

La Comisión Española de Historia Militar aborda la neutralidad de España en el congreso internacional de Pekín

# LA ARMADA, en la II Guerra Mundial

José M<sup>a</sup> Blanco Núñez  
Capitán de navío (R)

**D**EL 30 de agosto al 5 de septiembre, la Comisión Española de Historia Militar —dependiente del Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional— ha participado una convocatoria más en el Congreso Internacional de Historia Militar que, en su XLI edición, se ha celebrado en Pekín y ha estado dedicada a *La II Guerra Mundial y la evolución del arte de la guerra en el siglo XX*.

Hasta la capital de China ha viajado una delegación de la comisión histórico-militar española. De ella ha formado parte el capitán de navío José M<sup>a</sup> Blanco, autor de la ponencia *Acción marítima española durante la II Guerra Mundial*. Una de las cinco conferencias que ha expuesto la representación hispana en la veterana cita internacional y que, en forma de resumen, recogemos a continuación.

En su intervención, Blanco explicó que «España mantuvo durante la II Guerra Mundial una posición de neutralidad muy condicionada por las obligaciones —materiales y morales— contraídas con las naciones del Eje —Alemania e Italia— durante su recién terminado conflicto civil. No intervino directamente, pero ayudó en la medida de lo que pudo y con la mayor discreción posible a los países citados».

## ENTRE NEUTRAL Y NO BELIGERANTE

Desde un punto de vista estrictamente oficial, la posición del Gobierno español pasó de la «estricta neutralidad» a la «no beligerancia» para terminar con una «neutralidad vigilante».

En 1938, el agregado naval alemán en Madrid, capitán de navío Kurt Meyer-Dohner, ya había evaluado la posibilidad de estacionar algún buque de aprovisionamiento en la ría de Vigo (Pontevedra): amplia, de fácil entrada y, entonces, con poco tráfico. Así, tras la Guerra Civil y con la contienda mundial en ciernes, se estableció una red de apoyo, principalmente con petroleros abastecedores de los *U-Boote* —abreviatura de *unterseeboote*, submarinos en alemán—, sustentada en puertos españoles con el visto bueno del Estado Mayor de nuestra Armada.

Dicho sistema se mantuvo hasta que el primero de octubre de 1943 Madrid cambió su política. «España decretó la *neutralidad vigilante* y Alemania vio más productivo apoyar esa neutralidad que arrastramos a la guerra», subrayó Blanco. Sin embargo, el imaginario popular español fraguó muchas historias fantásticas sobre aprovisionamiento a submarinos alemanes e italianos en las múltiples calas del litoral español. De todas ellas, sólo se ha podido documentar unos pocos casos.

En términos generales, si tenemos en cuenta que la capacidad de combustible de un *U-Boot* (grande) era de unas 90 toneladas, lo entregado en aguas españolas representa apenas el relleno completo para 17, que es una cifra muy baja para el enorme trasiego de tantos submarinos como puso Alemania en juego.

Con los datos recopilados en la mano, se puede aventurar que de esos 17 submarinos, unos siete habrían repostado en la ría de Vigo, la más utilizada; en Cádiz, hubieran repostado unos cinco, otro más en Ferrol (Coruña) y cuatro en Las Palmas de Gran Canaria.

Estas cifras, en realidad, no son reales, ya que serían factibles si el relleno hubiera sido desde cero, lo que no parece probable. En cualquier caso, si hablamos de mínimos, al menos se pudo dar combustible a 17 *U-Boote* y si, por ejemplo, suponemos que entraban con un 30 por 100 de su depósito la cifra se puede elevar hasta unos 23 submarinos.

## PROTESTA FORMAL DE LONDRES

No obstante, la «permisiva» neutralidad española se dejó ver, por ejemplo, tras el hundimiento en acción de guerra del *U-434* alemán el 18 de noviembre de 1941 en aguas de Cabo San Vicente (Portugal). Los británicos, que rescataron a 42 miembros de la tripulación con vida, encontraron cerillas españolas a un marinero y a otro una receta de una farmacia de Vigo, que coincidía con la fecha del aprovisionamiento.

Además, los interrogatorios de rigor pusieron de manifiesto que el submarino había rellenado sus depósitos de un mercante alemán en la ría gallega, lo que confirmó las sospechas británicas y provocó la correspondiente protesta ante el Gobierno español.

El *U-105*, por su parte, entró en Ferrol el 12 de junio de 1942 tras sufrir un ataque aéreo. Uno de sus heridos fue curado a bordo del crucero *Canarias* y se trató de reparar el submarino, al que España ofreció ayudas no permitidas, entre ellas, amparo en el puerto más tiempo del previsto por la legislación internacional.

Con respecto a esa «permisiva neutralidad» de España y en lo que se refiere a Italia, se puede citar el caso del buque cisterna *Olterra*. Hundido en la bahía de Algeciras (Cádiz) por su tripulación al estallar la guerra, fue reflotado y acondicionado para servir como base al comando de ataque italiano *Gamma*.

Idéntica misión tuvo su compatriota el mercante *Gaeta*. Internado en Huelva desde el inicio del conflicto, en la primavera de 1943 fue también habilitado para acoger a buceadores de ataque italianos.



Hélène Cicquiel



Museo Naval de Canarias

La dotación del crucero español recibió el reconocimiento de Alemania por la ayuda a su acorazado, maqueta de la izquierda.

La participación más activa de la Armada en la II Guerra Mundial es, probablemente, uno de los aspectos más secretos de la acción española en el conflicto. Se trata de la rama naval de la División Azul, que sumó entre 45.000 y 47.000 hombres.

Dicho concurso fue, sin embargo, mínimo y muy secreto. Apenas contó con un total de 62 hombres, de capitán a paje. Todos, voluntarios y con la única restricción de ir destinados al frente Oriental.

Operaron, por lo tanto, en el golfo de Finlandia, en acciones de minado, contra-minado, tendido de redes, escolta de convoyes y buques que ejercían el dominio del mar en aquellas aguas del Báltico.

Pero lo más sobresaliente de esta misión fue, a la postre, una ventaja para la Armada española. Parte de ese contingente fue adiestrado en el manejo de lanchas rápidas en condiciones y aguas de guerra. Esos hombres pasaron a ser las dotaciones iniciales de las seis lanchas rápidas que España compró a Alemania y que Berlín accedió a entregar a Madrid para que defendiera con eficacia su neutralidad, sobre todo en aguas del estrecho de Gibraltar y cuando comprendió que el Gobierno español estaba completamente decidido a no entrar en la contienda.

Las citadas lanchas fueron las LT-21 a 26 y, a ellas, las siguieron otras diez, que se construyeron ya en tiempo de paz y a partir de 1953 en el Arsenal de La Carraca (Cádiz), con patente *Lurssens*. Resultado de esta participación fue también la realización en Cartagena y Ferrol de 13 dragaminas de acero del tipo alemán *M-Boote 40*, que empezaron a entregarse a la Armada a partir de 1946.

Junto a dichas acciones, el concurso más reconocido de la Armada española en la contienda mundial tuvo luces y taquígrafos y sus protagonistas fueron el acorazado alemán *Bismark* y el antes citado crucero español *Canarias*.

Londres impulsó una implacable caza contra el buque germano que culminó el 27 de mayo de 1941 con su hundimiento, provocado por su tripulación cuando ya estaba perdido a causa de un ataque británico.

Tras recibir noticia del naufragio, el entonces jefe del Estado Mayor del Mando de la *Kriegsmarine*, vicealmirante Schniewind, gestionó la

posible ayuda española para la localización y salvamento de los naufragos del acorazado a través del agregado naval alemán en Madrid.

El ministro de Marina de España almirante Moreno informó al mando naval británico y, tras obtener la autorización del jefe del Estado, ordenó la «salida urgentísima de un crucero y de ser posible dos destructores. Misión prestar auxilio a naufragos buques de guerra alemanes, entre ellos, *Bismark*, batido [...] Interesa servicio el almirantazgo alemán y se desea desempeñarla con urgencia necesaria».

El jefe supremo de la Marina alemana, gran almirante Erich Raeder, por su parte, anunció la ayuda en camino: «Hoy, alrededor de las 1100H crucero español *Canarias* y dos destructores salen de El Ferrol en previsión prestar asistencia. Velocidad 20 a 22 nudos». Comenzó así un rescate, complicado por el mal estado de la

mar —causante de la retirada de los dos destructores de la flotilla—, y que se hizo largo, pero en el que el *Canarias* no se rindió.

## *El crucero Canarias acudió en auxilio del emblemático acorazado alemán Bismark*

### «VALEROSO CRUCERO»

Por no cejar en la misión encomendada, el agregado naval alemán en Madrid agradeció por carta a su comandante la acción, que «quedará para siempre grabada en los corazones de todos los marinos alemanes».

El gran almirante Raeder también reconoció la labor española con estas palabras: «el jefe de la Marina alemana quiere expresar su gratitud personal al comandante del valeroso crucero *Canarias* y a la tripu-

lación del buque a sus órdenes [...] saludos y mi admiración por el arrojo y disposición comprobada en su acción».

Como tantas veces ocurre, la alta clasificación de seguridad sobre la política de guerra, la necesidad del «secreto», lleva a la exacerbación del imaginario popular. Cuando nos enfrentamos a las cifras reales de la ayuda de España a Alemania, lo único verdaderamente significativo es el envío de una división a luchar contra —y sólo contra— la Unión Soviética. Y, en ella, la participación naval no llega a la categoría de «gota de agua» en el océano. Por tanto, estamos en condiciones de concluir que España fue verdaderamente neutral en la II Guerra Mundial a pesar de presiones y sentimientos de gratitud. ■