

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.¹

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.² 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,³ tal y como se deduce del anteproyecto de flota de 1938.⁴ 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,⁵ 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*⁶ y, posiblemente, con las instancias para el buque hidrográfico *Meteor*⁷ y una compañía pesquera de Hamburgo.⁸

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.⁹

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.¹⁰ 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.¹¹

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.¹² 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.¹³ 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.¹⁴ 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.¹⁵

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.¹⁶ 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.¹⁷ Más de un historiador ha considerado que este ofrecimiento llevaba

implícito la entrada de España en el conflicto,¹⁸ tal y como se empezó a estudiar ese mismo mes.¹⁹ 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.²⁰

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.²¹ 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.²² 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.²³ Una vez más no se fijó la fecha de la beligerancia española ni se accedió a la cesión de una de las islas.²⁴

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.²⁵ 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.²⁶ 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,²⁷ 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 1939.²⁸ 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 1940,²⁹ 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,³⁰ lo cual indica que sus dos intentos de reabastecerse de un buque alemán allí,³¹ malogrados por la presencia de fuerzas navales británicas,³² 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.³³ 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.³⁴

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.³⁵ 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,³⁶ 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.³⁷ 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.³⁸

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.³⁹ Tras llegar a tierra, el capitán del buque declaró que habían sido torpedeados por un submarino británico.⁴⁰ 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.⁴¹ A finales de octubre los alemanes consiguieron que fueran llevados al exterior del puerto, donde quedaron bajo vigilancia militar,⁴² 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*,⁴³ 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)*,⁴⁴ de la cual se decía que era utilizada por el espionaje alemán.⁴⁵ En mayo se ordenó al petrolero *Plutón* traer 250 barriles de lubricantes y 32 toneladas de víveres consignadas al cónsul alemán en Tenerife.⁴⁶ Incluso el *Contramaestre Casado* trajo 8 torpedos a Canarias, cuyo destinatario era un tal Herr Vogel⁴⁷ y cuya adquisición por la Armada, fue gestionada tras la suspensión de los abastecimientos de submarinos en Canarias.⁴⁸

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,⁴⁹ 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.⁵⁰ 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 Tenerife⁵¹ 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*.⁵²

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,⁵³ 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.⁵⁴ 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.⁵⁵ 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.⁵⁶

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 isla⁵⁷ y colaboraron en la recuperación de ciertas piezas que convenía mantener en secreto.⁵⁸

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.⁵⁹ También se retiraron dos preguntas del cuestionario que tantas protestas británicas había suscitado.⁶⁰ 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.⁶¹

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

- ¹ Viñas, Ángel, *Franco, Hitler y el estallido de la guerra civil. Antecedentes y consecuencias*, Madrid, Alianza Editorial, 2001, pp. 336-337.
- ² *Ibidem*, pp. 338-343.
- ³ Ros Agudo, Manuel, *La guerra secreta de Franco (1939-1945)*, Barcelona, Editorial Crítica, 2002, pp. 34-71.
- ⁴ 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.
- ⁵ Whealy, Robert H., *Hitler and Spain. The nazi role in the Spanish Civil War 1936-1939*, University of Kentucky, 1989, pp. 122-124.
- ⁶ *Ibidem*, p. 126.
- ⁷ 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.
- ⁸ AGA, África, caja S-61, escrito del embajador alemán al ministro de Asuntos Exteriores español, 26 de abril de 1939.
- ⁹ Burdick, Charles, “Moro: the resupply of German submarines in Spain, 1939-1942”, *Central European History*, núm. 3, 1970, pp. 256-284.
- ¹⁰ García Pérez, Rafael, *Franquismo y Tercer Reich*, Madrid, Centro de Estudios Constitucionales, 1994, pp. 125-144.
- ¹¹ Catalán, Jordi, *La economía española y la segunda guerra mundial*, Barcelona, Editorial Ariel, 1995, pp. 216-225.
- ¹² AGA, Marina, EMA, caja 23.585, nota de la 2ª sección del EMA, 28 de marzo de 1940.
- ¹³ 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.
- ¹⁴ 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.
- ¹⁵ AGA, Marina, EMA, legajo 139 (envío AB-22), parte de campaña núm. 15 del guardacostas *Xauen*, 23 de junio de 1940.
- ¹⁶ 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.
- ¹⁷ 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.
- ¹⁸ Tusell, Javier, *Franco, España y la II Guerra Mundial. Entre el Eje y la neutralidad*, Madrid, Ediciones Temas de Hoy, 1995, pp. 85-87.

- ¹⁹ *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.
- ²⁰ 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.
- ²¹ *DGFP*, volumen XI: *The War Years. September 1, 1940-January 31, 1941*, Londres, HMSO, 1961, pp. 83-108 y 166-174.
- ²² Detwiler, Donald S., *Hitler, Franco und...*, pp. 113-119, entrevista entre Hitler y Franco y protocolos de Hendaya, 23 de octubre de 1940.
- ²³ 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.
- ²⁴ Serrano Suñer, Ramón, *Entre Hendaya y Gibraltar*, Madrid, Ediciones y Publicaciones Españolas SA, 1947, pp. 235-250.
- ²⁵ 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.
- ²⁶ BA/MA, RW 4/519, directiva del *Führer* núm. 18, 12 de noviembre de 1940.
- ²⁷ 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.
- ²⁸ AGA, Marina, EMA, legajo 251, instrucción de operaciones núm. 22 del ministro de Marina, 20 de septiembre de 1939.
- ²⁹ 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.
- ³⁰ Díaz Benítez, Juan José, “Náufragos en Canarias durante la batalla del Atlántico”, *Revista de Historia Naval*, núm. 77, 2002, pp. 35-51.
- ³¹ Blair, Clay, *Hitler's U-boat War*, Londres, Casell & Co., 2000, volumen I: The Hunters, 1939-1942, p. 209.
- ³² *Ibidem*, p. 222.
- ³³ Public Record Office (PRO), ADM116/4.522, telegrama del embajador británico en Madrid al *Foreign Office*, 27 de enero de 1941.
- ³⁴ 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.
- ³⁵ 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.

- ³⁶ Burdick, Charles B., “Moro: the resupply of...”, p. 283.
- ³⁷ AGA, Marina, Secretaría del Ministro, legajo 6, radiotelegramas del ministro de Marina al comandante naval de Canarias, 24 de junio y 3 de julio.
- ³⁸ 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.
- ³⁹ Blair, Clay, *Hitler’s U-boat...*, t. I, p. 301.
- ⁴⁰ 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.
- ⁴¹ 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.
- ⁴² 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.
- ⁴³ 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.
- ⁴⁴ AGA, Marina, Secretaría del Ministro, legajo 6, radiotelegrama del comandante naval de Canarias al ministro de Marina, 3 de febrero.
- ⁴⁵ 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.
- ⁴⁶ AGA, Marina, Secretaría del Ministro, legajo 6, radiotelegrama del ministro de Marina al comandante general del Departamento Marítimo de Ferrol, 9 de mayo.
- ⁴⁷ AGA, Marina, Secretaría del Ministro, legajo 6, radiotelegrama del ministro de Marina al comandante naval de Canarias, 14 de agosto.
- ⁴⁸ AGA, Marina, Secretaría del Ministro, legajo 6, escrito del agregado naval alemán al AJEMA, 13 de agosto de 1942.
- ⁴⁹ 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.
- ⁵⁰ AGA, Marina, EMA, caja 20.353, radiotelegrama del EMA al comandante militar de marina de Las Palmas, 9 de febrero de 1940.
- ⁵¹ AGA, Marina, Secretaría del Ministro, legajo 6, radiotelegrama del comandante naval de Canarias al ministro de Marina, 2 de julio.
- ⁵² 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.
- ⁵³ 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.
- ⁵⁴ AGMNC, 2ª Sección de EM, legajos 1 (carpeta 37), 2 (carpetas 5, 49, 50 y 51) y 3 (carpeta 13).

- ⁵⁵ AGA, Marina, EMA, caja 23.603, escrito del comandante naval de Canarias al ministro de marina, 5 de marzo de 1941.
- ⁵⁶ AGA, Marina, Secretaría del Ministro, legajo 6, radiotelegrama del ministro de Marina al comandante naval de Canarias, 11 de junio.
- ⁵⁷ Díaz Benítez, Juan José, “Náufragos en Canarias...”, pp. 48-49.
- ⁵⁸ 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.
- ⁵⁹ AMAE, expediente R-2.150/85, radiotelegrama del AJEMA al comandante general de la Base Naval de Canarias, 27 de septiembre de 1943.
- ⁶⁰ Díaz Benítez, Juan José, “Náufragos en Canarias...”, p. 47.
- ⁶¹ 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.