

EL ATAQUE CONTRA EL BUQUE ALEMÁN *CORRIENTES* EN EL PUERTO DE LA LUZ EN MAYO DE 1940

THE ATTACK AGAINST THE GERMAN SHIP *CORRIENTES* IN PORT OF LUZ IN MAY 1940

*Juan José Díaz Benítez**

RESUMEN

Esta comunicación estudia el ataque sufrido por el buque alemán *Corrientes*, refugiado en el puerto de la Luz, el 9 de mayo de 1940, a partir de los dos expedientes elaborados al respecto por las autoridades españolas. A pesar de que entonces no se pudo determinar con exactitud lo ocurrido, hoy sabemos que se trató de uno de los primeros ataques, si no el primero, con explosivo plástico y bombas lapa, aunque no tuvo éxito, ya que el barco fue reparado rápidamente para actuar como buque de abastecimiento para los submarinos alemanes.

PALABRAS CLAVE: Segunda Guerra Mundial, no beligerancia española, espionaje, guerra naval.

ABSTRACT

This paper study the attack against the German ship *Corrientes*, which was refugee in La Luz Harbor, the 9 May of 1940, from the two files made by the Spanish authorities. Although in that moment it wasn't possible to know exactly what happened, nowadays we know that it was one of the first attacks, perhaps the first one, with plastic explosive and limpet mines, although it wasn't successful, because the ship was repaired quickly to serve as supply ship for German U-boats.

KEYWORDS: World War II, Spanish non belligerency, spying, naval war.

Un día antes de que Hitler ordenara la ofensiva contra las tropas aliadas en el frente occidental, el *Corrientes*, uno de los buques alemanes refugiados en el puerto de la Luz, sufrió una agresión. El incidente ha sido mencionado en la historiografía canaria, que, siguiendo el testimonio del vicedónsul alemán Harald Flick, lo atribuyó a un cañonazo procedente de un submarino británico en septiembre u octubre de 1941. Algunos historiadores navales extranjeros sitúan la agresión en mayo de 1940, aunque no coinciden en la forma en que se llevó a cabo. Ludwig Dinklage y Hans Jürgen Witthöft hablan de un cañonazo por parte del mercante artillado francés *Le Rhin* el 9 de mayo de 1940, a partir de fuentes alemanas, mientras que Richard Brooks lo sitúa un día después y describe una acción con dos minas magnéticas y explosivo plástico, llevada a cabo por un espía francés desde el *barco Le Rhin*. Esta última versión ha sido desarrollada con mayor detalle por otros autores, como Edward Marriott o, ya desde 1957, Jullian Marcel, aunque con variaciones en las fechas. A todo ello cabe añadir la existencia de un proyecto del ejecutivo especial de operaciones (*Special Operations Executive*, SOE), denominado *Warden* y planeado para agosto 1941 con el fin de hundir a ocho de los buques alemanes, italianos y daneses que todavía estaban refugiados en La Luz con minas magnéticas y minas Mark VII, pero que no fue llevado a cabo.¹

El objetivo de esta comunicación consiste en esclarecer lo ocurrido el 9 de mayo de 1940 y sus implicaciones en la guerra naval alemana en el Atlántico y la política exterior española durante la fase inicial de neutralidad oficial. Para ello contamos con varias fuentes no consultadas hasta ahora, entre las que destacan dos: la investigación realizada en la Comandancia Militar de Marina de Las Palmas y la llevada a cabo por orden de la Capitanía General de Canarias. La información que proporcionan ambos expedientes coincide en gran medida, aunque la segunda incluye información adicional. A partir de estas fuentes se plantean dos hipótesis. En primer lugar, las investigaciones desarrolladas por las autoridades españolas no consiguieron averiguar la forma en que fue efectuado el ataque, aunque lo atribuyeron al *Le Rhin* y aportan datos que confirman el intento de sabotaje con minas magnéticas. En segundo lugar, la agresión no afectó seriamente al apoyo logístico a la guerra naval alemana en el

*Profesor contratado doctor, Departamento de Ciencias Históricas. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Calle Pérez del Toro, 1. 35003. Las Palmas de Gran Canaria. España; Teléfono: +34928451717; Correo electrónico: jjdiaz@dch.ulpgc.es

Atlántico, ya que el *Corrientes* fue reparado en breve y el primer intento de utilizarlo para suministrar combustible y provisiones a submarinos alemanes no tuvo lugar hasta diciembre de 1940.

LA CONVERSIÓN DEL *CORRIENTES* EN BUQUE DE ABASTECIMIENTO

El vicealmirante Karl Dönitz, jefe del arma submarina alemana, desplegó 18 de sus unidades en el Atlántico entre el 19 y el 23 de agosto de 1939, organizados en tres flotillas, de las cuales una actuó en las costas de la península ibérica y al oeste del estrecho de Gibraltar. Esta flotilla, llamada *Hundius*, consiguió hundir cuatro barcos antes de regresar a Alemania el 8 de septiembre, pues en aquel momento no disponía de ninguna base en la que reponer provisiones y combustible para aumentar su estancia en la zona. Durante los meses de octubre a diciembre se hicieron 16 patrullas en el Atlántico, cuyos resultados se limitaron al hundimiento o captura de 35 buques, a cambio de la pérdida de tres submarinos.² La acción de los dos acorazados de bolsillo que también habían sido desplegados en agosto no resultó más eficaz: el *Deutschland* regresó en noviembre, tras un par de hundimientos, y el *Graf Spee* fue hundido por su dotación en el estuario del Río de la Plata tras hundir nueve mercantes enemigos.³

Los magros resultados de las primeras acciones contra el tráfico marítimo aliado no eran sorprendentes. Al escaso número de unidades navales disponibles para esta tarea, especialmente en lo que se refiere a submarinos oceánicos, había que añadir las restricciones iniciales en la guerra submarina y la escasa autonomía de las fuerzas navales, al carecer de bases que pudieran extender su radio de acción o prolongar su estancia en las zonas de operaciones. Este último problema no era nuevo, pues ya había sido considerado durante la guerra civil española. El servicio de apoyo logístico de la Armada alemana, el *Etappendienst* o *Etappenorganisation*, ya había comenzado a dar sus primeros pasos, pero cuando estalló la guerra aún quedaba mucho por hacer. La llegada de buques alemanes buscando refugio en los puertos españoles facilitó los preparativos, pues algunos de ellos fueron modificados como buques de apoyo logístico al servicio de la Armada alemana. En el caso de los destinados a proporcionar provisiones a los buques de guerra de superficie, éstos debían abandonar el puerto neutral en el momento oportuno para no regresar de nuevo. En cambio, los preparados para facilitar gasoil y provisiones a los submarinos habían de permanecer en los puertos.

El vapor *Corrientes*, a la compañía *Hamburg-Süd*, se convirtió en uno de estos últimos. El barco se encontraba a 60 millas marinas de El Hierro cuando recibió la orden de dirigirse a Las Palmas, adonde llegó el 26 de agosto,⁴ fecha en la que se había previsto inicialmente la invasión alemana de Polonia. A finales de octubre un hombre de confianza del *Etappendienst* en Las Palmas propuso convertirlo en barco de suministro para submarinos. Había tres buenas razones para ello. En primer lugar, su acondicionamiento para este cometido solo suponía pequeñas obras con una duración de un par de semanas y un coste de unas 10.000 pesetas. En segundo lugar, permitiría la realización de las operaciones con bastante discreción, no solo porque eran fiables los tripulantes que aún quedaban a bordo, sino también porque su cubierta principal elevada evitaba el avistamiento desde tierra. Finalmente, era la mejor alternativa en aquel momento: el *Winnetou*, otro de los barcos alemanes refugiados en La Luz, estaba preparado para abastecer a acorazados, no había pesqueros con tanques de combustible disponibles para estas tareas y el *Charlotte Schliemann* atraería más la atención del enemigo, ya que, además de ser un petrolero, se notaría su traslado desde el muelle a la rada. En el caso del *Corrientes* bastaba con avisar con cinco o seis días de antelación para cada suministro y tener suficiente carbón para que el buque pudiera trabajar.⁵

La propuesta no cayó en oídos sordos. Un mes después el *Corrientes* formaba parte de los seis buques de abastecimiento ya preparados en varios puertos españoles para proporcionar combustible a submarinos o acorazados, a los que había que añadir cuatro buques más con combustible para las fuerzas navales alemanas. En total había nueve unidades de suministro listas para la entrega.⁶ En un principio parecía que el problema del apoyo logístico a las fuerzas navales alemanas se podía resolver exclusivamente mediante la extensión de este servicio clandestino en los principales puertos españoles, pero aún quedaba pendiente una cuestión de gran importancia: el consentimiento del Gobierno español para la realización de estas operaciones. Teniendo en cuenta que este se había declarado oficialmente neutral, no parecía razonable que accediera a permitir el uso de sus aguas territoriales como base de operaciones para uno de los beligerantes, contraviniendo de ese modo el artículo V del XIII Convenio de La Haya de 1907, el cual había sido enviado por el ministro de

Marina a los comandantes generales de los departamentos marítimos para su cumplimiento.⁷ Pero tras la fachada de aparente neutralidad se escondía la intención de participar en la guerra al lado del *III Reich* contra Francia y Gran Bretaña, visible no solo en la germanofilia de la prensa española sino también en los ambiciosos planes de rearme que habían sido aprobados poco después de que comenzara la guerra. Así que el Gobierno español terminó accediendo, siempre y cuando estas operaciones se realizaran exclusivamente con medios alemanes y con la máxima discreción.⁸

En febrero de 1940 se hizo en Cádiz el primer suministro de combustible y provisiones a un submarino en un puerto español: el *U-25* a partir del *Thalia*. Durante los meses de enero y febrero hubo 18 patrullas submarinas en el Atlántico, cuyos resultados no mejoraron los obtenidos en los meses anteriores y lo peor era que las pérdidas de submarinos llegaban al 30% de la fuerza existente en septiembre de 1939. La guerra submarina en el Atlántico fue suspendida el 1 de marzo para que las unidades existentes pudieran ser empleadas en la conquista de Noruega durante el mes de abril, en la que hundieron ocho barcos al coste de la pérdida de cuatro submarinos.⁹ Mientras el OKM desaprovechaba su menguada fuerza submarina en la campaña noruega, los primeros cruceros auxiliares destinados al ataque de la navegación aliada en el Atlántico y el Índico se hicieron a la mar. Se trataba del *Atlantis*, el *Orion* y el *Widder*, los cuales zarparon el 31 de marzo, 6 de abril y 5 de mayo, respectivamente. Sus primeras víctimas cayeron a finales de abril y principios de mayo en el Atlántico norte.¹⁰

Hasta ese momento los efectos de la guerra naval alemana contra el tráfico mercante aliado no habían tenido un carácter decisivo para el curso de la guerra, pero eran más que suficientes a la hora de preocupar a Francia y Gran Bretaña. Dados los antecedentes del Gobierno español, que tanto debía a la ayuda alemana e italiana durante la Guerra Civil, los aliados vigilaron las aguas canarias para evitar cualquier tipo de contrabando a favor del *III Reich*. La proximidad de Casablanca al archipiélago permitía que habitualmente hubiese algún submarino francés merodeando por las costas canarias, como el que fue visto a dos millas de Gando a finales de marzo de 1940 o el que estuvo cerca de Alegranza el 2 de mayo. Las unidades navales francesas detenían a los barcos españoles y ejercían su derecho de visita en busca de personas o bienes alemanes, como ocurrió con la detención del vapor *Escolano*, en viaje de Santa Isabel a Las Palmas, por el destructor francés *Le Fantasque* el 12 de diciembre de 1939, o la del correílo *León y Castillo*, en viaje de Las Palmas a Santa Cruz de Tenerife, por el submarino francés *Argo* el 3 de marzo de 1940.¹¹ En este último caso, el submarino se llevó a una persona que confundió con un supuesto alemán que viajaba con documentación falsa, error que fue rectificado posteriormente. En este contexto de sospecha y temor al posible apoyo logístico a la guerra naval alemana en el Atlántico tuvo lugar una explosión a bordo del *Corrientes* en la madrugada del 9 de mayo, la cual dio lugar al inicio de dos investigaciones.

LA INVESTIGACIÓN DEL INCIDENTE

El 9 de mayo de 1940 por la mañana el capitán del *Corrientes*, Georg Lanke, y el gerente de la casa *Woermann*, Walter Vogel, informaron al comandante militar de Marina de Las Palmas, Francisco Bernal, que el vapor alemán había recibido un cañonazo. Con el fin de averiguar lo sucedido, este último encargó al capitán de corbeta Santiago Noval Fernández que, como juez instructor, iniciara una investigación.¹² Vogel era uno de los Vm del *Etappendienst* en Gran Canaria, por lo que, al igual que Lanke, sabía perfectamente el uso al que había sido destinado el barco, aunque no queda constancia de que revelara este dato al comandante de Marina. Ese mismo día, el cónsul alemán en Las Palmas, Walter Sauermann, pidió al gobernador militar y jefe de tropas de Gran Canaria que investigara esta agresión, lo cual fue trasladado al comandante militar de Marina.¹³ Además y dado que se sospechaba que la agresión había consistido en un cañonazo, el gobernador militar designó a dos peritos para ayudar en la investigación: el teniente coronel de Artillería Luis de Conde Figueroa y el capitán del mismo cuerpo Juan Rodríguez Carmona.¹⁴

Ese mismo día los peritos nombrados por el gobernador militar y el ingeniero naval Luis Aulet de Ezcurra realizaron una inspección ocular de las averías sufridas por el *Corrientes*, fondeado en la bahía con proa al sur. A estribor había un orificio de forma irregular, con un diámetro medio de 19 cm, abatimiento de la plancha hacia el interior y estrías en el contorno del impacto, lo cual hacía pensar en un orificio de entrada. A babor se encontraba otro orificio, con un diámetro vertical de 18 cm, bordes abatidos hacia el exterior y algunos desgarramientos, como si fuera un orificio de salida. Este último

estaba más cerca de la popa que el orificio de entrada, pudiendo unirse ambos con una línea recta que no tropezaba con ningún obstáculo. Dado que el orificio de salida se localizaba a una mayor altura que el de entrada, 177 cm frente a 30 cm sobre la línea de flotación, los peritos pensaron en el impacto de un proyectil de 150 mm, el cual habría entrado por estribor de abajo hacia arriba, se habría desviado en un mamparo y salido por babor, explotando fuera del barco. La única forma en la que el proyectil podía seguir una trayectoria ascendente consistía en que previamente hubiera rebotado en el agua: se suponía que la escasa velocidad del proyectil había hecho que rebotase a 3'31 metros del barco y con un ángulo de caída de 5° 11'. Para ello el disparo tendría que haber sido realizado desde una distancia de 6-8 kilómetros y con una trayectoria casi rasante sobre el istmo de La Isleta. Las sospechas recaían sobre el mercante armado francés *Le Rhin*, el cual había salido la noche anterior a las 21:00 y que, supuestamente, habría esperado hasta el amanecer para contar con alguna referencia que guiase el disparo.¹⁵

En el caso del vapor *Le Rhin* confluían varias circunstancias que hacían sospechar de él. En primer lugar, se trataba de un mercante artillado con tres cañones, aunque las autoridades españolas no habían identificado ninguno de 150 mm. En segundo lugar, llegó el día 7 procedente de Casablanca, aparentemente en lastre y se marchó la noche anterior al incidente sin cargar ninguna mercancía, ya que no quiso ajustarse a los precios y al pago en divisas libres.¹⁶ Además, la información aportada posteriormente por el gobernador civil de Las Palmas alentaba aún más las sospechas sobre este buque. Al parecer, el 8 de mayo se celebró un almuerzo a bordo al que asistieron los cónsules de Francia y Gran Bretaña, la secretaria del consulado francés, el gerente de las casas inglesas Kendall Park y otros comensales hasta un total de 19, los cuales permanecieron en el barco hasta las 21:00, poco antes de que zarpara. Entre los comensales se encontraba el checo Max Schneider, empleado sin legalizar de la casa Miller, del cual decía el gobernador civil que facilitaba información a la inteligencia francesa sobre los alemanes que viajaban en barcos españoles.¹⁷

La hipótesis del tiro con rebote era plausible, pero no se correspondía con las declaraciones de los testigos. Si hubiera sido un cañonazo habría tenido que oírse el disparo y el silbido del proyectil, así como su posterior explosión o, en el caso de que no explotase, haber sido encontrado en el fondo del puerto. Sin embargo, el capitán del *Corrientes* solo sintió una detonación sobre las 05:30, tras la cual hubo humo y olor a pólvora a estribor. El contramaestre Rudolf Hertzsch y el marinero Rudolf Hofmann, de guardia esa madrugada a bordo del barco, también sintieron la detonación y además vieron una gran llamarada a estribor. Los agentes de policía marítima interrogados solo oyeron una detonación a esa hora. Las declaraciones de los vecinos de la zona, pescadores, guardias y otras personas próximas al lugar del incidente no ayudaban mucho: unos decían haber oído la explosión y otros que no sabían nada. La declaración del vigía de La Isleta, Domingo Ortega Montenegro, también debería haber servido para cuestionar la hipótesis del cañonazo: no oyó ninguna explosión ni disparo y a las 06:00-6:30 vio al *Le Rhin* a 20 millas al Sureste, por lo que no habría podido realizar el supuesto disparo a 6-8 kilómetros al noroeste media hora o una hora antes.¹⁸ De hecho, el propio ministro de Marina, Salvador Moreno, expresó al comandante de Marina su escepticismo con respecto al dictamen de los peritos: “Considero imposible hechos se hayan realizado en forma que dice perito y a V.S. principalmente interesa se conozca la verdad que estimo muy otra”.¹⁹

El 11 de mayo el juez instructor elevó al comandante de marina el dictamen sobre lo sucedido con el cañonazo por parte del mercante armado *Le Rhin* como única explicación, a pesar de no encontrarse el proyectil y atribuyendo la llamarada al choque del proyectil con el costado del buque. Esta información fue trasladada al día siguiente al ministro de Marina,²⁰ justo cuando la Capitanía General de Canarias tenía en marcha su propia investigación. La inspección ocular realizada el 12 de mayo confirmó lo dicho en la llevada a cabo tres días antes, aunque también añadió datos nuevos. En primer lugar, se descartó que el disparo procediera de la guarnición de la ciudad, pues los cañones antiaéreos tenían un calibre demasiado pequeño (75 mm), la artillería de costa del sistema *Ordóñez* se encontraba sin elementos de obturación ni granos de fogón tras el incidente y la artillería de campaña de 155/13 estaba vigilada. En segundo lugar, el ingeniero naval apuntó que el objetivo era probablemente otro barco, ya que había varios buques alemanes en el puerto, como el petrolero *Gedania*, con un cargamento completo. Teniendo en cuenta lo dicho y la información aportada por el comandante de Marina, el principal sospechoso era *Le Rhin*.²¹

No obstante, las declaraciones tomadas los días 12 y 13 no aportaban nada que confirmara la hipótesis del cañonazo, pues los testigos declaraban haber oído una detonación y, en el mejor de los

casos, ver un resplandor, pero nadie oyó el supuesto disparo ni el silbido que tuvo que provocar el proyectil. El comandante de Marina también fue llamado a declarar, lo cual aprovechó para descartar que el ataque hubiera sido realizado por un submarino, puesto que habría necesitado al menos 12 minutos para emerger o sumergirse, sería visto y oído en la huida y tendría que pasar junto al *Corrientes* con el cañón fuera del agua para poder dispararle. Además, había poco fondo y mejores objetivos en los que emplear este tipo de nave. El comandante de Marina reconoció que si *Le Rhin* había sido el autor del disparo no podría haber estado a 20 millas a las 06:00, aunque, al tener una velocidad de 13 millas por hora, sí podría estar a las 07:30 a esa distancia si el vigía de La Isleta se hubiera equivocado en su declaración.²²

A todo lo dicho hay que añadir el hallazgo de un artefacto desconocido, con carga explosiva, que parecía una mina. El general juez instructor contempló la posibilidad de que se tratase de una mina lanzada contra los buques alemanes o un accidente con una fondeada por ellos mismos. No obstante, le parecía que lo más probable era un disparo de cañón a través de la bahía del Confital, pero esto se contradecía con el resplandor, el humo y el olor a pólvora a estribor y la ausencia de silbido, según habían declarado los testigos, por lo que llegó a la conclusión de que no había pruebas suficientes. El 15 de mayo el capitán general remitió su propio informe al ministro del Ejército, en el cual planteaba tres hipótesis. La primera consistía en un cañonazo desde la plaza, lo cual descartaba porque solo se había oído una detonación, las baterías de costa *Ordóñez* tenían desmontados sus elementos obturadores, los cañones *Munaiz Argüelles* carecían de suficiente sector de tiro y las piezas de campaña estaban aparcadas dentro del cuartel de artillería. La segunda era la del disparo por parte de *Le Rhin*, lo cual consideraba factible, ya que el barco contaba supuestamente con un cañón de 120-150 mm, su presencia en el puerto resultaba extraña, fue localizado por el vigía, aunque al parecer equivocándose en la distancia, y la dirección del viento justificó que solo se oyera una detonación. La tercera hipótesis explicaba el incidente a partir de la detonación de una mina y también la consideraba factible: se había hallado lo que parecía ser una mina magnética de profundidad desconocida, los orificios del casco del *Corrientes* eran irregulares, podía haber sido usada para defender a los buques alemanes contra la agresión de submarinos extranjeros y solo hubo una detonación y un fogonazo.²³ Lo sucedido realmente se acercaba más a la última hipótesis.

LA OPERACIÓN SECRETA

En 1957 se publicó un libro del escritor francés Marcel Jullian sobre el *HMS Fidelity*, la denominación que recibió *Le Rhin* tras incorporarse a la *Royal Navy* después de la derrota de Francia. El relato fue construido a partir de los testimonios de dos de los supervivientes de la tripulación del buque, con posterioridad a su hundimiento mientras navegaba al servicio de Gran Bretaña: el capitán de corbeta Pat O'Leary y el teniente de navío George Archibald. El libro contiene un apéndice documental sobre este barco y sus tripulantes, aunque está redactado de forma que parece más una novela que el resultado de una investigación. No obstante, merece la pena recuperar el testimonio sobre la misión llevada a cabo por *Le Rhin* en Las Palmas, a partir del recuerdo de O'Leary de una conversación con el alférez Claude André Michel Péri. Este último le comentó que en noviembre de 1939 había 17 mercantes alemanes en Canarias, con un total de 73.000 toneladas. Su objetivo era hundir uno de ellos, concretamente el *Corrientes*, para lo cual embarcó en el vapor *Le Rhin* con varias minas magnéticas semiesféricas, rellenas de explosivo plástico. Ordenó al capitán del barco que se dirigiera a Las Palmas, donde al abandonar el puerto botó una lancha que se aproximó al *Corrientes* y junto con un marinero se acercó a nado hasta el barco, ocultándose gracias a las gabarras carboneras que lo rodeaban. Acoplaron dos minas magnéticas cuyos temporizadores estaban preparados para explotar dos horas más tarde, tras lo cual regresaron a la lancha que los llevó de nuevo a *Le Rhin*, con el fin de alejarse de Las Palmas lo antes posible.²⁴

El relato de Marcel Jullian contiene algunas imprecisiones con lo ocurrido realmente. Por un lado, plantea dudas sobre el nombre del barco, al cual se refiere como *Le Rhône* en lugar de *Le Rhin* y el agente francés encargado de realizar la misión, al que llama Costa cuando su apellido era Péri.²⁵ Por el otro, sitúa el incidente durante la noche del 9 al 10 de mayo, cuando las fuentes primarias españolas y alemanas lo adelantan al amanecer del día 9, y afirma que las minas magnéticas fueron puestas bajo la línea de flotación. Los orificios en los costados del *Corrientes* indican lo contrario: las minas fueron colocadas sobre la línea de flotación, donde difícilmente podían hundir al buque. Quizá esto no se

debiera a una ejecución chapucera de la operación, sino a que los temporizadores no se pudieran mojar y, en consecuencia, explicaría la colocación de las minas por encima del agua. Una de ellas no explotó, posiblemente por algún defecto o porque el temporizador no fue sincronizado con la otra mina, de modo que cuando estalló la mina situada a estribor, la onda expansiva hizo que se despegara la de babor, sin llegar a explotar. El orificio existente a babor habría sido provocado por la detonación de la mina colocada a estribor.²⁶

Las pesquisas llevadas a cabo por las autoridades españolas confirman esta hipótesis. El marinero Rudolf Hofmann vio alejarse una falúa sin luces a estribor antes de las 01:00, a unos 30 metros y la oyó durante media hora. El contraamaestre también sintió la falúa a 30 metros del barco. Hofmann se encontraba a babor, desde donde creía que algo había caído al mar a unos 30 metros del barco, posiblemente la mina que no explotó. El ruido de una explosión, la llamarada, el humo y el olor a pólvora encajan con la detonación de la mina colocada a estribor.²⁷ Finalmente, los buzos de la Junta de Obras del Puerto de la Luz encontraron un “artefacto” o “trozo de artefacto”, que parecía ser un aparato eléctrico con forma de cubilete de bitácora, de 24 cm de diámetro y 8 cm de altura. Además, presentaba cierta imantación y, al parecer, alto explosivo.²⁸ Antes de proceder a su detonación, el reconocimiento efectuado por tres capitanes del Regimiento Mixto de Artillería núm. 8 destacó su forma esférica y la carga explosiva, además de describir minuciosamente su interior:

[...] dos campos magnéticos capaces de atraer o ser atraídos por una masa de hierro que al unir dichas coronas cerrasen un circuito, cuyo dispositivo eléctrico, colocado interiormente, mediante pilas secas, u otro dispositivo eléctrico produjese una chispa sobre un detonador para producir la explosión de la carga interior.²⁹

En el informe del capitán general, el “artefacto” fue clasificado como una mina magnética, aunque no para ser acoplada al casco del barco sino de profundidad, es decir, para explotar como consecuencia de la alteración del campo magnético producida por el paso de un barco con casco metálico. En realidad, se trataba de un nuevo tipo de arma, la *limpet mine*, literalmente “mina lapa” o, como fue más conocida posteriormente, “bomba lapa”. El desarrollo de esta mina magnética había comenzado en el verano de 1939, impulsado por la Secretaría de Guerra británica (*War Office*), de modo que ese mismo año se hicieron los primeros experimentos con ella.³⁰ Posiblemente se trata del primer ataque con bombas lapa, cargadas con explosivo plástico, mantenido en el más estricto secreto hasta entonces.

El ataque contra el *Corrientes* puede ser considerado un hito histórico en el desarrollo de la tecnología bélica, aunque sus consecuencias fueron muy modestas. El 11 de mayo el agregado naval alemán estimó que necesitaría 14 días para reparar el barco, aunque los trabajos se prolongaron un poco más, hasta el 4 de junio. El problema en ese momento consistía en que el comandante de Marina negaba el permiso para que el barco fuera trasladado de nuevo a la bahía, lo cual impedía llevar a cabo cualquier operación de abastecimiento de submarinos. Si fuera preciso realizar alguna habría que avisar con 14 días de antelación para aclarar la cuestión del traslado, pero si no estaba previsto ningún abastecimiento de forma inmediata en La Luz, no convenía dirigirse al ministro de Marina, ya que podría plantear inconvenientes a las operaciones planeadas en otros puertos españoles.³¹ Por lo demás, las noticias recibidas en Berlín sobre el incidente seguían las conclusiones a las que habían llegado las autoridades españolas. Así, el agregado naval comunicó el 11 de mayo que el *Corrientes* había recibido un cañonazo del vapor francés *Le Rhin*, información confirmada por el extracto del diario de guerra de Otto Bertram, director de la *Lufthansa* en Gran Canaria e involucrado en las actividades del *Etappendienst*, así como una comunicación del partido nazi, aunque esta última creía que el autor del disparo podía haber sido también un submarino.³² En cualquier caso, el *Corrientes* disponía a mediados de julio de dos unidades de suministro para submarinos y en diciembre de ese mismo año intentó realizar su primera operación de abastecimiento con el *U-37*, la cual no llegó a ser comunicada a las autoridades españolas y finalmente resultó cancelada ante la presencia de unidades navales británicas cerca de La Luz.³³

En cuanto a *Le Rhin*, tras la derrota francesa el alférez de navío Péri y seis tripulantes decidieron pasar al servicio de Gran Bretaña. Tras una disputa con el resto de la tripulación, consiguieron que el barco se incorporara a la *Royal Navy* como el buque de servicios especiales (*Special Service Vessel, SSV*) *HMS Fidelity (D-57)*. El capitán del barco, Cannebotin, y Péri recibieron el empleo de capitán de

corbeta y junto con los hombres que habían permanecido a bordo adoptaron una serie de nombres de guerra en inglés para ocultar su identidad. En el caso de Péri, el nombre escogido fue Jack Langlais. El *HMS Fidelity* reforzó su armamento y fue equipado con dos hidroaviones, dos lanchas de desembarco y una lancha torpedera. Tras haber realizado una serie de operaciones en apoyo del SOE fue torpedeado el 30 de diciembre de 1942 por el *U-435*, en la posición 43° 23' N y 27° 07' W, hundiéndose con todos los tripulantes y pasajeros que llevaba a bordo. Los únicos supervivientes fueron los ocho tripulantes de la lancha torpedera y los dos tripulantes de uno de los hidroaviones, que habían sido rescatados tras estrellarse en el Atlántico.³⁴

CONCLUSIONES

El 9 de mayo de 1940 sobre las 05:30 en el Puerto de la Luz, el buque de abastecimiento alemán *Corrientes* fue objeto de un ataque realizado con minas magnéticas adheridas al casco del barco y explosivo plástico, quizá el primero de este tipo documentado hasta ahora. Este ataque fue llevado a cabo por el alférez de navío Claude Péri, el cual utilizó una lancha del mercante armado francés *Le Rhin* para acercarse a su objetivo, después de abandonar el Puerto de la Luz. Los daños ocasionados no supusieron un grave contratiempo para el *Etappendienst*, pues fueron reparados en breve. Las autoridades españolas sospecharon del barco francés, pero creyeron que la agresión se había realizado mediante el disparo de uno de los cañones con los que estaba artillado. No obstante, los resultados finales de las investigaciones reconocían que no había pruebas suficientes y consideraban también la posibilidad de que la detonación hubiese sido provocada por una mina, aunque no del tipo realmente usado. Los miembros de la tripulación no hicieron ninguna declaración sobre el destino real del barco, al servicio de la Armada alemana, o al menos no fue recogida en los expedientes elaborados por las autoridades españolas. Teniendo en cuenta que el agregado naval tampoco informó después del primer intento de abastecimiento en diciembre de 1940, es posible que las autoridades locales no supieran todavía a qué se dedicaba realmente el *Corrientes*. Queda pendiente de esclarecer a partir de la consulta de fuentes primarias francesas y británicas el grado de conocimiento que tenían sus servicios de inteligencia sobre el *Etappendienst* en Canarias, como explicación de la selección de este objetivo. También habría que ver si existía una colaboración entre ambos servicios al respecto y hasta dónde llegaba, ya que es posible que las minas magnéticas fueran facilitadas por los servicios de inteligencia británicos a sus homólogos franceses.

BIBLIOGRAFÍA

- BLAIR, C. (2000). *Hitler's U-Boat War*. Londres: Cassell & Co.
- BROOKS, R. (2004). *Secret Flotillas*. Londres: Frank Class Publishers.
- DÍAZ BENÍTEZ, J. J. (2006). "Colaboración naval hispano-alemana en Canarias durante la II Guerra Mundial", en *XVI Coloquio de Historia Canario-Americana (2004)*, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria, pp. 989-1.000.
- DÍAZ BENÍTEZ, J. J. (2008). *La Armada española y la defensa de Canarias durante la II Guerra Mundial*. Las Palmas de Gran Canaria: Anroart Ediciones.
- DINKLAGE, L. y WITTHÖFT, H. J. (2001). *Die Deutsche Handelsflotte 1939-1945*. Hamburgo: Nikol Verlagsgesellschaft mbH & Co. KG.
- GONZÁLEZ QUEVEDO, M. y MARTÍNEZ MILÁN, J. M. (2004). *Submarinos y buques de las potencias del eje. La II Guerra Mundial en Canarias*. Las Palmas de Gran Canaria: Fundación Puertos de Las Palmas.
- HUMBLE, R. (1977). *La flota de alta mar de Hitler*. Madrid: Librería Editorial San Martín.
- JULLIAN, M. (1958). *H.M.S. Fidelity*. Londres: Corgi Edition.
- MARRIOTT, E. (2005). *Claude and Madeleine: A True Story of War, Espionage and Passion*. Londres: Picador.
- ROS AGUDO, M. (2002). *La guerra secreta de Franco (1939-1945)*. Barcelona: Editorial Crítica.
- WHEALEY, R. (1989). *Hitler and Spain. The Nazi Role in the Spanish Civil War, 1936-1939*. Kentucky: The University Press of Kentucky.

NOTAS

- ¹ GONZÁLEZ QUEVEDO y MARTÍNEZ MILÁN (2004), p. 69. DINKLAGE y WITTHÖFT (2001), p. 99. BROOKS (2004), volumen II, p. 16. MARRIOTT (2005), pp. 83-89. JULLIAN (1958), pp. 72-74 y 178-179. ROS AGUDO (2002), p. 116.
- ² BLAIR (2000), volumen I, pp. 55-56, 84, 94 y 121.
- ³ HUMBLE (1977), pp. 36-43.
- ⁴ DINKLAGE, y WITTHÖFT (2001), p. 99.
- ⁵ National Archives & Record Administration (NARA), RG 242, microfilm T-1.022, R-2.009, expediente PG-48.843-NID, informe 100/39gkdos del agregado naval alemán en Madrid, capitán de fragata Kurt Meyer-Döhner, al OKM, 23 de octubre de 1939. Agradezco al investigador Juan Carlos Salgado el haberme facilitado el acceso a la información del agregado naval alemán.
- ⁶ NARA, RG 242, microfilm T-1.022, R-2.009, expediente PG-48.843-NID, informe núm. 992/39GKdos para el OKM, Madrid, 25 de noviembre de 1939.
- ⁷ Archivo General de la Administración (AGA), Marina, Estado Mayor de la Armada (EMA), legajo 251, instrucción de operaciones núm. 22 del ministro de Marina, Salvado Moreno, 20 de septiembre de 1939.
- ⁸ Sobre los planes de rearme españoles y el consentimiento para la realización de los abastecimientos en puertos españoles: ROS AGUDO (2002), pp. 34-49 y 98-99.
- ⁹ BLAIR (2000), volumen I, pp. 137-143 y 157.
- ¹⁰ HUMBLE (1977), p. 62.
- ¹¹ DÍAZ BENÍTEZ (2008), pp. 85-86.
- ¹² AGA, Marina, EMA, caja 20.403, “Información abierta de averiguación de las causas que produjeron el impacto de cañón sufrido al buque de nacionalidad alemana nombrado *Corrientes*, fondeado en este puerto, en la madrugada del día nueve de mayo de mil novecientos cuarenta”, comunicación del comandante militar de Marina de Las Palmas al capitán de corbeta Santiago Noval Fernández, 9 de mayo de 1940, folio 1.
- ¹³ Fundación Nacional Francisco Franco (FNFF), carpeta 48, documento 1.731, expediente elaborado por la Capitanía General de Canarias sobre la agresión sufrida por el *Corrientes*.
- ¹⁴ AGA, Marina, EMA, caja 20.403, “Información abierta...”, escrito del gobernador militar de Gran Canaria al comandante militar de Marina de Las Palmas, 9 de mayo de 1940, folio 5.
- ¹⁵ AGA, Marina, EMA, caja 20.403, “Información abierta...”, “Informe que emiten los peritos nombrados por el Excmo. Señor Gobernador Militar de esta plaza para esclarecer [sic] lo ocurrido en la madrugada del día 9 de mayo de 1940, referente al impacto recibido por el buque mercante *Corrientes* de nacionalidad alemana, surto en la bahía de este puerto”, 9 de mayo de 1940, folios 11-13.
- ¹⁶ AGA, Marina, EMA, caja 20.403, “Información abierta, nota 65 del Estado Mayor del Gobierno Militar de Gran Canaria al comandante militar de Marina de Las Palmas, 9 de mayo de 1940, folios 2 y 3.
- ¹⁷ AGA, Marina, EMA, caja 20.403, “Información abierta, escrito del director general de Seguridad al ministro de Marina, 20 de mayo de 1940, folio sin numerar.
- ¹⁸ AGA, Marina, EMA, caja 20.403, “Información abierta...”, declaraciones en los folios 6-10 y escritos del ayudante de la capitanía de puerto César Botella al comandante militar de Marina de Las Palmas, 11 de mayo de 1940, folios 15, 16, 20 y 22.
- ¹⁹ AGA, Marina, caja 20.341, radiotelegrama del Estado Mayor de la Armada al comandante militar de Marina de Las Palmas, 10 de mayo de 1940.
- ²⁰ AGA, Marina, EMA, caja 20.403, “Información abierta...”, informe del juez instructor al comandante militar de Marina de Las Palmas, 11 de mayo de 1940, folios 25 y 25.
- ²¹ FNFF, carpeta 48, documento 1.731, diligencia de inspección ocular del *Corrientes*, 12 de mayo de 1940, folio 1.
- ²² FNFF, carpeta 48, documento 1.731, folios 4-7 y 15-34. Para las declaraciones del comandante de Marina, véase los folios 16 (12 de mayo) y 27 (13 de mayo).
- ²³ FNFF, carpeta 48, documento 1.731, resumen de la información técnico judicial por el general juez instructor para el ministro del Ejército (15 de mayo de 1940, folio 37) e informe del capitán general de Canarias, Ricardo Serrador Santés (15 de mayo, folio 38).
- ²⁴ JULLIAN (1958), pp. 72-74 y 178-179.
- ²⁵ BROOKS (2004), volumen II, p. 16 y MARRIOTT (2005), pp. 83-89 recogen el apellido Péri y el nombre *Le Rhin*, aunque sitúan el incidente el 10 de mayo de 1940.
- ²⁶ Agradezco a Jesús Manuel Gómez Morera, mecánico naval y manipulador de explosivos, sus observaciones sobre la colocación de las minas.
- ²⁷ AGA, Marina, EMA, caja 20.403, “Información abierta...”, declaraciones de Lanke, Hofmann y Hertzsch, folios 8-10.
- ²⁸ AGA, Marina, EMA, caja 20.403, “Información abierta...”, informe del juez instructor al comandante militar de Marina de Las Palmas (11 de mayo de 1940, folios 24 y 25) y radiotelegrama 407 de este último al ministro de Marina (depositado el 15 de mayo).
- ²⁹ FNFF, carpeta 48, documento 1.731, informe de los capitanes de Artillería Cristóbal García Zapatero, Julio Fuentes Martínez y Juan Rodríguez Carmona (13 de mayo de 1940, folio 36) e informe del capitán general de Canarias (15 de mayo de 1940, folio 38).
- ³⁰ BBC: “Wartime memories of my childhood in Bedford Part 1 – Schooldays at Training College School and Bedford Modern School. My involvement in my father’s (Mayor C.V. Clarke) invention of the limpet mine”, <http://www.bbc.co.uk/history/ww2peopleswar/stories/34/a5961134.shtml>

- ³¹ BAMA, RM 7/2.481, telegramas 1.099 y 1.216 del agregado naval alemán en Madrid para la Marina alemana, 11 de mayo y 4 de junio de 1940, respectivamente.
- ³² BAMA, RM 7/2.481, telegrama 1.098 del agregado naval alemán en Madrid a la Marina alemana (11 de mayo de 1940), escrito 588g del agregado naval al OKM adjuntando resumen del diario de guerra de Otto Bertram (16 de mayo de 1940) y comunicación de la *Ausland Organisation* del partido nazi, trasladando la comunicación del grupo nacional España (18 de junio de 1940).
- ³³ Con respecto al estado del *Corrientes* en julio de 1940: BAMA, RM 7/2.582, escrito del OKM para el OKW/Ausland, 23 de julio de 1940, con una copia del informe del Dr. Martens sobre la situación del abastecimiento en España, 14 de julio de 1940. Para el intento de abastecimiento del *U-37*: DÍAZ BENÍTEZ (2006), pp. 989-1.000.
- ³⁴ Sobre el *HMS Fidelity*: <http://www.alamer.fr/index.php?NIUpage=35&Param1=529> y <http://uboat.net/allies/merchants/ships/2560.html>. En cuanto al ataque submarino que hundió al *HMS Fidelity*: BLAIR (2000), volumen II, pp. 131-133. MARRIOTT (2005), pp. 285-288 sitúa el hundimiento el 30 de diciembre de 1942.