Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine hat dem Mil.Leiter der Grossetappe Spanien/Portugal, Marineattaché Fregattenkapitän Meyer-Döhner, die nachstehende Anerkennung ausgesprochen:

"Ich spreche dem Marineattaché bei der Deutschen Botschaft, Madrid, Fregattenkapitän Meyer-Döhner, und dem ihm unterstellten Personal der Grossetappe Spanien/Portugal für die bisher im Etappendienst geleistete Arbeit, besonders bei der Durchführung des Versorgungsfalles "Moro", meine volle Anerkennung aus.

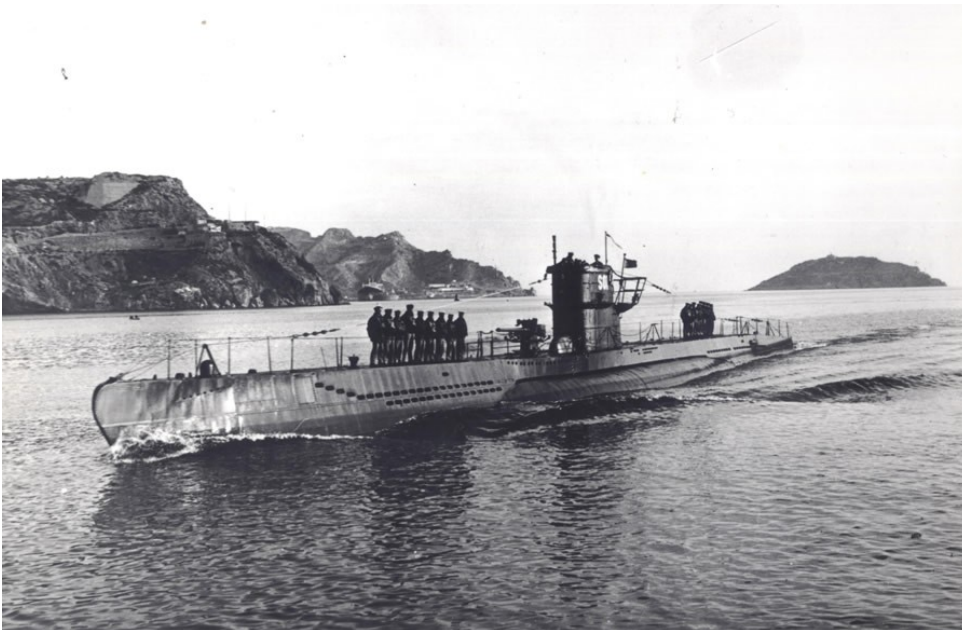
gez. Raeder
Grossadmiral, Dr.h.c. "

Telegrama del 5 de abril de 1940 del Comandante en Jefe de la Marina, el gran almirante Erich Raeder, felicitando al agregado naval en Madrid, capitán de fragata Kurt Meyer-Döhner y al personal a su mando por su labor realizada en la implementación de la operación «Moro», esto es, el abastecimiento a submarinos alemanes desde aguas españolas¹⁰³⁴.

1034BA-MA, RM 11/27



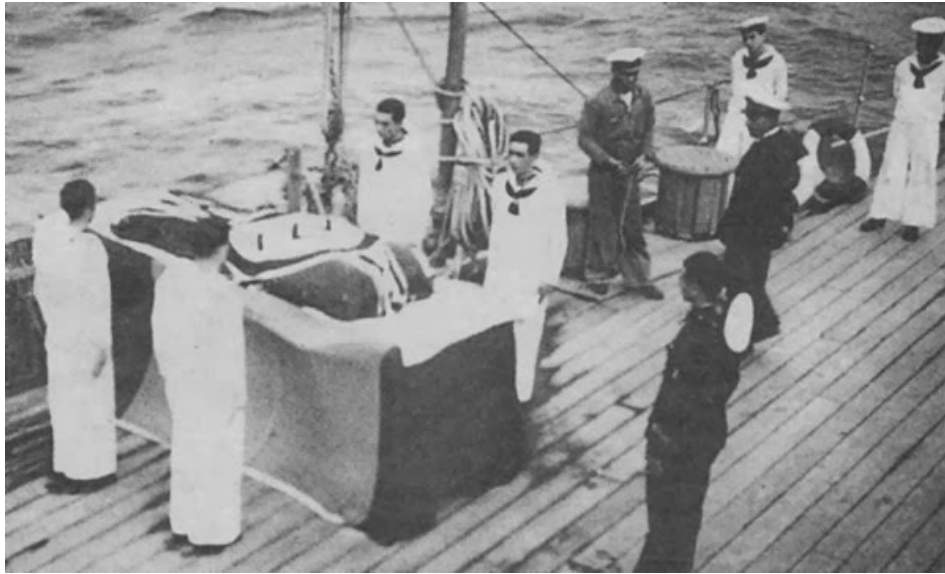
El petrolero *Max Albrecht* fondeado en la rada de El Ferrol, durante la Segunda Guerra Mundial. Desde este buque se suministró a varios submarinos alemanes, para que pudiesen continuar sus patrullas de combate contra el tráfico mercante aliado¹⁰³⁵.



Fotografía del submarino de la Armada española *S-01* – antiguo submarino alemán *U 573* –, en 1962¹⁰³⁶.

1035 <http://www.u-historia.com/uhistoria/historia/articulos/galicia/img/galicia-04.jpg>

1036 <http://www.u-historia.com/uhistoria/historia/articulos/s01/s01-1962.jpg>



Ceremonia a bordo del crucero *Canarias* en honor a los dos marineros alemanes fallecidos en el hundimiento del acorazado *Bismarck*, – Walter Graszack y Heinrich Neuschwand – cuyos cuerpos fueron rescatados por la tripulación del crucero español¹⁰³⁷.



Retrato dedicado del gran almirante Raeder, que fue enviado al comandante del crucero *Canarias*, como agradecimiento por el rescate de los marineros fallecidos del *Bismarck*.

1037Ambas fotografías provienen de <https://abcblags.abc.es/espejo-de-navegantes/otros-temas/el-crucero-canarias-y-la-tentativa-de-salvamento-de-los-naufragos-del-bismarck.html>, consultado el 5 de noviembre de 2019.

FUENTES

Archivo federal militar alemán, Friburgo de Brisgovia

- RM 7/970, Führerweisungen, Bd. 5, 10. Jan. - 25. Apr. 1941
- RM 7/1001, Ausarbeitung Iop über Operation "Felix" , Juli 1941 - 11. Mai 1942
- RM 7/1005, "Isabella" Anordnungen O.K.W. und allgemeiner Schriftwechsel, 1. Mai 1941 - 18. März 1942
- RM 7/1106, Propaganda-Material, 23. Sept. 1938 - 28. Jan. 1939
- RM 7/ 1135, Seekriegsrecht - Bewaffnetes Handelsschiff, Feb. 1939 - Apr. 1942
- RM 11/2, Attaché- und Auslandsangelegenheiten, Bd. 1, 1934-1936
- RM 11/4, Attaché- und Auslandsangelegenheiten, Bd. 2, 1936-1938
- RM 11/19, Deutscher Attaché.- Spanien, 1938 – 1939, Bd. 1, 22. März 1938 - 24. Okt. 1939
- RM 11/20, Deutscher Attaché.- Spanien, 1938 – 1939, Bd. 2, 23. Okt. - 1. Dez. 1939
- RM 11/25, Spanien.- Mobilmachung, Bd. 1, 6. Sept. 1938 - 5. Nov. 1939
- RM 11/26, Spanien.- Mobilmachung, Bd. 2, 10. Okt. 1939 - 5. Apr. 1940
- RM 11/27, Spanien.- Mobilmachung, Bd. 3, 5. Apr. 1940 – 21. Juli 1940
- RM 11/31, Spanien.- Mobilmachung, Bd. 7, 15. Dez. 1941 - 13. Juni 1942
- RM 11/32, Spanien.- Mobilmachung, Bd. 8, 4. Juni 1942 - 10. Febr. 1943
- RM 12-II/10, Tagebuch der Deutschen Marinemission in Spanien, 28. Nov. 1936 - 30. Juni 1937
- RM 20/899, Operation "Ursula", 6. Nov. - 14. Dez. 1936

- RM 20/1229, Schriftwechsel über Marineattaché in Salamanca und Portugal, 1937-1938
- RM 20/1251, Fernschreiben betr. Spanien, 1937
- RM 20/1252, Schriftwechsel OKM mit Befehlshabern und Streitkräften betr. Spanien, 1936-1937
- RM 20/1254, Schriftverkehr OKM mit Befehlshabern und Streitkräften betr. Spanien, Bd. 1, 1937-1938
- RM 20/1259, Schriftverkehr OKM mit Befehlshabern und Streitkräften betr. Spanien, Bd. 3, 1937-1938
- RM 20/1261, Schriftverkehr OKM mit Befehlshabern und Streitkräften betr. Spanien, Bd. 5, 1938-1939
- RM 20/1298, Akte über aufgebrachte rotspanische Dampfer "Soton", "Aragon" und "Marta Jungquera", 1937
- RM 20/1302, Vorfall Dampfer "Kamerun" und Dampfer "Palos", 1936-1937
- RM 20/1317, Spanien-Akten: Verhalten roter Zerstörer, 1937
- RM 20/1389, Ablösung bzw. Zurückziehung der Spanien-Streitkräfte, 1936-1937
- RM 20/1390, Nachforschungen nach Personen in Spanien, Bd. 1, 1936
- RM 20/1391, Nachforschungen nach Personen in Spanien, Bd. 2, 1936-1937
- RM 20/1436, Schriftverkehr M Att mit Botschaften (Marineattachés) in Stockholm, London, Paris und Rom über Spanien, 1937-1938
- RM 20/1438, Schriftwechsel über beabsichtigten Ankauf von spanischen Minenlegern.- "Marte" und "Neptuno", 1937
- RM 20/1888, Unternehmen "Felix".- Bericht über die Erkundung spanischer und südfranzösischer Häfen (mit Hafenkarten), 1941
- RM 61-V/45, Kriegstagebuch des Führers der Minensuchboote Ost, Bd. 2, 1943
- RM 69/391, 3. Minensuchflottille.- Gefechtsberichte, 1943 - 1944
- RM 70/4, Kriegstagebuch 1. Räumbootflottille, 1. Juli 1942 - 28. Feb. 1943
- RM 74/24, Kriegstagebuch 12. Unterseebootsjagdflottille, Bd. 10, 1. Okt. - 31. Dez. 1942
- RM 89/43, Kommandoakten Unterseeboote Italien, 17. Dez. 1942 - 3. Mai 1943
- RM 94/35, Operationsbefehle Spanien *Falke*, 23. - 31. Okt. 1937

- RM 94/41, Handakte des Kommandanten *Jaguars*, 26. Juli - 4. Okt. 1936
- RM 94/48, Unterlagen für die Überwachung in Spanien, 7. Mai - 20. Okt. 1937
- RM 102/3667, Operationsbefehl.- Reise von Kobe nach Bordeaux, 9. Sep. 1941 - 1. Mär. 1942
- RM 134/60, Kriegstagebuch *Admiral Graf Spee*, Bd. 7, 28. Juni - 2. Aug. 1937
- RM 134/63, Kriegstagebuch *Karlsruhe*, Bd. 1, 29. Dez. 1936 - 21. Febr. 1937
- RM 134/64, Kriegstagebuch *Köln*, Bd. 1, 29. Juli - 23. Aug. 1936
- RM 134/65, Kriegstagebuch *Köln*, Bd. 2, 8. - 22. Okt. 1936
- RM 134/66, Kriegstagebuch *Köln*, Bd. 3, 23. Okt. - 12. Nov. 1936
- RM 134/68, Kriegstagebuch *Köln*, Bd. 5, 6. Jan. - 13. März 1937
- RM 134/69, Kriegstagebuch *Köln*, Bd. 6, 8. - 26. Juni 1937 ,
- RM 134/73, Kriegstagebuch *Leipzig*, Bd. 2, 12. März - 15. Mai 1937
- RM 134/74, Kriegstagebuch *Leipzig*, Bd. 3, 1. - 24. Juni 1937
- RM 134/522, Fotoalbum eines Besatzungsangehörigen *Admiral Graf Spee*, Bd. 1, 1936-1937
- RM 134/523, Fotoalbum eines Besatzungsangehörigen *Admiral Graf Spee*, Bd. 2, 1937-1938

Publicaciones periódicas

ABC¹⁰³⁸

Akten der Reichskanzlei Weimarer Republik

Algemeen Handelsblad

BBC News

Boletín Oficial del Estado

Diario oficial del Ministerio de Marina

¹⁰³⁸Se incluyen bajo este nombre tres cabeceras, las dos que surgieron bajo el mismo nombre durante la guerra civil – ABC de Madrid y ABC de Sevilla –, así como la cabecera de la posguerra.

El Diario Vasco

La Vanguardia

Gaceta de Madrid

Reichsgesetzblatt

Fuentes primarias editadas

– AA.VV: *Documentos secretos sobre España*

– *Accordi di Nyon, Ginevra e Parigi relativi alla protezione della navigazione mercantile in Mediterraneo*, Ministero della Marina, Roma, 1937

– MEDLICOTT, W.N., DAKIN, Douglas *et alii* (eds.): *Documents on British foreign policy: 1919-1939*, segunda serie, volumen XVII, Her Majesty's Stationery Office, Londres, 1979

– MEDLICOTT, W. M., DAKIN, Douglas *et alii* (eds.): *Documents on British foreign policy: 1919-1939*, segunda Serie, volumen XVIII, Her Majesty's Stationery Office, Londres, 1980

– MEDLICOTT, W.N., DAKIN, Douglas *et alii* (eds.): *Documents on British foreign policy: 1919-1939*, segunda serie, volumen XIX, Her Majesty's Stationery Office, Londres, 1982

– MI-5: *Etappenorganisation der Kriegsmarine*, MI-5, Londres, 1946, accesible en https://www.cia.gov/library/readingroom/docs/GERMAN%20INTELLIGENCE%20SERVICE%20%28WWII%29%2C%20%20VOL.%203_0014.pdf

– MI-5, CIA: *Names definitely agreed upon by British and Americans for inclusion in the list of 175 candidates for repatriation*, MI5, CIA, 1947, accesible en https://www.cia.gov/library/readingroom/docs/OSS%20-%20OSSU%20-%20CIG%20EARLY%20CIA%20DOCUMENTS%20%20%20VOL.%202_0004.pdf

– SCHMITT, Bernadotte E., MARSCHALL-Cornwall, James, Baumont, Maurice, *et alii* (eds): *Akten zur deutschen Auswärtigen Politik, 1918-1945. Deutschland und der spanische Bürgerkrieg*, serie D, tomo 3, Imprimerie Nationale, Baden-Baden, 1951

– SONTAG, Raymond James *et alii* (eds.): *Documents on German foreign policy, 1918-1945*, volumen I, His Majesty's Stationery Office, Londres, 1949

Memorias y diarios

- CIANO, Galeazzo: *Diarios*, Crítica, Barcelona, 2004
- DÖNITZ, Karl: *Diez años y veinte días, 1ª parte*, Ediciones Altaya, Madrid, 2008
- GORODETSKY, Gabriel (ed.): *The Maisky Diaries. Red Ambassador to the Court of St. James 1932-1943*, Yale University Press. New Haven, 2015 [edición epub]
- RAEDER, Erich: *Mi vida*, Luis de Caralt, Barcelona, 1966

Fuentes Secundarias¹⁰³⁹

- ADELMAN, Jonathan R (ed.): *Hitler and his Allies in World War II*, Routledge, Londres, 2007
- AGUILERA, Alfredo: *Buques de guerra españoles 1885-1971*, San Martín, Madrid, 1980
- AGUILERA POVEDANO, Manuel: *Compañeros y camaradas. Las luchas entre antifascistas en la Guerra Civil Española*, Editorial Actas, Madrid, 2012
- ALCALDE, Ángel: *Los excombatientes franquistas (1936-1965)*, Prensas Universitarias de Zaragoza, Zaragoza, 2014
- ALCOFAR NASSAES, José Luis: *La Marina italiana en la guerra de España*, Editorial Euros, Barcelona, 1975
- ALEGRE LORENZ, David: *La batalla de Teruel. Guerra total en España*, Esfera de los Libros, Madrid, 2018
- ALEGRE LORENZ, David: «Nuevos y viejos campos para el estudio de la guerra a lo largo del siglo XX: un motor de innovación historiográfica», *Hispania Nova*, n° 16, 2018
- ALEGRE, David, RODRIGO, Javier: *Comunidades rotas. Una historia global de las guerras civiles 1917-2017*, Galaxia Gutenberg, Barcelona, 2019
- ALPERT, Michael: *La guerra civil española en el mar*, Crítica, Barcelona, 2007
- ARCO BLANCO, Miguel Ángel del: «"Morir de hambre": autarquía, escasez y enfermedad en la España del primer franquismo», *Pasado y memoria*, N° 5, 2006, pp. 241-258

1039 Algunos de los libros fueron consultados en formato electrónico usando un lector *e-reader* que permite el acceso a archivos *epub*. Estos dispositivos adecúan el tamaño de la letra a las necesidades del usuario, lo cual lleva a que la paginación de los documentos pueda variar. Siempre que se ha consultado la edición electrónica de un libro, se especifica con: [edición epub].

- ARENAS POSADAS, Carlos: *Por el bien de la patria. Guerras y ejército en la construcción de España*, Pasado&Presente, Barcelona, 2019
- ARIAS RAMOS, Raúl: «U-boote en España», *Revista española de historia militar*, n.º 64, 2005, 148-152
- ARIAS RAMOS, Raúl, MOLINA FRANCO, Lucas: *Alemanes en la Guerra Civil: la Legión Cóndor*, Tikal, Barcelona, 2011
- ARIAS RAMOS, Raúl: *La Kriegsmarine en la Guerra Civil Española*, AF Editores, Valladolid, 2005
- ARIEL VIGO, Jorge: *El Estado Mayor. La asistencia al comandante desde Egipto hasta Prusia*, Folgore Ediciones, Buenos Aires, 2005
- BARANOWSKY, Shelley: *Strenght through joy. Consumerism and mass tourism in the Third Reich*, Cambridge University Press, Cambridge, 2007
- BARANOWSKI, Shelley *et alii* (eds.): *A Companion to Nazi Germany*, John Wiley & Sons, Medford (Massachusetts), 2018
- BARBIERI, Pierpaolo: *La sombra de Hitler. El imperio económico nazi y la guerra civil española*, Taurus, Barcelona, 2015
- BARGONI, Franco: *La participación naval italiana en la guerra civil española (1936-1939)*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1994
- BARTOV, Omer: *The Estern Front 1941-1945. German troops and the barbarization of warfare*, Palgrave, Houndmills, 1985
- BARTOV, Omer: *Hitler's army: soldiers, nazis, and war in the Third Reich*, Oxford University Press, Oxford, 1992
- BASSET, Richard: *Hitler's Spy Chief. The story of Wilhelm Canaris, the most dangerous intelligence man of WWII*, Pegasus Books, Nueva York, 2012 [edición epub]
- BAYLY, Christopher, HARPER, Tim: *Forgotten Armies. Britain's Asian Empire and the war with Japan*, Penguin Books, Londres, 2005
- BELL, Christopher, M., ELLEMAN, Bruce A. (eds.): *Naval mutinies of the twentieth century. An international perspective*, Frank Cass, Londres, 2003
- BENDERT, Harald: «La operación "Ursula" y el hundimiento del C-3», *Revista de historia naval*, nº 67, 1999, pp. 77-80
- BERGHAHN, Volker R: *Der Tirpitz-Plan. Genesis und Verfall einer innenpolitischen Krisenstrategie unter Wilhelm II*, Droste Verlag, Düsseldorf, 1971

- BERNECKER, Walther L.: «Alemania y la Guerra Civil Española», *Iberoamericana*, Fráncfort del Meno, 1992, pp. 137-157
- BLAIR, Clair Jr.: *Silent Victory. The U.S. Submarine War against Japan*, Naval Institute Press, 2001
- BÖLSCHER, Bernd: *Hitlers Marine im Landkriegseinsatz: eine Dokumentation*, Books on Demand, Norderstedt, 2015
- BROWNING, Christopher R.: *Aquellos hombres grises: el Batallón 101 y la solución final en Polonia*, Edhasa, Barcelona, 2002
- BUSQUETS I VILANOVA, Camil, CAMPANERA I ROVIRA, Albert, COELLO LILLO, Juan Luis: *Los submarinos españoles*, Agualarga, Madrid, 2002
- BURDICK, Charles B.: «"Moro" The resupply of German Submarines in Spain, 1939-1942», *Central European History*, vol. 3, nº 3, 1970, pp. 256-284
- CABLE, James: *The Royal Navy & the Siege of Bilbao*, Cambridge University Press, Cambridge, 1979
- CABRERA, Mercedes: *Juan March (1880-1962)*, Marcial Pons, Madrid, 2011
- CAMACHO PADILLA, Fernando, DE LA ASUNCIÓN CRIADO, Ana: «El papel de Suecia en la guerra civil española (1936-1939)», *Les Cahiers de Framespa*, nº 27, 2018
- CANALES TORRES, Carlos, DEL REY VICENTE, Miguel: *Una jauría de lobos: submarinos 1918-1945*, Edaf, Madrid, 2012
- CANALES TORRES, Carlos, DEL REY VICENTE, Miguel: *De madera y acero. El resurgir de la Armada española*, Edaf, Madrid, 2013
- CANCIO, Raúl C.: *Fuerzas especiales en la Guerra Civil Española*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2011
- CARRERO BLANCO, Luis: *El programa naval del Movimiento*, Instituto de Estudios Políticos – Editora Nacional, 1963
- CASANOVA, Julián: *República y guerra civil. Historia de España*, vol. 8, Crítica-Martial Pons, Barcelona, 2007
- CERVERA PERY, José: *La Guerra naval española (1936-1939)*, San Martín, Madrid, 1988
- CERVERA PERY, José: *La historiografía de la guerra española en el mar (1936-1939)*, Editorial Áglaya, Cartagena, 2008
- COELLO LILLO, Juan Luis: *Buques de la Armada Española: los años de la posguerra*, Aldaba,

Madrid, 1995

– COLLINGHAM, Lizzie: *Taste of War: World War II and the Battle for Food*, Penguin Press, Nueva York, 2012

– CORTADA, James W. (ed.): *La guerra moderna en España. Informes del ejército de Estados Unidos sobre la Guerra Civil, 1936-1939*, RBA, Barcelona, 2014

– DÍAZ BENÍTEZ, Juan José: «Náufragos en Canarias durante la Batalla del Atlántico», *Revista de Historia Naval*, nº 77, 2002, pp. 35-51

– DÍAZ BENÍTEZ, Juan José. «El anteproyecto de flota de 1938 y la nobeligerancia española durante la Segunda Guerra Mundial», *Ayer*, nº 49, 2003, pp. 271-289

– DÍAZ MORLÁN, Pablo: «Riesgos y crecimiento en una empresa familiar: la gestión de la casa Echevarrieta y Larrínaga (1917-1936)», comunicación en el VI Congreso de la Asociación Española de Historia Económica, 1997

– DÍAZ MORLÁN, Pablo: *Horacio Echevarrieta: 1870-1963: el capitalismo republicano*, LID, Madrid, 1999

– DOHERTY, Martin H.: «The Attack on the *Altmark*: A case in Study in Wartime Propaganda», *Journal of Contemporary History*, vol. 38, nº 2, 2003, pp. 187-200

– DÖRR, Manfred.: *Die Rittenkruzträger der Überwasserstreitkräfte der Kriegsmarine*, vol. 1, Biblio Verlag, Onasbruck, 1995

– DÖRR, Manfred.: *Die Rittenkruzträger der Überwasserstreitkräfte der Kriegsmarine*, vol. 2, Biblio Verlag, Onasbruck, 1996

– DÜLFFER, Jost: *Weimar, Hitler und die Marine. Reichspolitik und Flottenbau 1920-1939*, Droste, Düsseldorf, 1973

– EICHHOLZ, Dietrich: *Krieg und Öl: ein Erdölimperium als deutsche Kriegsziel*, Leipziger Universitätsverlag, Leipzig, 2006

– EPKENHANS, Michael, HUCK, Stephan (eds.): *Der Erste Weltkrieg zur See*, De Gruyter Oldenbourg, Oldenburgo, 2017

– ESCUADRA, Alfonso: *Bajo las banderas de la Kriegsmarine. Marineros españoles en la Armada alemana (1942-1945)*, Fundación Don Rodrigo, Madrid, 1998

– EVANS, Richard J.: *El Tercer Reich en guerra (1939-1945)*, Península, Barcelona, 2013

– EVANS, Richard J.: *Contrafactuales ¿Y si todo hubiera sido diferente?*, Turner, Madrid, 2018

– FARQUHARSON-ROBERTS, Mike: *A History of the Royal Navy: World War I*, I.B. Tauris, Londres, 2014

- FERGUSON, Niall: *La plaza y la torre. El papel oculto de las redes en la historia: de los masones a Facebook*, Debate, Barcelona, 2018
- FERNÁNDEZ-COPPEL LARRINAGA, Jorge: *La escuadrilla azul. Los pilotos españoles de la Luftwaffe*, La Esfera de los Libros, Madrid, 2017
- FIGALLO, Beatriz J.: «Participación de la Armada argentina durante la guerra civil española», *Revista de Historia Naval*, nº 10, 1985, pp. 51-74
- FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: «La Sociedad de Construcción Naval» en *Plan Ferrándiz: Poder naval y Poder marítimo*, Cuadernos monográficos del instituto de Historia y cultura naval, nº 57, 2008, pp. 39-49
- FRANK, Willard C. Jr.: «Naval Operations in the Spanish Civil War, 1936-1939», *Naval War College Review*, vol. 37, nº 1, 1984, pp. 24-55
- FRANK, Willard C. Jr.: «Misperception and Incidents at Sea: The Deutschland and Leipzig Crises, 1937», *Naval War College Review*, vol. 43, nº 2, 1990, pp. 31-46
- FRANK, Willard C., Jr.: «Multinational Naval Cooperation in the Spanish Civil War, 1936», *Naval War College Review*, vol. 47, nº 2, 1994, pp. 72-101
- FRASER, David: *Rommel. El zorro del desierto*, La Esfera de los Libros, Madrid, 2004
- FREEDMAN, Lawrence: *La guerra futura*, Crítica, Barcelona, 2019
- FRIESER, Karl-Heinz: *Blitzkrieg-Legende. Der Westfeldzug 1940*, Oldenbourg Verlag, Munich, 2012
- GARCÍA ÁLVAREZ-COQUE, Arturo: *La fractura del Ejército ante el 18-J. El Estado Mayor en la Guerra Civil*, Comares, Granada, 2018
- GARCÍA PÉREZ, Rafael: *Franquismo y Tercer Reich: las relaciones económicas hispano-alemanas durante la segunda guerra mundial*, Centro de Estudios Constitucionales, Madrid, 1994
- GARCÍA SANZ, Fernando: *España en la Gran Guerra: espías, diplomáticos y traficantes*, Galaxia Gutenberg, Barcelona, 2014
- GIL MARTÍNEZ, Eduardo: *Fuerza aérea española durante la 2ª Guerra Mundial*, Almena Ediciones, Madrid, 2019
- GOGG, Karl: *Österreichs Kriegsmarine 1848-1918*, Verlag das Berland-Buch, Salzburgo, 1974
- GÓMEZ OLIVER, Miguel Carlos, RUIZ-MANJÓN CABEZA, Octavio: *Los nuevos historiadores ante la Guerra Civil española*, Diputación de Granada, Granada, 1990
- GONZALEZ ECHEGARAY, Rafael: *La marina mercante y el tráfico marítimo en la guerra civil*,

San Martín, Madrid, 1977

– GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio: «El crucero Canarias y la tentativa de salvamento de los naufragos del acorazado alemán *Bismarck*», *Revista de Historia Naval*, nº 124, 2014, pp. 57-76

– GONZÁLEZ QUINTANA, Antonio, GÁLVEZ BIESCA, Sergio, CASTRO BERROJO, Luis (dirs.): *El acceso a los archivos en España*, Fundación 1º de mayo – Fundación Francisco Largo Caballero, Madrid, 2019

– GOÑI, Uki: *La auténtica Odessa: la fuga nazi a la Argentina de Perón*, Paidós, Barcelona, 2002

– GRANDÍO SEOANE, Emilio: «No sólo Wolframio. Galicia, campo de juego de las redes de inteligencia durante la Segunda Guerra Mundial», *Revista Universitaria de Historia Militar*, nº 4, 2015, pp. 101-117

– GRENZEBACH, William S.: *Germany's informal empire: german economic policy toward Yugoslavia and Rumania, 1933-1939*, Franz Steiner, Stuttgart, 1988

– GRETTON, Peter: «The Nyon Conference – the Naval aspect», *The English Historical Review*, nº 354, 1975, pp. 103-112

– GRETTON, Peter: *El factor olvidado: la marina británica y la guerra civil española*, San Martín, Madrid, 1984

– GROSS, Stephen G.: «The Nazi Economy», en BARANOWSKI, Shelley *et alii* (eds.): *A Companion to Nazi Germany*, John Wiley & Sons, Medford (Massachusetts), 2018, pp. 272-274

– HALPERN, Paul G.: «French and Italian Naval Policy in the Mediterranean, 1898-1945», en HATTENDORF, John B. (ed.): *Naval Policy and Strategy in the Mediterranean: past, present, future*, Frank Cass Publishers, New York, 2000, pp. 78-106

– HARUKI, Wada: «Study your enemy: Russian military and naval attachés in Japan», en MARKS, Stephen G., MENNING, Bruce W. *et alii*, (eds.): *The Russo-Japanese war in perspective. World War Zero*, Koninklijke Brill, Leiden, 2007, tomo 2, pp. 13-43

– HASTINGS, Max: *The Secret War. Spies, codes and guerrillas 1939-1945*, William Collins, Londres, 2015 [edición epub]

– HATTENDORF, John B. (ed.): *Naval Policy and Strategy in the Mediterranean: past, present, future*, Frank Cass Publishers, New York, 2000

– HECKMANN, Wolf: *Rommels Krieg in Afrika*, Tosa, Viena, 2006

– HEIBERG, Morten: *Emperadores del Mediterráneo: Franco, Mussolini y la Guerra Civil Española*, Crítica, Barcelona, 2003

– HERMOSO DE MENDOZA Y BAZTÁN, María Teresa, TERÉS NAVARRO, María del Carmen, MARTÍNEZ PÉREZ, Rosalía: «El acceso a la documentación clasificada custodiada en archivos

- militares:volumen y características», en GONZÁLEZ QUINTANA, Antonio, GÁLVEZ BIESCA, Sergio, CASTRO BERROJO, Luis (dirs.): *El acceso a los archivos en España*, Fundación 1º de mayo – Fundación Francisco Largo Caballero, Madrid, 2019
- HERWIG, Holger H.: «The failure of German Sea Power, 1914-1945: Mahan, Tirpitz, and Raeder Reconsidered», *The International History Review*, vol. 10, nº 1, 1988, pp. 68-105
- HERWIG, Holger H.: *“Luxury” fleet. The Imperial German Navy 1888-1918*, Routledge, Nueva York, 2014
- IRUJO, José María: *La lista negra: los espías nazis protegidos por Franco y la Iglesia*, Aguilar, Madrid, 2003
- JARKSON, Peter, KITSON, Simon: «The Paradoxes of Vichy Foreign Policy, 1940-1942», en ADELMAN, Jonathan R (ed.): *Hitler and his Allies in World War II*, Routledge, Londres, 2007, pp. 79-115
- JIMÉNEZ DE ABERÁSTURI CORTA, Juan Carlos: «La II Guerra Mundial en el golfo de Vizcaya», *Itsas Memoria – Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 5, 2006, pp. 517-546
- KEEGAN, John: *Historia de la guerra*, Planeta, Barcelona, 1995
- KEEGAN, John: *El rostro de la batalla*, Turner, Madrid, 2004
- KEEGAN, John: *La máscara de mando. Un estudio sobre el liderazgo*, Turner, Madrid, 2015
- KEHRT, Christian: *Moderne Krieger. Die Technikerfahrung deutscher Militärpiloten 1910-1945*, Schöningh, Paderborn, 2010
- KENNEDY, Paul: *Ingenieros de la victoria. Los hombres que cambiaron el destino de la Segunda Guerra Mundial*, Debate, Madrid, 2014
- KLEE, Ernst: *Das Personenlexikon zum Dritten Reich: wer war was vor und nach 1945*, Fischer, Fráncfort del Meno, 2007
- KLIETMANN, Kurt G.: *Auszeichnungen des Deutschen Reiches 1936-1945*, Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1991
- KLUDAS, Arnold: *Die Schiffe der deutschen Afrika-Linien 1880-1945*, Stalling, 1975
- KLUITERS, Frans: *De Abwehr in Nederland (1936-1945)*, NISA, 2006, accesible en <https://www.nisa-intelligence.nl/PDF-bestanden/Abw%2001-Inleiding.pdf>
- KOLDAU, Linda Maria: *Mythos U-boot*, Franz Steiner, Stuttgart, 2010
- KOOP, Volker: *Hitlers fünfte Kolonne. Die Auslands-Organisation der NSDAP*, BeBra, Berlin, 2009

- KÜHNE, Thomas, ZIEMANN, Benjamin (eds.): *Was ist Militärgeschichte?*, Ferdinand Schöningh, Paderborn, 2000
- LEITZ, Christian: *Economic relations between Nazi Germany and Franco's Spain 1936-1945*, Oxford University Press, Oxford, 1996
- LEITZ, Christian: «Arm exports from the Third Reich, 1933-1939. The example of Krupp», *Economic Historical Review*, n° 51, 1998, pp. 133-154
- LOWER, Wendy: *Nazi Empire-building and the Holocaust in Ukraine*, University of North Carolina Press/United States Holocaust Memorial Museum, Chapel Hill (Carolina del Norte), 2006
- MAHAN, Alfred Thayer: *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, Little, Brown and Company, Boston, 1918, accesible en <https://archive.org/details/influenceseapow05mahagoog>
- MARCO, Jorge, YUSTA, Mercedes: «Irregular War, Local Community and Intimate Violence in Spain (1939-1952)», *European History Quarterly*, vol. 49, n° 2, 2019, pp. 231-249
- MARKS, Stephen G., MENNING, Bruce W. et alii (eds.): *The Russo-Japanese war in perspective. World War Zero*, Koninklijke Brill, Leiden, 2007
- MARTIENSSEN, Anthony: *Hitler and his Admirals*, Secker and Warburg, Londres, 1948
- MARTÍN ACEÑA, Pablo: *El oro de Moscú y el oro de Berlín*, Taurus, Madrid, 2001
- MARTÍNEZ CANALES, Francisco: *Alas españolas en Rusia 1941/44 escuadrillas azules en la Luftwaffe*, Almena Ediciones, Madrid, 2011
- MARTÍNEZ-MERELLO Y DÍAZ DE MIRANDA, Carlos: «Creación del Arma submarina», en *Historia del Arma submarina*, Cuadernos monográficos del instituto de Historia y cultura naval, n° 71, 2015, pp. 53-72
- MATA, Santiago: *U-Boote: submarinos alemanes en la Segunda Guerra Mundial*, Almena, Madrid, 2003
- MATA, Santiago: *Kriegsmarine. La flota de Hitler*, La Esfera de los Libros, Madrid, 2017
- MAZOWER, Mark: *El imperio de Hitler*, Crítica, Barcelona, 2008
- MOLINA FRANCO, Lucas: *El legado de Sigfrido: la ayuda militar alemana al ejército y la marina nacional en la Guerra Civil española (1939-1939)*, AF, Valladolid, 2005
- MOLINA FRANCO, Lucas: *La ayuda militar alemana a España 1939-1945*, Tesis doctoral inédita, Universidad de Valladolid, 2014
- MONAKOV, Mikhail S., ROHWER, Jürgen: *Stalin's ocean-going fleet. Soviet naval strategy and shipbuilding programmes 1935-1953*, Frank Cass, Londres, 2001 [edición epub]

- MORADIELLOS, Enrique: *El oficio de historiador*, Siglo XXI, Madrid, 2008
- MORADIELLOS, Enrique: «La embajada en Gran Bretaña durante la guerra civil», en VIÑAS, Ángel (ed.): *Al servicio de la República: diplomáticos y Guerra Civil*, Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación-Marcial Pons, Madrid, 2010
- MORALES TRUEBA, Adolfo: «El escenario naval tras la Primera Guerra Mundial», *Revista de Estudios en Seguridad Internacional*, vol. 3, nº 2, 2017, pp. 147-168
- MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando y Salvador: *La guerra silenciosa y silenciada: historia de la campaña naval durante la guerra de 1936-1939*, Fernando Moreno de Alboran, Madrid, 1998
- MORENO JULIÁ, Xavier: «La División Azul en el contexto de las relaciones entre la España de Franco y la Alemania nazi», *Cuadernos de Historia Contemporánea*, vol. 34, 2012, pp. 65-90
- MORENO JULIÁ, Xavier: *La División Azul. Sangre española en Rusia, 1941-1945*, Crítica, Barcelona, 2015
- MORILLO, Stephen, PAVKOVIC, Michael F.: *What is Military History?*, Polity Press, Cambridge, 2013
- MORTERA PÉREZ, Artemio: «Los minadores de la clase "Júpiter" (1ª parte)», *Revista española de historia militar*, nº 93, 2008, pp. 67-75
- MORTERA PÉREZ, Artemio: «Los minadores de la clase "Júpiter" (2ª parte)», *Revista española de historia militar*, nº 94, 2008, pp. 117-126
- MUELLER, Michael: *Canaris: The Life and Death of Hitler's Spymaster*, Naval Institute Press, Annapolis, 2007
- MÜLLER, Sven O.: *Deutsche Soldaten und ihre Feinde. Nationalismus an Front und Heimatfront im Zweiten Weltkrieg*. S, Fischer, Fráncfort del Meno, 2010
- NIEBEL, Ingo: *Al infierno o a la gloria. Vida y muerte del ex-cónsul y espía Wilhalm Wakonigg 1900-1936*, Alberdania, Irún (Guipuzcoa), 2009
- NÚÑEZ SEIXAS, Xosé Manoel: *Camarada invierno. Experiencia y memoria de la División Azul (1941-1945)*, Crítica, Barcelona, 2017
- NÚÑEZ SEIXAS, Xosé Manoel: «¡Rusia es culpable!», en NÚÑEZ SEIXAS, Xosé Manoel (coord.): *Historia Mundial de España*, Destino, Barcelona, 2018, pp. 789-796
- O'DONNELL, César: «Hundimiento del submarino alemán U-167 en aguas de la Isla de Gran Canaria durante la Segunda Guerra Mundial», *Revista Española de Historia Militar*, nº 3, 2000, pp. 156-166
- OLIVEIRA, César: *Salazar e a guerra civil de Espanha*, Ojornal, Lisboa, 1988

- OLSSON, Simon: «Beyond Diplomacy: German Military Intelligence in Sweden 1939-1945», *International Journal for Intelligence and Counterintelligence*, nº 24, 2011, pp. 338-351
- PAPANICOLOPULU, Irini: «The duty to rescue at sea, in peacetime and in war: a general overview», *International Review of the Red Cross*, vol. 98, nº 2, 2016
- PARDO SAN GIL, Juan: *Euzkadiko Gudontzidia: la marina auxiliar de guerra de Euzkadi (1936-39)*, Untzi Museoa – Museo Naval, San Sebastián, 2008
- PLATT, Stephen P.: *Autumn in the Heavenly Kingdom. China, the West, and the Epic Story of the Taiping Civil War*, Knopf, Nueva York, 2012 [edición epub]
- PLESHAKOV, Constantine: *La última armada del zar: el épico viaje a la bahía de Tsushima*, Turner, Madrid, 2003
- PONCE ALBERCA, Julio: «Espionaje en Gibraltar y su Campo (1936-1945)», *Revista Universitaria de Historia Militar*, nº 4, 2015, pp. 35-54
- PRESTON, Paul: *Franco «Caudillo de España»*, Mondadori, Barcelona, 1998
- QUIROSA-CHEYROUZE MUÑOZ, Rafael: «La intervención alemana: el bombardeo de Almería», en GÓMEZ OLIVER, Miguel Carlos, RUIZ-MANJÓN CABEZA, Octavio: *Los nuevos historiadores ante la Guerra Civil española*, Diputación de Granada, Granada, 1990, pp. 175-186
- REVERTE, Jorge M.: *De Madrid al Ebro. Las grandes batallas de la guerra civil española*, Galaxia Gutenberg, Barcelona, 2016
- RIEDER, Maximiliane: *Deutsch-italienische Wirtschaftsbeziehungen: Kontinuitäten und Brüche 1936-1957*, Campus, Frankfurt, 2003
- RODAO, Florentino: «Japan and the Axis, 1937-8: Recognition of the Franco Regime and Manchukuo», *Journal of Contemporary History*, 2009, vol. 44, nº 3, pp. 431-447
- RODAO GARCÍA, Florentino: *Franco y el imperio japonés*, Plaza&Janés, Barcelona, 2013
- RODRÍGUEZ, Mikel: *Espías vascos*, Txalaparta, Tafalla (Navarra), 2004
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: «Primeras propuestas de creación de la aeronáutica naval», *Revista General de la Marina*, diciembre, 2017, pp. 867-874
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Javier: «Los servicios secretos en el Norte de España durante la II Guerra Mundial: el Abwehr alemán y el SOE inglés», *Revista Universitaria de Historia Militar*, nº 4, 2015, pp. 75-100
- RODRIGO, Javier: *La guerra fascista: Italia en la Guerra Civil española, 1936-1939*, Alianza, Madrid, 2016

- ROJAS-MARCOS ALBERT, Rocío: *Tánger: la ciudad internacional*, Almed, Granada, 2009
- ROMAÑA ARTEAGA, José Miguel: *Historia de la guerra naval en Euskadi*, tomo 3, Amigos del Libro Vasco, Echavarri, 1985
- ROS AGUDO, Manuel: *La guerra secreta de Franco (1939-1945)*, Crítica, Barcelona, 2002
- ROS AGUDO, Manuel: *La gran tentación. Franco el Imperio colonial y los planes de intervención en la Segunda Guerra Mundial*, Styria, Barcelona, 2008
- ROSENBUSCH, Anne: *Neutrality in balance. Spanish-German relations during the First World War, 1914-1918*, Tesis doctoral inédita, Maynooth University, 2015
- RUIZ LLANO, Germán: *Militares y Guerra Civil en el País Vasco: leales, sublevados y geográficos*, Ediciones Beta III Milenio, Bilbao, 2019
- SABATIER DE LACHADENÈDE, René: *La Marina francesa y la guerra civil de España: (1936-1939)*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2001
- SADKOVICH, James J.: *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, Feltrinelli, Milán, 2006
- SAFRANSKI, Rüdiger: *Romanticismo. Una odisea por el espíritu alemán*, Tusquets, Barcelona, 2018
- SALAS LARRAZÁBAL, Jesús María: *Intervención extranjera en la guerra de España*, Madrid, Editora Nacional, 1974
- SALAS LARRAZÁBAL, Jesús María: *Intervención extranjera en la guerra de España*, Editora Nacional, Madrid, 1974
- SALGADO RODRÍGUEZ, Juan Carlos: *Marea roja, marea negra: guerra en el mar: guerra en el mar: (una crónica de la IIa Guerra Mundial en el Norte de España)*, Galland Books, Valladolid, 2008
- SÁNCHEZ ASIAÍN, José Ángel: *La financiación de la guerra civil española: una aproximación histórica*, Crítica, Barcelona, 2012
- SCHAUFELBERGER, Walter: «Von der Kriegsgeschichte zur Militärgeschichte», *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte/Revue suisse d'histoire/Rivista storica svizzera*, nº 41, 1991
- SCHÜLER-SPRINGORUM, Stephanie: *La guerra como aventura. La Legión Cóndor en la guerra civil española 1936-1939*, Alianza, Madrid, 2010
- SELIGMANN, Matthew: *Spies in uniform. British military and naval intelligence at the eve of the First World War*, Oxford University Press, Oxford, 2006
- SHOWALTER, Dennis E.: *Armor and Blood: The Battle of Kursk: The turning point of World War*

II, Random House, Nueva York, 2013

– SIEGEL, Adam, B.: «Naval Cooperation in a Multi-Polar World – The Spanish Civil War», *Tidskrift I Sjöväsendet*, nº 4, 2001, pp.377-398

– SOLÉ I SABATÉ, Josep María, VILLARROYA, Joan: *España en llamas. La guerra civil desde el aire*, Temas de Hoy, Madrid, 2003

– SONDHAUS, Lawrence: *The Great War at Sea*, Cambridge University Press, Cambridge, 2014 [edición epub]

– STEVENSON, David: «Diplomats», en WINTER, Jay (ed.): *The Cambridge History of the First World War, vol. II. The State*, Cambridge University Press, Cambridge, 2014

– STOLER, Mark A.: «George C. Marshall and the "Europe First" Strategy, 1939-1951: A Study in Diplomatic as well as Military History», *The Journal of Military History*, vol. 79, nº 2, 2015, pp. 293-316

– SWIOT, Mirosław Zbigniew, PRUSINOWSKA, Elżbieta Teresa: *Hunting the Bismarck*, The Crowood Press, Ramsbury (Gran Bretaña), 2006

– SYMONDS, Craig L.: *World War II at sea. A global history*, Oxford University Press, Nueva York, 2018 [edición epub]

– TANNER, Stephen William: *German Naval Intervention in the Spanish Civil War as reflected by the German Records 1936-1939*, Tesis doctoral inédita, The American University, 1976

– TOOZE, Adam: *The Wages of Destruction: the Making and Breaking of Nazi Economy*, Penguin Books, Nueva York, 2006 [edición epub]

– VIDAL CASTAÑO, José Antonio: *La España del maquis (1936-1939)*, Punto de Vista Editores, Madrid, 2016

– VIÑAS, Ángel: *La Alemania nazi y el 18 de julio*, Alianza, Madrid, 1974

– VIÑAS, Ángel: *Franco, Hitler y el estallido de la guerra civil: antecedentes y consecuencias*, Alianza, Madrid, 2001

– VIÑAS, Ángel (ed.): *Al servicio de la República: diplomáticos y Guerra Civil*, Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación-Marcial Pons, Madrid, 2010

– VIÑAS, Ángel: *Sobornos. De cómo Churchill y March compraron a los generales de Franco*, Crítica, Barcelona, 2016

– WEGNER, Bernd: «Wozu Operationsgeschichte», en KÜHNE, Thomas, ZIEMANN, Benjamin (eds.): *Was ist Militärgeschichte?*, Ferdinand Schöningh, Paderborn, 2000

– WETTE, Wolfram: *Der Krieg des kleinen Mannes. Eine militärgeschichte von unten*, Piper,

Múnich, 1992

- WHEALEY, Robert H.: *Hitler and Spain: the Nazi Role in the Spanish Civil War*, University Press of Kentucky, Lexington (Kentucky), 2005
- WITT, Jan M.: *Deutsche Marinegeschichte*, Palm Verlag, Berlin, 2015
- WILLIAMSON, Gordon: *German E-Boats 1939-1945*, Osprey Publishing, Oxford, 2002
- WILLIAMSON, Gordon: *German Battleships 1939-1945*, Osprey Publishing, Oxford, 2003
- WILLIAMSON, Gordon: *German Destroyers 1939-1945*, Osprey Publishing, Oxford, 2003
- WILLIAMSON, Gordon: *U-Boat Bases and Bunkers 1941-1945*, Osprey Publishing, Oxford, 2003
- WINTER, Jay (ed.): *The Cambridge History of the First World War, vol. II. The State*, Cambridge University Press, Cambridge, 2014

Recursos en Internet

- <https://archive.org>
- <http://www.amenzell.de>
- <http://avalon.law.yale.edu>
- <https://www.axishistory.com>
- <https://www.bbc.com>
- <https://www.bis.org>
- <http://dbe.rah.es/>
- <https://empresite.economista.es>
- <http://www.geocities.ws>
- <http://www.lexikon-der-wehrmacht.de>
- <https://www.munzinger.de>
- <http://navalhistory.flixco.info>
- <http://www.navweaps.com>

- <https://rosalarose.es>
- <http://www.straightdope.com>
- <https://uboat.net/>
- <http://www.ubootarchiv.de>
- <https://www.un.org/es/sections/documents/general-assembly-resolutions/>
- <https://www.youtube.com>

