

# PINCELADAS DE LA ACCIÓN COLONIAL ESPAÑOLA EN LA COSTA DEL MAGREB ATLÁNTICO SEGÚN LA PRENSA DE LAS CANARIAS ORIENTALES A PRINCIPIOS DEL SIGLO XX

*Luciano Díaz Almeida*

## I

Se pretende analizar cómo refleja la prensa canaria de los primeros años del novecientos la acción colonial española en lo que posteriormente se llamaría Sahara Español. Para ello se realizará un análisis previo del periodo 1900-1905 de un rotativo de cada una de las islas orientales: *Lanzarote Liberal*, *El Fomento Canario* (Gran Canaria), *La Aurora* (Fuerteventura) así como el publicado en Madrid, *Las Canarias*, posteriormente denominado, de forma ilustrativa, *Las Canarias y nuestras posesiones africanas*.

Para ello revisaremos diversos artículos de opinión sin olvidar algún que otro breve de noticias.

Cabe adelantar como conclusiones que la información es escasa tanto en relación con los contenidos generales como de tema colonial pues lo referido al Sahara, aunque dé pie a largos artículos, no es un tema frecuente, habiendo más referencias a Río Muni y Fernando Poo –quizá por su mayor potencial de riqueza aunque no faltan las críticas a su colonización–. Hay también referencias con breves a la situación inestable de Marruecos o la necesidad de hacer algo para defender los intereses españoles ya en sentido abstracto o en relación a las plazas de soberanía o la inminencia de la conferencia de Algeciras.

Las referencias al Sahara son mayoritariamente a la existencia de un banco pesquero que se considera propio en virtud de la presencia hispana en la costa adyacente a Canarias, estimándose necesario explotarla como solución a la problemática socioeconómica de Canarias y de suministro de alimentos para su población, evitando, además, que se adelanten otras potencias –la referencia en breves de vapores holandeses que faenan en la zona–. Se critica la indiferencia y/o incapacidad del Estado Español para estimular el desarrollo pesquero, reaccionar ante las ingerencias extranjeras o la lentitud de acción que impidió expandir las posesiones españolas en el país de los Tekna (Sahara).

En nuestra historiografía, se explica que la presencia en el Sahara respondía a la necesidad de salvaguardar las “espaldas” del archipiélago canario y controlar su hiterland africano –cosa de la que no se habla en la prensa– y de garantizar sus derechos pesqueros, lo que, como veremos más adelante, no se hacía de forma adecuada. Para estos objetivos, y teniendo en cuenta las escasas posibilidades de la España de la Restauración, la prioridad hasta ese momento de las ya perdidas colonias del Caribe y quizá el deseo de no enemistarse con Francia, la presencia colonial se reduce a un dominio jurídico no efectivo, a rudimentarios enclaves costeros y a aisladas expediciones de las que no se sacaría el adecuado partido.

En cuanto a interpretar la acción pesquera podemos hacer nuestras las palabras de Álvaro Díaz de la Paz en “Las pesquerías Canario-Africanas a la luz de los estudios sobre el banco sahariano, 1940-1975” para definir estos artículos periodísticos: “...en ninguno de ellos se planteó potenciar el desarrollo socioeconómico del Sahara, respondiendo con ello a la óptica manifiestamente colonialista seguida por sus patrocinadores. Se trata, en definitiva de ...mejorar la extracción y el conocimiento de la potencialidad, de los recursos, posibilidades de comercialización..., tecnología...de captura y conservación, etc. Carecen, por tanto, de cualquier iniciativa dirigida a ofrecer alguna contrapartida a las poblaciones y sociedades indígenas” (comunicación al *III Aula Canarias-Noroeste de África*, 1988, editada por el Cabildo Insular de Gran Canaria, 1993, p. 431). Cabe destacar, así mismo, una cierta ingenuidad o al menos falta de base científica cuando se insiste en aclimatar bacalao de Terranova sin tener en cuenta su viabilidad o posibles consecuencias ecológicas.

A título anecdótico, sobresale la trama novelesca de las peripecias de un excéntrico aventurero francés, Lebaudy, que en 1903 (ver *Canarias de agosto y septiembre*) desea explotar la zona, pero haciéndose con su control político al proclamarse emperador del Sahara. De sus aventuras se deducen varios elementos clave en la colonización: la necesidad de crear una base urbanísticamente sólida en la colonia, la intención de desviar el comercio de Marruecos y Argelia a favor de la colonia, la importancia de Las Palmas de Gran Canaria como punto de concentración y reexportación de los frutos de dicho comercio, las relaciones con las tribus locales que toman prisioneros europeos para cobrar rescate como *modus vivendi*. En su rescate hay que tener en cuenta que están a un kilómetro de Cabo Juby, lo que explicaría las referencias a instrucciones y enviados del sultán de Marruecos para su liberación. Además se habla de las gestiones de un periodista francés, Naudeu, y de la presencia del crucero francés de guerra Galilée. Todo ello aderezado con las rocambolescas peripecias de Lebaudy, enfermo y hospedado en el hotel Santa Catalina, del que parece fugarse hacia su barco, *el Frasquita*, vigilado por la marina española, o al vapor *Woermann*.

Otra aparente anécdota es la denominación del banco pesquero. Lo que nuestras últimas generaciones han conocido como banco canario-saharahui, en los albores del siglo xx se nombraba como banco sahariano, banco sahario, pesquerías de la Costa de África, como mucho pesquerías canario-africanas... Siempre es evidente la carga ideológica que puede tener algo tan inocuo y neutro como un nombre que da la sensación de haber existido siempre. Quizá es una denominación que surgiría en su día como forma de vincular el control del banco a Canarias y al Sahara entonces territorio bajo control español reforzando la idea de que Sahara y banco pesquero eran plenamente españoles, todo ello sin que pretendamos negar la histórica presencia canaria en dicho banco.

## II

En el único ejemplar que El Museo Canario conserva de *Lanzarote Liberal* destaca en su número de 3-12-1903, amén de una referencia al nombramiento del nuevo subgobernador de Río de Oro, el capitán de infantería Manuel Silva Díaz el artículo de A Villalobos “Pesquerías en la costa occidental de África” en la sección de *actualidad*. En él se hace un sesudo análisis de la situación de la colonia:

- Nos habla del escaso valor comercial de Río de Oro, por su lejanía de las kabilas y sus rutas así como por la escasez de pozos.

- La importancia de la pesca pero cómo ésta está bloqueada por el uso de técnicas obsoletas de salazón del siglo XVIII.
- Indica el mapa de explotación. en Cabo Blanco y Bahía de Cintra trabajan pescadores grancanarios mientras que los lanzaroteños y la Cía. Trasatlántica trabajan en río de Oro.
- Celebra las regulaciones dispuestas por la Comandancia de Marina sobre la pesca en la ría mediante trasmallo y apaleo, que habrían hecho huir a la sardina y tras ella a los cardúmenes.
- Propone que se trabajen diversas preparaciones de pescado (vinagre, hiervas (*sic*) aromáticas). Aunque se es consciente de otros problemas: no aguantarían para su envío a la Península como sustituto del bacalao y presenta problemas para su tratamiento: exceso de grasa, sabor insípido.
- Destaca la acción de la Cía. Trasatlántica dedicada a la exportación de salmuera en barriles a Fernando Poo para el consumo de la población nativa. Para ello se emplea un bergantín portón con 16 hombres, 3 lanchas, 2 unidades para pesca al mando de un capataz del mar y el pailebot *Río de Oro* que traslada la pesca a Las Palmas de Gran Canaria.

El autor finaliza haciendo dos propuestas: 1) Racionalizar la flota con la adquisición de pailebots más ligeros. 2) Extender las actividades a la conserva de mariscos especialmente abundantes en Cintra.

### III

*De Las Canarias y nuestras posesiones africanas*, cabecera editada en Madrid desde 1901, destacamos una de las escasas referencias a la colonia propiamente dicha: el 26-6-1901 sobre la sequía en varias islas del Archipiélago alerta de un profesor de Valparaíso que trabaja con un árbol del agua que podrían ser aclimatados en Río de Oro.

El 30-12-1901 se hace eco de la petición de Joaquín Coll y Astrell de una concesión de terrenos en Cabo Blanco, en la zona española –referencia al reciente tratado con Francia– para instalaciones para la explotación de la pesca.

Mientras el 16-5-1901 cita a Odón de Buen que en *El Liberal* de Barcelona se habla de la importancia del bacalao en los bancos canario-africanos, que los pescadores canarios llaman sama, agrote o corvina. Lo compara con el del norte, indicando que pese a su peor preparación es de mejor calidad y libre de derechos. Habla de una casa comercial barcelonesa que lo distribuye. El autor sigue la acción de la Sociedad Española de Geografía Comercial antes Africanista. Nuestro periódico advierte que hará consideraciones sobre la importancia de esta industria.

El 5-7-1903 informa de la propuesta de Ley de R. Ruiz Benítez de Lugo, por la que la Capitanía General de Canarias asumiría el peso del proceso colonizador español en África tanto de Río de Oro como de Río Muni en materia de administración, emigración, etc... “sirviéndonos de experiencia lo pasado”, refiriéndose a Cuba.

También recogerá las propuestas parlamentarias de Pérez del Toro en su edición del 5 de noviembre de 1903 sobre Canarias. El periódico las celebra en tanto que cubren necesidades y aspiraciones del Archipiélago pero tiene la desagradable impresión de que “serán muy pocas...aprobadas... si los republicanos continúan su campaña abstruccionista”. En lo que atañe a nuestro trabajo se propone que el gobierno realice estudios científicos-prácticos sobre “los bancos pesqueros canario-africanos...que pertenecen a España...desde Cabo Blanco a los confines del Imperio de Marruecos” bien sea a través de los organismos públicos (dependientes de los Ministerios de Marina, Obras Públicas, Industria y Comercio) bien sea convocando premios de trabajos sobre Industria pesquera. En otra propuesta se pide a la incorporación al territorio español del “protectorado de España en la Costa Occidental De África”.

Más referencias. El 27-4-1905 se transcribe un artículo de “Vida Marítima sobre una expedición científica francesa” a la zona bajo su dominio para el estudio de su riqueza pesquera con referencias a la introducción de técnicas modernas. No se comenta el artículo salvo una escueta y reveladora solicitud de “meditación de todos y resolución del Gobierno.” Las diversas noticias que en mayo de 1905 se hacen del viaje a Canarias del ministro de Marina o el 26-7-1905 un artículo con el revelador título de “Una riqueza abandonada”.

Sobresale el artículo “La costa marroquí” de R. Ruiz Benítez de Lugo, director del periódico, publicado el 18-9-1905. Sin entrar a valorar el título, en él se habla no sólo de la riqueza pesquera sino de la situación de Río de Oro. Las comunicaciones son malas: insuficientes vapores, ausencia de telégrafo. Con esto, si bien es posible el comercio con los indígenas (adquisición de ganado) al no haber instalaciones adecuadas, ni agua ni comida el ganado enflaquece cuando no muere, con lo que su exportación nunca es rentable.

El 26-8-1905 en “Industria canaria” se vierten quejas por la presencia en el banco pesquero de barcos franceses y holandeses. Más grave es éste último caso: el periódico ya ha recogido en otras ocasiones las quejas de pescadores canarios por las artes que utiliza y, además, al enviar directamente a Holanda su producción sin descargar en puertos canarios no se obtiene ningún beneficio.

En esta misma línea están los artículos de 12-9-1905 (“El banco de pesca saharico, transcrito del Diario de Las Palmas) y 27-9-1905 (“Zona marítima de pesca” de Antonio M<sup>a</sup> Manrique). Analizan la vertiente legal haciendo hincapié en la ambigüedad o falta de voluntad del gobierno de delimitar sus aguas territoriales, lo que dificulta la aplicación de su normativa. Así, si bien se prohíben determinadas técnicas de pesca dentro de las 6 millas no se aplican para evitar incidentes internacionales.

#### IV

*El Fomento Canario* es un diario de la mañana que se publica en Las Palmas de Gran Canaria.

De él podemos destacar que el 21 de noviembre de 1905 muestra su sorpresa, “¡Qué cosas tienen nuestros gobernantes!” por el decreto de del Ministerio de Marina del 7 de octubre por el que suspende las conclusiones 42 y 43 de la Asamblea Nacional de Pesca, por el que desaparece antes de entrar en funcionamiento una Estación Zoológica que estudie la explotación de la pesca en la costa del “litoral de la región Saharica Española”.

Destaca un amplio y sagaz artículo de 4-12-1905, “Explotación del banco saharico”. Habla de una riqueza inexplorada, amén de algún intento aislado y fracasado por la “*indiferencia* [que] reina alrededor de un negocio que podría hacer de estas islas [...] un emporio comercial e industrial” (la cursiva es nuestra).

Las dificultades técnicas, que son las mismas que en otros bancos pesqueros, se han resuelto con los avances de la ciencia mientras que en Canarias “aun se emplean los procedimientos de los tiempos anteriores y coetáneos de Jorge Glass” (el viajero británico del siglo XVIII que visitó Canarias, citado por Viera y Clavijo).

Si bien los viveros son un avance, estos no dejan de ser una técnica primitiva para facilitar su distribución en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. Sigue siendo necesaria abordar la exportación, sea en fresco o con nuevas técnicas de conservación. Para ello, cita la revista *Vida Marítima* –como hiciera más arriba el rotativo *Canarias*– sobre las técnicas de congelación y transporte a distancia, sin ignorar ciertas reticencias iniciales del mercado a consumir pescado congelado, idéntica a la superada por el público inglés ante el carnero congelado australiano.

V

Por último, nos remitimos a *La Aurora*, periódico semanal editado en Fuerteventura desde el 7 de noviembre de 1900.

En el ejemplar del 22 de noviembre de 1900, el ya citado Antonio M<sup>a</sup> Manrique, en su texto “El Gran Negocio” defiende una vez más la industria pesquera. Relata cómo en su viaje a Gran Canaria y a Tenerife ha visto cómo “personas de alta importancia muestran su interés como el Doctor D. Jorge V Pérez y el Señor Cónsul general de Bélgica Doctor Alland”. Dice que el precio del pescado –la libra oscila entre 1.5 y 2.5 pesetas– hace que estando “tan cerca del famoso banco saharico, este puede ser objeto del más lucrativo de los negocios” y critica al gobierno, que no hace nada para aprovechar esos recursos máxime cuando algunas islas –cita lo que hoy llamaríamos islas no capitalinas– ven emigrar a su población por la carencia de recursos y la presión fiscal.

Una alternativa sería el banco saharico faltando sólo capitales, pues sobran “brazos y buenos pescadores”.

Sólo observemos que no hace referencia directa a la exportación –quizá indirecta al hablar del interés desde el extranjero por el banco– con lo que no prevé la caída del precio del pescado cuando éste abunde en Canarias al explotar las pesquerías saharicas.

En esta línea, P de R y A, desde Lanzarote, comenta en *Nueva empresa* el 28-12-1900 la creación de una empresa de capital belga para la explotación de las pesquerías.

Este interés extranjero se plasma en unos artículos de Olimpia de Montemar del 27-5 y 12-6-1901. Si bien es una asidua colaboradora, con algún trabajo quasi-pionero sobre el feminismo, la ingenuidad del planteamiento hace pensar en una “fantasía literaria” para “denunciar” el desaprovechamiento del banco y el interés extranjero.

En su primer trabajo, “Un descubrimiento prodigioso” habla de una carta de un joven americano, Gerard Rodolph, fechada el 28-3-1901, en Halifax. Éste, entusiasmado con la

elevada fertilidad del bacalao, desea poblar de bacalaos el Banco Saharico, sólo necesitando un lugar para instalar su base de operaciones, a lo que Montemar ofrece su colaboración por el beneficio que traerá a España y a estas islas indicándole como más adecuado el puerto de Mar Pequeña que sitúa en Puerto Cansado. Lo entiende mejor que Río de Oro por su temperatura más próxima a la de Terranova.

Vemos una cierta ingenuidad: “V se servirá avisarme cuando traiga los bacalaos pequeñitos” o cuando dice que el personal necesario será “un buen práctico” y alguien que “los cuide, evitando, que lo pesquen los moros”.

En “Problema” del 12 de junio, nuestra autora retoma el tema argumentando de forma coherente, aunque quizá no muy certeramente, en el aspecto científico.

Habla de las migraciones de los peces: “en busca de aguas menos profundas para depositar en ellas su freza”; en busca de pastos, siguiendo a otras especies de las que viven, o para huir de sus depredadores. Cita el ejemplo de los lobos marinos de la Isla de Lobos extinguidos por la acción humana. Si no existen ahora en Canarias, razona, se podría pensar que no pueden vivir aquí. Después de citar como argumento la dispersión de las caballas culmina con los bacalaos “si se aclimataran en esta agua canario-africanas [...] no se habrían de morir”. Se ignora, quizá por desconocimiento o por las acciones propias de la época, que la aclimatación “desde pequeñitos” no se hereda, sólo la de los que sobrevivieron por sus cualidades no de los que se acostumbren, y también se ignora ¿cuáles serían las consecuencias en el ecosistema del banco, ya de por sí rico, por la introducción de nuevas especies extrañas de forma masiva?



# COLABORACIÓN NAVAL HISPANO-ALEMANA EN CANARIAS DURANTE LA II GUERRA MUNDIAL

*Juan José Díaz Benítez*

Las actividades del *III Reich* en Canarias durante la II Guerra Mundial constituyen una cuestión poco estudiada por la historiografía regional. Sin embargo, los primeros datos sobre este asunto ya fueron publicados por Charles Burdick hace más de 30 años y desde entonces diversos historiadores como Ángel Viñas, Robert Whealy, Norman Goda o Manuel Ros Agudo han realizado notables aportaciones. De las múltiples formas que revistió la colaboración del gobierno franquista con el Eje, una de las más polémicas ha sido el abastecimiento de submarinos alemanes en territorio español. El objeto de esta comunicación es realizar una aproximación a este tema en las Islas, combinando la síntesis de las contribuciones de los citados autores con fuentes inéditas. Para ello, este trabajo se divide en dos partes. Por un lado, se estudia la importancia estratégica del Archipiélago para Alemania desde 1934 hasta sus ambiciosos planes del verano-otoño de 1940. Por el otro, se analiza la ayuda que la Marina española le prestó en aguas canarias entre 1941 y 1943, destacando no sólo sus limitaciones sino también su alcance en cuanto al incumplimiento de las obligaciones del gobierno español como neutral.

## PREPARATIVOS ACCIDENTADOS

Los preparativos bélicos del *III Reich* contra Francia y Gran Bretaña preveían la acción de sus buques de guerra contra el tráfico marítimo de sus potenciales enemigos. Al carecer de bases en ultramar, no le quedó más alternativa que gestionar su abastecimiento clandestino en territorio neutral. Canarias estaba alejada de la vital ruta que comunicaba a Gran Bretaña con EE.UU., la cual discurría al Norte de Azores, pero ofrecía buenas perspectivas para atacar la que se dirigía al Atlántico sur, adonde iban los convoyes de tropas con destino a Oriente Medio y de donde Londres recibía las materias primas estratégicas procedentes de su extenso imperio colonial. La *Etappenorganisation* o *Etappendienst* fue la encargada de hacer estas operaciones secretas para la *Kriegsmarine*, la marina de guerra alemana, quedando constancia de la presencia de dos de sus miembros en el Archipiélago al menos desde 1934: Jacob Ahlers, cónsul honorario en Tenerife, y Otto Bertram, delegado de la *Lufthansa* en Gran Canaria.<sup>1</sup>

El estallido de la guerra civil cogió por sorpresa a los miembros del *Etappendienst* en Canarias, algunos de los cuales se vieron forzados a colaborar con los sublevados.<sup>2</sup> Sin embargo, éstos no tardaron en recibir el apoyo de los gobiernos alemán e italiano, los cuales se convirtieron en sus principales aliados, no sólo en su lucha contra las fuerzas republicanas sino también en sus ambiciosos planes contra Francia y Gran Bretaña en un futuro no muy lejano,<sup>3</sup> tal y como se deduce del anteproyecto de flota de 1938.<sup>4</sup> Pese a ello, los preparativos alemanes prosiguieron sin contar con las nuevas autoridades, enviando dinero a las Islas y llegando incluso a intentar la adquisición de acciones de CEPSA,<sup>5</sup> para conseguir así combustible en el Archipiélago. Como ejemplo de esta desconexión entre el *Etappendienst* y el gobierno franquista ha quedado la búsqueda de un lugar en el que se pudiera abastecer a los buques alemanes sin levantar sospechas. Para ello se intentó enviar expediciones

supuestamente relacionadas con actividades pesqueras, como ocurrió con el barco *Richard Ohlrogge*<sup>6</sup> y, posiblemente, con las instancias para el buque hidrográfico *Meteor*<sup>7</sup> y una compañía pesquera de Hamburgo.<sup>8</sup>

Poco antes de que comenzara la II Guerra Mundial, Alemania decidió contar con el gobierno español para garantizar el abastecimiento secreto de sus submarinos. Para ello aprovecharía los buques alemanes refugiados en los puertos de Vigo, Cádiz y Las Palmas. España mantuvo una actitud dubitativa ante esta cuestión, ya que, si llegaba a oídos de los Aliados, sus represalias económicas serían severas. Por ello, el capitán de fragata Kurt Meyer-Döhner, agregado naval alemán en España y encargado de coordinar tales operaciones en este país, no renunció del todo a sus gestiones a espaldas de las autoridades españolas, intentando adquirir barcos españoles, como el arrastrero *Santa María*, que pensaba utilizar en Canarias. Al final se consiguió el consentimiento del gobierno de Franco, aunque los abastecimientos habrían de hacerse exclusivamente con medios alemanes. Mientras tanto, en las Islas ya había comenzado el almacenamiento de provisiones en los buques *Corrientes* y *Gedania*, refugiados en los puertos de La Luz y Santa Cruz de Tenerife, respectivamente.<sup>9</sup>

El temor del gobierno español a que esas operaciones fueran descubiertas por los Aliados partía del estado de postración en el que se encontraba el país y ante el cual no podía esperar demasiada ayuda del *III Reich*, que no estaba dispuesto a darle a España lo que a él no le sobraba ni mucho menos a renunciar al pago de la onerosa factura por la ayuda prestada durante la guerra civil.<sup>10</sup> Paradójicamente, Franco dependía de los acuerdos que pudiera alcanzar con Gran Bretaña y EE.UU. para conseguir tanto el cereal y el combustible que le faltaba como los créditos para pagarlos, habida cuenta de la acuciante escasez de divisas que padecía. Las sospechas de que la ayuda facilitada por las democracias occidentales acabara en manos del Eje condujo a graves restricciones en el suministro de petróleo, por debajo de las necesidades de la nación, mientras la desastrosa política autárquica del gobierno empeoraba aún más su situación económica, llegando incluso a rechazar algunos de los créditos que tanto necesitaba.<sup>11</sup>

La vigilancia por parte de los buques de guerra aliados, especialmente franceses procedentes de Casablanca, hacía que la ejecución de las operaciones planeadas fuera muy arriesgada. Antes de que el país galo se retirase del conflicto solía ser frecuente la presencia de alguno de sus barcos, concretamente submarinos, en aguas del Archipiélago.<sup>12</sup> Dadas las sospechas que levantaba la engañosa neutralidad española y el celo que caracterizó la acción de los Aliados no faltaron los incidentes. A finales de diciembre de 1939 el vapor español *Escolano* fue detenido por un submarino francés que se llevó al alemán que iba a bordo como pasajero.<sup>13</sup> Unos meses después hizo lo mismo con el correillo *León y Castillo* en viaje de Las Palmas a Santa Cruz de Tenerife, aunque en este caso el supuesto alemán era español.<sup>14</sup> La situación se volvió más tensa a mediados de junio de 1940, tras la entrada de Italia en la guerra, cuando la armada francesa intentó cazar a los buques italianos que trataban de refugiarse en Canarias, llegando a atacar a uno de ellos, el *Madda*, en aguas jurisdiccionales españolas.<sup>15</sup>

La beligerancia de Italia intentaba aprovechar las victorias alemanas en el frente occidental antes de que acabase la guerra. Franco, consciente de que España aún no estaba preparada para secundar al Eje, declaró la no-beligerancia, término bajo el cual subyacía una auténtica pre-beligerancia.<sup>16</sup> De hecho, antes de que la declaración se hiciera pública, el dictador había enviado una carta a Hitler en la que, además de felicitarlo por sus victorias, le ofrecía la ayuda que estimase oportuna.<sup>17</sup> Más de un historiador ha considerado que este ofrecimiento llevaba



implícito la entrada de España en el conflicto,<sup>18</sup> tal y como se empezó a estudiar ese mismo mes.<sup>19</sup> Afortunadamente, el *III Reich* no estaba interesado en ese momento en la beligerancia española, sino en la construcción de un imperio colonial en África central que, con la derrota francesa, parecía al alcance de la mano. Para protegerlo sería necesario instalar una serie de bases en el Noroeste de África. Entre ellas estaba Canarias, como alternativa a Casablanca, cuya cesión había rechazado el gobierno de Vichy.<sup>20</sup>

Poco después de la negativa de Vichy, el Führer tuvo la oportunidad de comprobar la supuesta predisposición de su aliado ibérico para ayudarle en su ambicioso proyecto africano. A mediados de septiembre de 1940, Ramón Serrano Suñer, ministro de la Gobernación, viajó a Berlín para negociar las condiciones de la entrada de España en la guerra. Allí planteó tanto las necesidades de ayuda militar y económica como las reivindicaciones territoriales españolas, pero no sólo no recibió ninguna garantía al respecto sino que también tuvo que escuchar el deseo alemán de obtener una de las Canarias.<sup>21</sup> Pese a este desencuentro, Franco firmó los protocolos de Hendaya, por los que se comprometía a entrar en la contienda, aunque sin fijar la fecha.<sup>22</sup> A mediados de noviembre, Serrano Suñer, ya nombrado ministro de Asuntos Exteriores, volvió a Alemania, después de que un informe de la Armada sobre las consecuencias navales de la entrada de España en la guerra diera por perdido al Archipiélago.<sup>23</sup> Una vez más no se fijó la fecha de la beligerancia española ni se accedió a la cesión de una de las islas.<sup>24</sup>

Mientras existió la posibilidad de que España accediera a entregar al *III Reich* una de las Islas Canarias, concretamente Gran Canaria, éste estudió cómo ocuparla antes de que los británicos se enteraran del acuerdo. La conclusión a la que se llegó fue que habría que asegurar su defensa con ayuda española.<sup>25</sup> Como el país ibérico no parecía dispuesto a cederla se pospusieron los planes para su ocupación hasta después de la derrota de Gran Bretaña. Para ello se diseñó la operación *Felix*, cuyo objetivo era la captura de Gibraltar. La previsible represalia británica se dirigiría contra Canarias, por lo que en dicha operación se dispuso el estudio del refuerzo de su defensa antes de atacar el Peñón.<sup>26</sup> Serrano Suñer había dicho en noviembre que España no necesitaba fuerzas alemanas para defender las islas, pero el *III Reich* desconfiaba de estas declaraciones, por lo que en diciembre envió al capitán de la fragata *Krauss* para observar el estado de las defensas canarias. Allí las autoridades militares no exageraron sus carencias ni tampoco se molestaron en disimularlas,<sup>27</sup> de lo cual se deduce que la declarada falta de preparación del país no era una artimaña para evitar la entrada en la guerra ni se temía un ataque alemán en Canarias.

#### UNA COLABORACIÓN MULTIFORME

Al no poder obtener la cesión de una de las islas ni la beligerancia de España, Alemania hubo de contentarse con el apoyo español para su guerra submarina contra los Aliados. Tal ayuda suponía violar el XIII Convenio de La Haya de 1907, suscrito por España y enviado por el ministro de marina a todos los departamentos marítimos en septiembre de 1939.<sup>28</sup> Su artículo V indicaba claramente que los beligerantes no podían usar los puertos y aguas neutrales como base de operaciones para atacar a sus enemigos. Además, según el artículo XVIII tampoco se permitía la utilización del territorio neutral para que los beligerantes completaran sus tripulaciones o mejoraran sus preparativos militares. El comandante naval de Canarias también remitió este convenio a los buques que se encontraban bajo su mando en agosto de 1940,<sup>29</sup> de lo cual se deduce que aún no se había autorizado la colaboración sistemática con la *Kriegsmarine*.

De hecho, los primeros intentos de abastecer submarinos alemanes en el Archipiélago se hicieron sin el consentimiento de las autoridades españolas. En diciembre de 1940 el *U-37* anduvo merodeando por aguas canarias y saharianas. En estas últimas hundió al petrolero *Rhone* y al submarino *Sfax*, ambos al servicio del gobierno de Vichy y, por tanto, neutrales. Previamente había hundido cerca de Fuerteventura al vapor español *San Carlos*, también neutral. Esta última acción causó 6 heridos entre las 28 personas que formaban el pasaje y la tripulación. El agregado naval alemán negó ante el ministro de Marina español la presencia del submarino en Canarias,<sup>30</sup> lo cual indica que sus dos intentos de reabastecerse de un buque alemán allí,<sup>31</sup> malogrados por la presencia de fuerzas navales británicas,<sup>32</sup> no fueron comunicados al gobierno español.

En enero de 1941 llegó el submarino italiano *Capellini* al Puerto de la Luz. Su estancia allí se ajustaba a lo dispuesto por el XIII Convenio de La Haya, pues sólo permanecería el tiempo indispensable para reparar únicamente las averías que dificultaban su navegación. El ministro de Asuntos Exteriores español comunicó al embajador británico en Madrid la llegada del submarino italiano.<sup>33</sup> Sin embargo, su actuación no había sido tan recta en junio y noviembre de 1940, cuando varios submarinos italianos buscaron refugio en Ceuta y Tánger, respectivamente, abandonando dichos puertos en vez de permanecer internados en ellos. Para el almirantazgo británico el caso del *Capellini* era un insulto más, por lo que ordenó a sus fuerzas navales que persiguieran a los submarinos enemigos en aguas de Canarias y del Marruecos español.<sup>34</sup>

Al día siguiente de que fuera emitida esta orden, el ministro de Marina informó al comandante naval de Canarias que los días 1, 3 y 5 de marzo varios submarinos alemanes serían reabastecidos en el Corrientes, ordenándole que diera las mayores facilidades para su realización y las mantuviera en secreto.<sup>35</sup> Los días 3 y 5 fueron reabastecidos el *U-124* y el *U-106*, mientras que el día 1 no hubo ninguna operación de este tipo sino el 4, protagonizada por el *U-105*. En junio hubo dos más: el día 24 a cargo del *U-123* y el 30 para el *U-69*. La última tuvo lugar el 5 de julio, cuando entró en el puerto el *U-103*. Todas fueron documentadas por Charles Burdick,<sup>36</sup> conservándose algunos documentos españoles en los que se demuestra el conocimiento de estas actividades por las autoridades españolas. El ministro de marina avisaba previamente al comandante naval de Canarias, ordenándole el mayor secreto, tal y como hizo a finales de febrero, el 24 de junio y el 3 de julio.<sup>37</sup> Éste último confirmaba la realización de los abastecimientos, según se puede comprobar en los radiotelegramas emitidos el 7 de marzo, 25 de junio y 6 de julio.<sup>38</sup>

La presencia de estos submarinos forma parte de la tercera fase de la batalla del Atlántico, en la que ante las graves pérdidas sufridas en marzo la *Kriegsmarine* decidió buscar escenarios secundarios menos vigilados, como eran las aguas del África occidental y ecuatorial. Ése era el teatro de operaciones de los submarinos abastecidos en Canarias, pues la mayoría actuó al sur del Archipiélago, llegando algunos hasta la costa de Ghana. Entre sus víctimas se cuenta el vapor italiano *Ernani*, hundido por el *U-103* al oeste de La Palma, en un vano intento de burlar el bloqueo aliado.<sup>39</sup> Tras llegar a tierra, el capitán del buque declaró que habían sido torpedeados por un submarino británico.<sup>40</sup> En realidad, los británicos no tuvieron nada que ver en este asunto, pero sospechaban de los abastecimientos clandestinos, por lo que protestaron, consiguiendo que el gobierno español trasladara los buques alemanes al interior del Puerto de la Luz, cesando así estas actividades secretas.<sup>41</sup> A finales de octubre los alemanes consiguieron que fueran llevados al exterior del puerto, donde quedaron bajo vigilancia militar,<sup>42</sup> sin que se haya documentado más operaciones de este tipo.

La Armada no se había limitado a consentir e intentar mantener en secreto el abastecimiento de los submarinos alemanes, según las instrucciones del gobierno español. También se dedicó a transportar material del Eje a bordo de sus buques para burlar así al control británico de la navegación. Entre los cargamentos considerados contrabando de guerra se encontraba el material radiotelegráfico que trajo el transporte de guerra *Contramaestre Casado* a Las Palmas para la empresa italiana *Italcable*,<sup>43</sup> así como el envío de gasolina de aviación que se estudió para una compañía aérea de la misma nacionalidad, la *Linee Aeree Transcontinentali Italiane (LATI)*,<sup>44</sup> de la cual se decía que era utilizada por el espionaje alemán.<sup>45</sup> En mayo se ordenó al petrolero *Plutón* traer 250 barriles de lubricantes y 32 toneladas de víveres consignadas al cónsul alemán en Tenerife.<sup>46</sup> Incluso el *Contramaestre Casado* trajo 8 torpedos a Canarias, cuyo destinatario era un tal Herr Vogel<sup>47</sup> y cuya adquisición por la Armada, fue gestionada tras la suspensión de los abastecimientos de submarinos en Canarias.<sup>48</sup>

España no sólo transportó material sino también personal italiano y alemán, como ocurrió con la detención del *Dómine*, en el que viajaban varios italianos y alemanes con pasaportes especiales, en los que las autoridades españolas ocultaban su verdadera nacionalidad,<sup>49</sup> pese a que el ministro español de Asuntos Exteriores había prohibido la presencia de individuos en edad militar procedentes de países beligerantes a bordo de los barcos españoles.<sup>50</sup> Los buques de la Armada no estaban sujetos al control británico, por lo que también fueron utilizados para estas actividades, como hizo el *Plutón* al llevar 4 alemanes a Tenerife<sup>51</sup> o el guardacostas *Xauen*, trasladando al adjunto del agregado naval italiano de Gran Canaria a Tenerife, aunque en este caso la operación no se mantuvo en secreto al coincidir en dicho guardacostas con los tres tripulantes de un hidroavión británico que había sido rescatado por el *Cabo de Buena Esperanza*.<sup>52</sup>

Mención aparte merece el caso de la red de evasión de los tripulantes del acorazado de bolsillo alemán *Graff Spee*. Al parecer, varios falangistas se encargaban de embarcar a los marinos alemanes en buques trigueros españoles que los dejaban en Canarias,<sup>53</sup> donde eran puestos a disposición de sus cónsules. Entre febrero de 1941 y el mismo mes de 1942 llegaron al menos 28 *polizones* de este modo a Las Palmas.<sup>54</sup> Cuando el comandante naval se enteró de estas actividades informó al ministro de Marina de las graves consecuencias que sufriría la navegación española si los británicos las descubrían.<sup>55</sup> Al final se ordenó que los que habían llegado a Canarias fueran embarcados en buques de guerra para ir a la Península sin levantar sospechas, empezando con el *Plutón* y el *Contramaestre Casado*, cada uno de los cuales embarcaría a dos alemanes.<sup>56</sup>

Un último aspecto de la colaboración naval con el Eje es el tratamiento que recibieron los más de 800 náufragos que llegaron a Canarias. En su mayor parte navegaban al servicio del bando aliado y desde 1941 se intentó aplicarles a todos un cuestionario, en el que había preguntas que podían ser de interés para el *III Reich*. Entre los náufragos se incluía medio centenar de marinos del *U-167*, hundido por su propia dotación a principios de abril de 1943 al sur de Gran Canaria, tras ser averiado por aviones británicos. Las autoridades españolas no sólo negaron que sabían que dichos náufragos procedían de un submarino sino que también permitieron su fuga de la isla<sup>57</sup> y colaboraron en la recuperación de ciertas piezas que convenía mantener en secreto.<sup>58</sup>

No obstante, ya en el verano de 1942 el gobierno español había iniciado el retorno a la neutralidad, cuyos efectos se dejaron sentir en la colaboración naval en el otoño de 1943. Los buques alemanes *Corrientes* y *Kersten Miles* fueron trasladados al interior del Puerto de la

Luz y, al igual que los italianos, fueron inutilizados para navegar y vigilados por la infantería de marina para evitar sabotajes.<sup>59</sup> También se retiraron dos preguntas del cuestionario que tantas protestas británicas había suscitado.<sup>60</sup> Con el curso de la guerra favorable a los Aliados, cuyas presiones sobre el gobierno franquista eran cada vez más fuertes, se terminaron adoptando medidas a su favor, como no internar a los aviadores aliados caídos en la Zona Aérea de Canarias y África Occidental (ZACAO), algo que se había hecho mucho antes con los alemanes en la Península.<sup>61</sup>

## CONCLUSIONES

La ayuda ilegal que prestó el gobierno español al Eje durante la II Guerra Mundial revistió múltiples formas, siendo la que se dio en el ámbito naval una de las que más polémica ha suscitado. En el caso de Canarias, los preparativos para el abastecimiento de submarinos alemanes son anteriores a la guerra civil. A pesar de la proclividad de las autoridades franquistas hacia el Eje, no siempre se contó con ellas para estas actividades, aunque las que se realizaron con éxito gozaron de su consentimiento e incluso de su colaboración activa a la hora de burlar el control británico de la navegación. No obstante, esta cooperación tuvo sus límites, especialmente a partir de 1943 ante el temor de las represalias aliadas sobre la maltrecha economía española. Tampoco se accedió al deseo alemán de conseguir una de las islas para sus proyectos coloniales en África, tras un oportunista intento de entrar en la guerra en el último momento. Finalmente, estas limitaciones y las negociaciones para colaborar clandestinamente con el Eje indican que no hubo intimidación por parte de éste para obligar al gobierno español a acceder a sus peticiones, sino más bien predisposición a ayudar a un antiguo aliado mientras se creyó en su victoria.

#### FUENTES INÉDITAS

- Archivo General de la Administración (AGA): secciones de Marina, Asuntos Exteriores y África.
- Archivo General del Mando Naval de Canarias (AGMNC): 1ª, 2ª y 3ª secciones de Estado Mayor.
- Archivo General del Ministerio de Asuntos Exteriores (AMAE): expedientes del archivo renovado.
- Bundesarchiv/Militärarchiv (BA/MA): fondos de la dirección de guerra naval (RM7) y el alto mando de las fuerzas armadas (RW4).
- Centre des Archives Diplomatiques de Nantes (CADN): consulado francés en Las Palmas.
- Public Record Office (PRO): fondos del Almirantazgo (ADM).

#### FUENTES PUBLICADAS

- Documents on German Foreign Policy (DGFP), Series D (1937-1945).

## BIBLIOGRAFÍA

BLAIR, Clay, *Hitler's U-boat War*, Londres, Casell & Co., 2000.

BURDICK, Charles B., "Moro: the resupply of German submarines in Spain, 1939-1942", *Central European History*, núm. 3, 1970, pp. 256-284.

CATALÁN, Jordi, *La economía española y la segunda guerra mundial*, Barcelona, Editorial Ariel, 1995.

DETWILER, Donald S., *Hitler, Franco und Gibraltar. Die Frage des Spanischen Eintritts in den Zweiten Weltkrieg*, Wiesbaden, Franz Steiner Verlag GMBH, 1962.

DÍAZ BENÍTEZ, Juan José, "El anteproyecto de flota de junio de 1938 y los orígenes de la no beligerancia española durante la II Guerra Mundial", *Ayer. Revista de Historia Contemporánea*, núm. 49, 2003, pp. 271-289.

\_\_\_, "Colaboración hispano-alemana para la defensa de Canarias. El viaje del capitán de fragata Krauss", *Boletín Millares Carlo*, núm. 21, 2002, pp. 147-164.

\_\_\_, "Náufragos en Canarias durante la batalla del Atlántico", *Revista de Historia Naval*, núm. 77, 2002, pp. 35-51.

\_\_\_, "Accidentes de aviones de guerra aliados en la Zona Aérea de Canarias y África Occidental", *Boletín Millares Carlo*, núm. 20, 2001, pp. 125-141.

GARCÍA PÉREZ, Rafael, *Franquismo y Tercer Reich*, Madrid, Centro de Estudios Constitucionales, 1994.

GODA, Norman J. W., *Tomorrow the World. Hitler, Northwest Africa and the Path toward America*, Texas A & M University Press, 1998.

HILTON, Stanley E., *Hitler's Secret War in South America 1939-1945. German Military Espionage and Allied Counterespionage in Brazil*, Baton Rouge, Louisiana State University Press, 1999.

MORALES LEZCANO, Víctor, *Historia de la no beligerancia española durante la segunda guerra mundial*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1995.

RAMÍREZ COPEIRO DEL VILLAR, Jesús, *Objetivo África. Crónica de la Guinea Española en la II Guerra Mundial*, Valverde del Camino (Huelva), El Autor, 2004.

ROS AGUDO, Manuel, *La guerra secreta de Franco (1939-1945)*, Barcelona, editorial Crítica, 2002.

SERRANO SUÑER, Ramón, *Entre Hendaya y Gibraltar*, Madrid, Ediciones y Publicaciones Españolas SA, 1947.

TUSELL, Javier, *Franco, España y la II Guerra Mundial. Entre el Eje y la neutralidad*, Madrid, Ediciones Temas de Hoy, 1995.

VIÑAS, Ángel, *Franco, Hitler y el estallido de la Guerra civil. Antecedentes y consecuencias*, Madrid, Alianza Editorial, 2001.

WHEALY, Robert H., *Hitler and Spain. The nazi role in the Spanish Civil War 1936-1939*, University of Kentucky, 1989.



## NOTAS

- <sup>1</sup> Viñas, Ángel, *Franco, Hitler y el estallido de la guerra civil. Antecedentes y consecuencias*, Madrid, Alianza Editorial, 2001, pp. 336-337.
- <sup>2</sup> *Ibidem*, pp. 338-343.
- <sup>3</sup> Ros Agudo, Manuel, *La guerra secreta de Franco (1939-1945)*, Barcelona, Editorial Crítica, 2002, pp. 34-71.
- <sup>4</sup> Díaz Benítez, Juan José, “El anteproyecto de flota de junio de 1938 y los orígenes de la no beligerancia española durante la II Guerra Mundial”, *Ayer. Revista de Historia Contemporánea*, núm. 49, 2003, pp. 271-289.
- <sup>5</sup> Whealy, Robert H., *Hitler and Spain. The nazi role in the Spanish Civil War 1936-1939*, University of Kentucky, 1989, pp. 122-124.
- <sup>6</sup> *Ibidem*, p. 126.
- <sup>7</sup> Archivo General de la Administración (AGA), Marina, Estado Mayor de la Armada (EMA), caja 23.587, escrito del agregado naval alemán al ministro de Marina, 8 de mayo de 1938.
- <sup>8</sup> AGA, África, caja S-61, escrito del embajador alemán al ministro de Asuntos Exteriores español, 26 de abril de 1939.
- <sup>9</sup> Burdick, Charles, “Moro: the resupply of German submarines in Spain, 1939-1942”, *Central European History*, núm. 3, 1970, pp. 256-284.
- <sup>10</sup> García Pérez, Rafael, *Franquismo y Tercer Reich*, Madrid, Centro de Estudios Constitucionales, 1994, pp. 125-144.
- <sup>11</sup> Catalán, Jordi, *La economía española y la segunda guerra mundial*, Barcelona, Editorial Ariel, 1995, pp. 216-225.
- <sup>12</sup> AGA, Marina, EMA, caja 23.585, nota de la 2ª sección del EMA, 28 de marzo de 1940.
- <sup>13</sup> AGA, Asuntos Exteriores, Embajada en Francia, caja 11.336, nota verbal del embajador español en París al ministro de Asuntos Exteriores francés, 9 de abril de 1940.
- <sup>14</sup> Centre des Archives Diplomatiques de Nantes (CADN), Las Palmas, Serie B, caja 43, escrito del ministro secretario de Estado del Gobierno de Vichy al embajador francés en Madrid, 11 de enero de 1941.
- <sup>15</sup> AGA, Marina, EMA, legajo 139 (envío AB-22), parte de campaña núm. 15 del guardacostas *Xauen*, 23 de junio de 1940.
- <sup>16</sup> Morales Lezcano, Víctor, *Historia de la no beligerancia española durante la segunda guerra mundial*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1995, pp. 241-273.
- <sup>17</sup> Detwiler, Donald S., *Hitler, Franco und Gibraltar. Die Frage des Spanischen Eintritts in den Zweiten Weltkrieg*, Wiesbaden, Franz Steiner Verlag GMBH, 1962, pp. 105-106, carta de Franco a Hitler, 3 de junio de 1940.
- <sup>18</sup> Tusell, Javier, *Franco, España y la II Guerra Mundial. Entre el Eje y la neutralidad*, Madrid, Ediciones Temas de Hoy, 1995, pp. 85-87.

- <sup>19</sup> *Documents on German Foreign Policy (DGFP), Series D (1937-1945), volumen IX: The War Years. March 18-June 22, 1940*, Londres, HMSO, 1956, pp. 620-621, escrito del secretario de Estado al Auswärtiges Amt, 19 de junio de 1940.
- <sup>20</sup> Goda, Norman J. W., *Tomorrow the World, Hitler, Northwest Africa and the Path toward America*, Texas A & M University Press, 1998, pp. 16-32 y 52-70.
- <sup>21</sup> *DGFP*, volumen XI: *The War Years. September 1, 1940-January 31, 1941*, Londres, HMSO, 1961, pp. 83-108 y 166-174.
- <sup>22</sup> Detwiler, Donald S., *Hitler, Franco und...*, pp. 113-119, entrevista entre Hitler y Franco y protocolos de Hendaya, 23 de octubre de 1940.
- <sup>23</sup> AGA, Marina, Secretaría del Ministro, legajo 4, comunicación de operaciones núm. 459 de la sección de operaciones del EMA para el AJEMA, 8 de noviembre de 1940.
- <sup>24</sup> Serrano Suñer, Ramón, *Entre Hendaya y Gibraltar*, Madrid, Ediciones y Publicaciones Españolas SA, 1947, pp. 235-250.
- <sup>25</sup> Bundesarchiv/Militärarchiv (BA/MA), RM 7/1.003, estudio sobre la ocupación de las islas atlánticas, sin fecha. Norman Goda lo ha fechado a 31 de octubre de 1940, a partir de las deducciones de Gerhard Schreiber y de otras copias que se han conservado.
- <sup>26</sup> BA/MA, RW 4/519, directiva del *Führer* núm. 18, 12 de noviembre de 1940.
- <sup>27</sup> Díaz Benítez, Juan José, “Colaboración hispano-alemana para la defensa de Canarias. El viaje del capitán de fragata Krauss”, *Boletín Millares Carlo*, núm. 21, 2002, pp. 147-164.
- <sup>28</sup> AGA, Marina, EMA, legajo 251, instrucción de operaciones núm. 22 del ministro de Marina, 20 de septiembre de 1939.
- <sup>29</sup> Archivo General del Mando Naval de Canarias (AGMNC), 3ª Sección de Estado Mayor (EM), legajo 1, carpeta 13, instrucciones del comandante naval de Canarias a los comandantes de los buques bajo su mando, 16 de agosto de 1940.
- <sup>30</sup> Díaz Benítez, Juan José, “Náufragos en Canarias durante la batalla del Atlántico”, *Revista de Historia Naval*, núm. 77, 2002, pp. 35-51.
- <sup>31</sup> Blair, Clay, *Hitler's U-boat War*, Londres, Casell & Co., 2000, volumen I: The Hunters, 1939-1942, p. 209.
- <sup>32</sup> *Ibidem*, p. 222.
- <sup>33</sup> Public Record Office (PRO), ADM116/4.522, telegrama del embajador británico en Madrid al *Foreign Office*, 27 de enero de 1941.
- <sup>34</sup> PRO, ADM116/4.522, telegrama del almirantazgo británico a los comandantes de los sectores del Mediterráneo, Atlántico norte y Atlántico sur, 24 de febrero de 1941.
- <sup>35</sup> AGA, Marina, Secretaría del Ministro, legajo 6, radiograma del ministro de Marina al comandante naval de Canarias, 25 de febrero. En los radiogramas de este legajo no se suele indicar el año, pero, a partir del contexto, se puede deducir. En este caso se trata, probablemente, de 1941, ya que en febrero de 1940 no existía la comandancia Naval de Canarias y desde el otoño de 1941 no hubo operaciones de este tipo en el Archipiélago.

- <sup>36</sup> Burdick, Charles B., "Moro: the resupply of...", p. 283.
- <sup>37</sup> AGA, Marina, Secretaría del Ministro, legajo 6, radiotelegramas del ministro de Marina al comandante naval de Canarias, 24 de junio y 3 de julio.
- <sup>38</sup> AGA, Marina, Secretaría del Ministro, legajo 6, radiotelegramas del comandante naval de Canarias al ministro de Marina, 7 de marzo, 25 de junio y 6 de julio.
- <sup>39</sup> Blair, Clay, *Hitler's U-boat...*, t. I, p. 301.
- <sup>40</sup> AGMNC, 2ª Sección de EM, legajo 2, carpeta 44, escrito del comandante militar de marina de Santa Cruz de Tenerife al comandante naval de Canarias, 18 de julio de 1941.
- <sup>41</sup> AGA, Marina, EMA, caja 20.388, escrito del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada (AJEMA) al comandante naval de Canarias, 23 de octubre de 1941.
- <sup>42</sup> Archivo General del Ministerio de Asuntos Exteriores (AMAE), expediente R. 2.150/85, nota del embajador británico en España al ministro de Asuntos Exteriores, 20 de noviembre de 1941.
- <sup>43</sup> AGMNC, 1ª Sección de EM, legajo 6, carpeta 70, escrito del jefe de la estación de *Italcable* en Las Palmas al jefe de EM de la Comandancia Naval de Canarias, 29 de marzo de 1941.
- <sup>44</sup> AGA, Marina, Secretaría del Ministro, legajo 6, radiotelegrama del comandante naval de Canarias al ministro de Marina, 3 de febrero.
- <sup>45</sup> Hilton, Stanley E., *Hitler's Secret War in South America 1939-1945. German Military Espionage and Allied Counterespionage in Brazil*, Baton Rouge, Louisiana State University Press, 1999, p. 205.
- <sup>46</sup> AGA, Marina, Secretaría del Ministro, legajo 6, radiotelegrama del ministro de Marina al comandante general del Departamento Marítimo de Ferrol, 9 de mayo.
- <sup>47</sup> AGA, Marina, Secretaría del Ministro, legajo 6, radiotelegrama del ministro de Marina al comandante naval de Canarias, 14 de agosto.
- <sup>48</sup> AGA, Marina, Secretaría del Ministro, legajo 6, escrito del agregado naval alemán al AJEMA, 13 de agosto de 1942.
- <sup>49</sup> Ramírez Copeiro del Villar, Jesús, *Objetivo África. Crónica de la Guinea Española en la II Guerra Mundial*, Valverde del Camino (Huelva), El Autor, 2004, pp. 206-210.
- <sup>50</sup> AGA, Marina, EMA, caja 20.353, radiotelegrama del EMA al comandante militar de marina de Las Palmas, 9 de febrero de 1940.
- <sup>51</sup> AGA, Marina, Secretaría del Ministro, legajo 6, radiotelegrama del comandante naval de Canarias al ministro de Marina, 2 de julio.
- <sup>52</sup> AGMNC, 2ª Sección de EM, legajo 2, carpeta 53, radiotelegrama del comandante naval de Canarias al AJEMA, 25 de marzo de 1941, y de este último al primero, 31 de marzo de 1941.
- <sup>53</sup> AMAE, expediente R-1.449/4, escritos del cónsul general en Buenos Aires al Ministerio de Asuntos Exteriores, 8, 24 y 31 de julio de 1941.
- <sup>54</sup> AGMNC, 2ª Sección de EM, legajos 1 (carpeta 37), 2 (carpetas 5, 49, 50 y 51) y 3 (carpeta 13).

- <sup>55</sup> AGA, Marina, EMA, caja 23.603, escrito del comandante naval de Canarias al ministro de marina, 5 de marzo de 1941.
- <sup>56</sup> AGA, Marina, Secretaría del Ministro, legajo 6, radiotelegrama del ministro de Marina al comandante naval de Canarias, 11 de junio.
- <sup>57</sup> Díaz Benítez, Juan José, “Náufragos en Canarias...”, pp. 48-49.
- <sup>58</sup> AGMNC, 2ª Sección de EM, legajo 5, carpeta 23, escrito del comandante militar de marina de Las Palmas al comandante general de la Base Naval de Canarias, 16 de octubre de 1943.
- <sup>59</sup> AMAE, expediente R-2.150/85, radiotelegrama del AJEMA al comandante general de la Base Naval de Canarias, 27 de septiembre de 1943.
- <sup>60</sup> Díaz Benítez, Juan José, “Náufragos en Canarias...”, p. 47.
- <sup>61</sup> Díaz Benítez, Juan José, “Accidentes de aviones de guerra aliados en la Zona Aérea de Canarias y África Occidental”, *Boletín Millares Carlo*, núm. 20, 2001, pp. 125-141.