

LA BATALLA DIPLOMÁTICA POR LOS BUQUES ITALIANOS EN ESPAÑA DURANTE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

THE DIPLOMATIC BATTLE FOR THE ITALIAN SHIPS IN SPAIN DURING THE SECOND WORLD WAR

Juan José Díaz Benítez* 

Fecha de recepción: 14 de marzo de 2025

Fecha de aceptación: 09 de junio de 2025

Cómo citar este artículo/Citation: Juan José Díaz Benítez (2025). «La batalla diplomática por los buques italianos en España durante la Segunda Guerra Mundial». *Anuario de Estudios Atlánticos*; núm. 72: 072-009. <https://revistas.grancanaria.com/index.php/aea/article/view/11150/aea>
ISSN 2386-5571. <https://doi.org/10.36980/11150/aea>

Resumen: El objetivo del artículo consiste en analizar un ejemplo poco conocido de las relaciones entre España y los Aliados tras el armisticio italiano. La presión aliada sobre el régimen franquista para forzar su retorno a la estricta neutralidad se intensificó a partir de mediados de 1943 y una de las cuestiones que la reflejan fueron las discusiones sobre la propiedad y uso de los buques italianos en España. Para estudiar este asunto han sido consultadas fuentes españolas, británicas, italianas y norteamericanas, principalmente en archivos españoles. Entre sus principales conclusiones destaca que la defensa del interés nacional por la diplomacia española se vio limitada por la presión aliada, que también consiguió un mayor alejamiento español frente a la República Social Italiana.

Palabras claves: neutralidad, Segunda Guerra Mundial, España, Italia, barcos.

Abstract: The goal of this article is to analyse a little known example of the relationship between Spain and the Allies after the Italian armistice. Allied pressure on Francoist regime was increased from mid-1943 to force its return to strict neutrality, and one of the questions which illustrate it were the discussions about the property and the use of the Italian ships in Spain. To study this subject, Spanish, British, Italian, and American sources have been consulted, mainly in Spanish archives. Between the main conclusions it's to be noted that the defence of the national interest by Spanish diplomacy was limited by Allied pressure, which achieved too a wider distance between Spain and the Italian Social Republic.

Key words: neutrality, Second World War, Spain, Italy, ships.

* Departamento de Ciencias Históricas de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Edificio de Humanidades, Despacho 43, C/Pérez del Toro, 1, 35004. Las Palmas de Gran Canaria. España. Teléfono: +34 928 451 717; correo electrónico: juanjose.diaz@ulpgc.es.

ESTADO DE LA CUESTIÓN, FUENTES Y METODOLOGÍA

La historia de la política exterior española durante el franquismo ha prestado gran atención a la no beligerancia (1940-1942) y las presiones británicas y norteamericanas, sobre todo desde mediados de 1943, para conseguir una neutralidad más estricta e incluso una neutralidad benévola a sus intereses¹. Con respecto a los últimos años de la guerra la historiografía ha destacado cuestiones como la exportación de wolframio al Tercer Reich, las importaciones españolas de petróleo, la supervivencia del régimen franquista tras el final de la contienda o la búsqueda de nazis en la inmediata posguerra². Más recientemente, la acción de los servicios de inteligencia extranjeros en España también ha sido objeto de una creciente atención por parte de los historiadores³. Sin embargo, otras de menor relevancia han pasado casi desapercibidas, pese a que contribuyen a precisar un poco más el lento retorno de la política exterior española hacia la neutralidad y su margen de maniobra frente al Reino Unido y Estados Unidos, de los que dependía económicamente el Gobierno español y a los que favorecía el curso de la guerra, ya decantado irremediabilmente contra el Eje.

Entre estas cuestiones, relativas a los últimos años de la guerra (1943-1945) y menos estudiadas, destaca la serie de negociaciones entre España y los Aliados sobre los buques italianos refugiados en puertos españoles desde junio de 1940. Mientras Italia intentaba que los barcos zarparan para navegar a favor de las Naciones Unidas, denominación asumida por Estados Unidos, Reino Unido y otros gobiernos en su lucha contra el Eje, España retrasaba su salida para obtener una compensación por las naves torpedeadas por submarinos italianos durante la guerra. Las consideraciones jurídicas y la defensa del interés nacional por parte de la diplomacia española chocaron finalmente con la necesidad de ceder ante los futuros vencedores, en cuyas manos estaba el presente económico del país e incluso la existencia del régimen franquista en un futuro que se preveía no muy lejano. No fue el asunto más relevante en las relaciones entre España y los Aliados desde el otoño de 1943 hasta mayo de 1944, pero sí se trata de uno de los que mejor refleja la debilidad española frente a la presión aliada durante el lento retorno del Gobierno español hacia la estricta neutralidad.

En este conflicto existía una tercera parte, identificada con el Tercer Reich y la República Social Italiana, interesada en impedir o al menos retrasar la salida de estos barcos. Las fuerzas alemanas e italianas se habían beneficiado durante años de la colaboración española, que incumplió reiteradamente las obligaciones impuestas por la condición de neutral. Pero esta colaboración se había reducido poco a poco y, en el caso concreto de los buques italianos refugiados en España, no existía en ese momento, en el que los intereses del régimen franquista no coincidían con los de sus antiguos aliados de la guerra civil. Las medidas alemanas para inmovilizar estas naves fueron ejercidas directamente o través de representantes oficiosos de la República Social Italiana en España, pero sin la cooperación de las autoridades españolas, ni mantenerse necesariamente dentro de la legalidad. Su conocimiento ayuda a definir mejor las relaciones hispano-alemanas en esta fase de la guerra, aunque, debido a su complejidad, requiere un estudio específico: el presente artículo se concentra en las negociaciones entre España, Italia y los Aliados sobre estos barcos.

Con el fin de reconstruir este proceso, que tiene sus antecedentes inmediatos en 1942 y se prolonga hasta diez años más tarde, ha sido necesario consultar dos tipos de fuentes archivísticas. Por un lado, las fuentes navales españolas, custodiadas inicialmente en el Archivo Naval de Canarias (ANC) y en la Sección de Marina del Archivo General de la Administración (AGA). La documentación naval del AGA ha sido trasladada al Archivo Histórico de la Marina Juan Sebastián de Elcano, pero para facilitar su localización se citará las firmas del AGA, todavía válidas hasta que sea catalogada en su nueva ubicación. La que estaba en el ANC fue enviada a un depósito, por lo que actualmente no es posible su consulta: las firmas citadas en este artículo son las consultadas en el ANC. Por otro lado, las fuentes diplomáticas, principalmente españolas, pero también británicas, italianas y norteamericanas, custodiadas en el Archivo General del Ministerio de Asuntos Exteriores (AMAE).

1 RUHL (1986); GARCÍA PÉREZ (1994); MORALES LEZCANO (1995); TUSELL (1995); ROS AGUDO (2002 y 2008); MORADIELLOS (2005); TUSELL y GARCÍA QUEIPO DE LLANO (2006); THOMAS (2007); PAYNE (2008); SÁENZ-FRANCÉS (2009); PIKE (2010).

2 COLLADO SEIDEL (2005 y 2016); THOMAS (2010); MESSENGER (2018).

3 VIÑAS (2016); GRANDÍO SEOANE (2017); HORRILLO SÁNCHEZ (2024).

Esta documentación fue remitida al AGA, aunque para facilitar su localización se indicará las signaturas consultadas en el AMAE. Estos archivos han proporcionado la mayor parte de la información recopilada en esta investigación, que ha sido completada con documentos de los National Archives and Record Administration (NARA).

La hipótesis principal de esta investigación consiste en que el Gobierno español se vio obligado a ceder en la defensa de sus intereses frente a la presión aliada en la pugna por controlar los buques italianos refugiados en sus puertos, pese a creer que su postura estaba plenamente justificada. Para facilitar la exposición de este asunto se ha seguido una estructura diacrónica en tres partes. La primera se centra en la presencia de los buques italianos durante la etapa de no beligerancia española, a partir de la cual se entiende mejor los recelos que despertó la postura española en las negociaciones posteriores. La segunda está dedicada a las negociaciones entre España e Italia, esta última apoyada por Reino Unido y Estados Unidos, entre octubre de 1943 y mayo de 1944, cuando se llegó a un acuerdo sobre la suerte de estos barcos. La tercera y última aborda las dificultades y problemas que surgieron para la aplicación de este acuerdo, especialmente en la posguerra, cuando sus resultados económicos cuestionaron seriamente su utilidad.

1. LOS BUQUES ITALIANOS REFUGIADOS EN ESPAÑA DURANTE LA NO BELIGERANCIA ESPAÑOLA, 1940-1942

A pesar de las graves carencias que afectaban a las Fuerzas Armadas italianas y que aconsejaban el mantenimiento de la neutralidad o, al menos, el aplazamiento de la beligerancia, Mussolini decidió entrar en la contienda el 10 de junio de 1940, al calor de las victorias alemanas en la Europa nórdica y noroccidental⁴. La marina mercante italiana recibió instrucciones apenas unos días antes para evitar la pérdida de los barcos que se encontraban en el extranjero: en total 212 unidades con un desplazamiento de más de un millón de toneladas de registro bruto (TRB). Los que se encontraban en puertos controlados por Francia o el Reino Unido fueron capturados, mientras que el resto intentó refugiarse en el África Oriental Italiana y, sobre todo, en puertos neutrales, como los 32 que consiguieron refugio en España⁵. Su llegada a España no estuvo exenta de incidentes con las fuerzas navales francesas y británicas. En la bahía de Gibraltar había tres mercantes y tres petroleros italianos que sus tripulaciones intentaron hundir para evitar su captura por fuerzas británicas: los petroleros *Olterra*, *Lavoro* y *Pagao* embarrancaron en punta Mayorga, mientras que los mercantes *Cellina*, *Libano* y *Pollenzo* cayeron en manos británicas⁶. En Tenerife, el 12 de junio un destructor francés atacó al mercante italiano *Madda* en aguas españolas, aunque finalmente el buque italiano consiguió llegar al puerto de Santa Cruz de Tenerife escoltado por el guardacostas *Xauen*⁷.

La llegada de los barcos italianos a España se produjo de forma paralela a un importante giro de la política exterior española con respecto al conflicto que enfrentaba al Tercer Reich con Francia y Reino Unido. El régimen de Franco debía, en buena medida, su victoria en la guerra civil a la ayuda alemana e italiana, que se tradujo a partir de entonces en una onerosa deuda de guerra. También confiaba en el apoyo de las potencias del Eje para materializar sus ambiciosas reivindicaciones territoriales y estaba mucho más cerca de ellas ideológicamente que de las grandes potencias democráticas. Pero no estaba en condiciones de entrar en la guerra, por lo que, inicialmente, Franco se mantuvo neutral⁸. Las victorias alemanas de la primavera de 1940 lo tentaron a incorporarse a la contienda al lado del Eje: la declaración de no beligerancia en junio de ese año constituía en realidad una prebeligerancia, como había ocurrido con Italia en septiembre de 1939⁹. Hitler rechazó, en un primer momento, la oferta de beligerancia española: cuando aceptó negociar en el otoño de 1940 fue imposible llegar a un acuerdo, sobre todo por la falta de garantías para las aspiraciones expansionistas españolas. No

4 GOOCH (2021), pp. 141-166.

5 DE RISIO (1993), pp. 10-12.

6 RAMÍREZ COPEIRO DEL VILLAR (1996), pp. 129-130.

7 DÍAZ BENÍTEZ (2014), pp. 187-188.

8 LEITZ (2000), pp. 115-121; HERNÁNDEZ-SANDOICA y MORADIELLOS (2002), pp. 243-249; MORADIELLOS (2005), pp. 52-62 y 85-98; PAYNE (2008), pp. 79-99; NEILA (2011), pp. 255-277.

9 MORALES LEZCANO (1995), pp. 241-273.

obstante, tras la entrevista entre los dos dictadores en Hendaya en octubre de 1940, Franco firmó el protocolo por el que se comprometía a entrar en la guerra, aunque sin fijar la fecha hasta conseguir garantías por escrito para sus ambiciones coloniales¹⁰.

A partir de ese momento la no beligerancia española se convirtió en una beligerancia aplazada, en la que Mussolini no estaba interesado inicialmente¹¹ y en la que la condición de no beligerante permitía al Gobierno español decantarse a favor del Eje, mientras aparentaba mantener los derechos y obligaciones propios de las potencias neutrales. Sin embargo, el incumplimiento de estas obligaciones a favor del Eje fue reiterado, sobre todo a partir de la declaración de no beligerancia. Algunos de sus buques refugiados, como el *Fulgor*, *Olterra* y *Gaeta*, fueron utilizados para apoyar los ataques de los buceadores de la Décima Flotilla MAS contra los barcos británicos fondeados en Gibraltar: al menos en el caso del *Fulgor*, la Armada española colaboró en el transporte de los torpedos necesarios para estas acciones¹². Más de la mitad de las naves italianas refugiadas en España al comenzar la guerra se encontraban en Canarias, en cuyos puertos permanecían diez cargueros y siete petroleros, además de otro carguero en la actual Dajla (Villa Cisneros). Nueve de ellos intentaron regresar a la Europa ocupada por el Eje como burladores del bloqueo naval británico: en sus preparativos colaboró también la Armada española, aunque, al igual que sucedió con el *Fulgor*, las obligaciones de España como neutral no permitían este tipo de colaboración¹³. La colaboración española no se limitó a Italia sino que se extendió también al Tercer Reich, incluso antes de la no beligerancia: la permisividad española fue imprescindible para que el *Etappendienst* pudiera preparar el abastecimiento de 23 submarinos alemanes en algunos de los principales puertos españoles, así como los cinco buques de abastecimiento que zarparon desde Canarias para apoyar la guerra naval alemana en el Atlántico y en el Índico¹⁴.

La no beligerancia española generó una incertidumbre preocupante para el Gabinete de Guerra británico. Si España entraba en la guerra, Gibraltar quedaría inutilizada como base naval para proteger la navegación británica que se dirigía hacia las costas de África occidental. Por tanto, desde mediados de 1940 Londres consideró dos tipos de medidas para afrontar esta situación. Por un lado, preparar la conquista de una alternativa a Gibraltar, inicialmente situada en las Azores y, a partir de la primavera de 1941, en el Puerto de Las Palmas¹⁵. Por el otro, evitar la beligerancia española, objetivo para el que se envió a Sir Samuel Hoare como embajador en misión especial a Madrid, junto con el desarrollo de una política de ayuda económica controlada a España, sobre todo en combustibles líquidos, de la que dependía la economía española y que evitaría la acumulación de reservas para una hipotética beligerancia o para su transferencia al Eje¹⁶. Además, Hoare y Allan Hillgarth, máximo responsable de los servicios de inteligencia británicos en España, desarrollaron una operación de sobornos a través del empresario Juan March y dirigida hacia la cúpula militar española, mayoritariamente monárquica y de la que se esperaba que abogara por el mantenimiento de la neutralidad frente a los sectores más belicistas del régimen franquista¹⁷.

La tentación belicista española no desapareció inmediatamente, sino que se mantuvo hasta 1942, mientras el contexto bélico deterioraba cada vez más la economía italiana. La dependencia italiana de la importación de materias primas y combustible no hacía pensar en que fuera capaz de resistir una guerra de desgaste, sobre todo si se prolongaba durante años, como ya se advertía en 1941, cuando disminuyó la producción de acero y especialmente al final de ese año, cuando los depósitos de la Regia Marina apenas disponían de combustible para un mes¹⁸. La necesidad económica indujo al gobierno de Mussolini a negociar la venta de los buques refugiados en España, aunque las negociaciones se dilataron durante más de un año. Uno de los principales motivos de desacuerdo consistía en la forma

10 TUSELL (1995), pp. 83-186; MORENO JULIÁ (2007), pp. 135-175; ROS AGUDO (2008), pp. 215-268; PAYNE (2008), pp. 118-153; PIKE (2010), pp. 108-121.

11 GARCÍA QUEIPO DE LLANO (1994), pp. 17-21; KATONA (2002), pp. 64-68.

12 RAMÍREZ COPEIRO DEL VILLAR (1996), pp. 341-353; ROS AGUDO (2002), pp. 239-244.

13 DÍAZ BENÍTEZ (2014), pp. 1193-1196.

14 ROS AGUDO (2002), pp. 72-117; DÍAZ BENÍTEZ (2016), pp. 519-526.

15 DÍAZ BENÍTEZ (2024), pp. 72-75.

16 MORADIELLOS (2005), pp. 134-170.

17 VIÑAS (2016), pp. 55-124.

18 GOOCH (2021), pp. 279 y 298.

de valorar el coste de estos barcos en mercancías que había que entregar por ellos: para el Gobierno italiano las mercancías debían ser valoradas según los precios del mercado interno español, mientras que para el Gobierno español debían ser consideradas como exportaciones y, por tanto, mucho más caras, lo que implicaba entregar una menor cantidad de mercancías a cambio de cada buque¹⁹.

A principios de marzo de 1942 el agregado comercial español en Roma entregó dos proyectos sobre los buques italianos refugiados en España al Gobierno italiano. El primero era el «Protocolo secreto de explotación y su movilización financiera», mediante el que los barcos italianos serían explotados por la Gerencia de Buques Mercantes para Servicios Especiales, a cambio de mercancías españolas. El segundo era el «Acuerdo de cesión de barcos», con derecho a rescate, que especificaba los nombres de los trece buques que pretendía conseguir el Gobierno español: *Teresa Schiaffino*, *Taigete*, *Arcola*, *Madda*, *Orata*, *Cherca*, *Trovatore*, *Lavoro*, *Olterra*, *Drepanum*, *Edera*, *Duchessa d'Aosta* e *Isonzo*. La mayor dificultad parecía residir en la compra en firme del *Lavoro* y el *Olterra*, aunque esperaba conseguirla a cambio de su valor en aceite o lana. Paralelamente, el Ministerio de Marina italiano había ordenado a un oficial que viajara a España para comprobar el estado de estos barcos²⁰. Sin embargo, apenas unos días después el Gobierno español suspendió las negociaciones, que deberían desarrollarse en Madrid. La explotación de los barcos por la Gerencia de Buques Mercantes para Servicios Especiales, con reparto de utilidades al 50% entre Italia y España, quedó descartada al no ser posible la incautación de las naves²¹. Dos de ellas, el *Edera* y el *Drepanum*, quedaron excluidas de las negociaciones: en el caso del *Drepanum*, porque ese mismo mes llegó a Burdeos, tras burlar el bloqueo naval británico²².

Cuadro 1. Contrapropuesta italiana de venta de buques a España en marzo de 1942

Nombre	Tipo	Registro Bruto (toneladas)	Valor (liras)	Puerto en el que se encontraba
<i>Andalusia</i>	Vapor	7180	18 668 000	Santa Cruz de Tenerife
<i>Arcola</i>	Petrolero	9050	30 770 000	Santa Cruz de Tenerife
<i>Madda</i>	Vapor	8100	21 060 000	Santa Cruz de Tenerife
<i>Taigete</i>	Petrolero	7000	21 000 000	Santa Cruz de Tenerife
<i>Teresa Schiaffino</i>	Vapor	8240	21 424 000	Santa Cruz de Tenerife
<i>Cherca</i>	Vapor	8520	22 152 000	Las Palmas
<i>Orata</i>	Vapor	13 200	34 320 000	Las Palmas
<i>Trovatore</i>	Vapor	8870	23 062 000	Las Palmas
<i>Lavoro</i>	Petrolero	12 490	49 960 000	Algeciras
<i>Olterra</i>	Petrolero	8035	24 105 000	Algeciras
<i>Isonzo</i>	Buque mixto	8485	27 000 000	Dajla
Total		99 170	293 521 000	

Elaboración propia a partir de: AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/1, escrito núm. 230 del agregado comercial en Roma al subsecretario de comercio, 8 de marzo de 1942.

El Gobierno italiano planteó una contrapropuesta. Los once buques sumaban unas 99 000 toneladas de registro bruto, según la propuesta italiana, que Italia cedería temporalmente y con derecho a

19 TUSELL y GARCÍA QUEIPO DE LLANO (2006), pp. 352-353.

20 Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores (AMAE), Archivo Renovado, expediente R-3219/1, despacho núm. 60 del agregado comercial para el subsecretario de comercio y política arancelaria, 4 de marzo de 1942, adjunto al escrito núm. 80 del encargado de negocios en Roma para el Ministerio de Asuntos Exteriores español, 4 de marzo de 1942.

21 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/1, despacho núm. 68 del agregado comercial, 8 de marzo de 1942, adjunto al escrito del encargado de negocios en Roma al Ministerio de Asuntos Exteriores español, 8 de marzo de 1942.

22 SALGADO (2008), p. 30.

rescate, por un total de 293 521 000 pesetas en una cuenta bloqueada. Además, un protocolo secreto establecía que, si España entraba en la guerra al lado del Eje, los buques serían devueltos a Italia. Desde el punto de vista del agregado comercial español el mayor inconveniente de la oferta italiana era político, pues la Marina italiana quería la cesión de cinco buques españoles para emplearlos en el tráfico marítimo entre Italia y Libia. Por parte italiana, el Ministerio de Asuntos Exteriores y el de Cambios y Divisas no se oponían a que España adquiriese el *Lavoro* y el *Olterra*, pero la Regia Marina sí, «aduciendo motivos de precaución que sobradamente puede suponerse V. I.»²³, relacionados seguramente con su utilización para apoyar la guerra naval italiana, como ya se mencionó en el caso del *Olterra*. El oficial enviado por el Gobierno italiano para negociar esta oferta insistió en que no se trataba de una cesión definitiva, sino que sólo se limitaba a la explotación de estos barcos por España durante la guerra, tras la que serían devueltos a Italia. Por su parte, el Ministerio de Industria y Comercio español consideraba que el valor exigido por Italia era excesivo, pues el precio por tonelada doblaba el de los barcos de nueva construcción y quintuplicaba el anterior a la guerra. Además, al pertenecer a un Estado beligerante, su utilidad quedaba muy limitada, al ser menor la libertad con la que se podría usar estas naves y mayor el riesgo de que fueran destruidas²⁴.

A pesar de todo, en abril de 1943 el ministro de Industria y Comercio español, Demetrio Carceller, y el italiano Ivanoe Bonomi, llegaron a un acuerdo en Niza para la adquisición de los nueve buques que todavía estaban refugiados en Canarias y Dajla por 120 millones de pesetas en mercancías. El Gobierno español también se comprometió a devolver 250 millones de pesetas de la deuda de guerra contraída con Italia, pero la crisis del fascismo italiano impidió la aplicación de lo acordado²⁵. Los buques incluidos en el acuerdo eran los que se encontraban refugiados en Canarias y en el Sáhara español: *Trovatore*, *Cherca* y *Orata* en Las Palmas; *Madda*, *Andalusia* y *Teresa Schiaffino* en Santa Cruz de Tenerife; *Isonzo* en Dajla. La relación de barcos se completaba con los petroleros *Arcola* y *Taigete*, también refugiados inicialmente en el archipiélago, pero en manos británicas desde que zarparon para apoyar la repatriación de italianos desde el África Oriental Italiana²⁶. Los compradores españoles deberían abonar el importe en el Instituto Español de Moneda Extranjera, que permitiría un crédito sin intereses para la adquisición de mercancías españolas, como aceite de oliva, plomo, lana o hierro, entre otras²⁷. En mayo, poco después del acuerdo, las autoridades navales españolas comenzaron la vigilancia de los buques italianos en Las Palmas para evitar el desembarco de pertrechos²⁸. No obstante, el cónsul norteamericano informó unos meses después que todavía no se había tomado ninguna medida para evitar sabotajes en los barcos italianos, que parecía que España iba a adquirir²⁹.

Pero todavía quedaba otra cuestión pendiente para que el Gobierno español pudiera asumir el abanderamiento de estas naves: la autorización británica (*ship warrant*), que ya había sido solicitada en mayo de 1943, cuando, desde la embajada británica, se pidió información sobre el cargamento de cada barco y cómo se iba a pagar su adquisición³⁰. El 7 de septiembre, el asesor financiero de la embajada británica propuso un memorándum con una serie de condiciones para aceptar el cambio de bandera, aunque todavía no había sido autorizado por el Gobierno británico ni acordado con el norteamericano. Entre estas condiciones se incluía la exigencia de que el importe que debía recibir Italia por esta adquisición quedara bloqueado hasta el final de la guerra, además de que los barcos

23 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/1, escrito núm. 230 del agregado comercial en Roma al subsecretario de comercio, 8 de marzo de 1942.

24 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/1, «apunte para S. E.», sin autor, 13 de abril de 1942.

25 TUSELL y GARCÍA QUEIPO DE LLANO (2006), pp. 353-356.

26 AMAE, Archivo Renovado, expediente 3219/1, carta del ministro de Industria y Comercio, Demetrio Carceller, al ministro de Asuntos Exteriores, Francisco Gómez-Jordana Sousa, 19 de octubre de 1943.

27 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/13, «Cesión de buques italianos surtos en aguas españolas y utilización de las disponibilidades resultantes de su venta», secreto, sin fecha.

28 Archivo Naval de Canarias (ANC), 2ª Sección de Estado Mayor (EM), legajo 4, carpeta 50, escrito del jefe de Estado Mayor de la Base Naval de Canarias al comandante jefe de las fuerzas de infantería de marina, 10 de mayo de 1943.

29 National Archives & Record Administration (NARA), RG 226, Entry 127, Box 32, informe sobre Canarias, 25 de agosto de 1943.

30 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/13, carta de Hugh Ellis-Rees, consejero financiero de la embajada británica en Madrid, a José María de Lapuerta, subsecretario de Comercio, Política Arancelaria y Moneda, 15 de mayo de 1943.

adquiridos no podían ir a ningún puerto controlado por el Eje y cuatro barcos serían fletados para el transporte de abastecimientos a Italia tras el armisticio³¹. Apenas un día después de que fuera planteada la propuesta británica, el Gobierno italiano firmó el armisticio por el que cesaba las hostilidades con los Aliados y cuyas consecuencias convirtieron el acuerdo hispano-italiano en una larga batalla diplomática entre España y los Aliados.

2. LAS NEGOCIACIONES ENTRE ESPAÑA Y LOS ALIADOS, 1943-1944

En el verano de 1942 la política exterior española inició un giro hacia la estricta neutralidad, propiciado por el relevo de Ramón Serrano Suñer por Francisco Gómez-Jordana y Sousa como ministro de Asuntos Exteriores, tras una grave crisis política. Se trató de un cambio lento, en el que Gómez-Jordana tropezó a menudo con la reticencia de Franco y la de otros miembros del Gobierno, pues la colaboración con el Tercer Reich no se interrumpió por completo ni inmediatamente, sino que, de diversas formas, continuó durante los siguientes años. Uno de los factores que contribuyó a reducirla progresivamente fue el incremento de la presión angloamericana sobre el régimen franquista, sobre todo desde mediados de 1943, tras la caída de Mussolini y con el curso de la guerra claramente decantado a favor de los Aliados. Así sucedió con la División Azul, cuya retirada fue ordenada en octubre de 1943, sustituida por la Legión Azul hasta marzo de 1944³². En cuanto a la postura oficial del Gobierno español ante la guerra, en septiembre de 1943 Franco la definió como «neutralidad vigilante», sin mencionar la no beligerancia que había declarado en junio de 1940 y convertida de nuevo en estricta neutralidad por Gómez-Jordana en enero de 1944³³.

El giro neutralista afectó a las relaciones con Italia que, tras el armisticio, había quedado dividida entre el sur ocupado por los Aliados y el norte en manos del Tercer Reich. En este último fue creada la República Social Italiana, bajo el mando de Mussolini y representada en España por Eugenio Morreale, ex cónsul italiano en Málaga. Gómez-Jordana se negó a reconocer al nuevo gobierno fascista, pero Franco fue más reticente, por lo que, finalmente, se adoptó una política más ambigua: España reconocía oficialmente al gobierno monárquico del general Badoglio, en la zona ocupada por los Aliados, pero sin nombrar un nuevo embajador en Roma, situada en la zona alemana, enviaba un representante oficioso ante el gobierno fascista y aceptaba, también oficiosamente, un representante de este último. Mientras tanto, y tras una etapa inicial de división e incertidumbre, el embajador italiano en Madrid, Giacomo Paulucci di Calboli, se decantó el 23 de septiembre de 1943 por el gobierno monárquico de Badoglio, seguido por la mayoría de los diplomáticos italianos en España. A partir de ese momento, los Aliados intervinieron ante las autoridades españolas en asuntos italianos, como la solicitud del embajador italiano, apoyada por Estados Unidos, para que los quince buques italianos que todavía estaban en puertos españoles pudieran zarpar³⁴.

La solicitud era coherente con las cláusulas del armisticio entre Italia y los Aliados, que incluía la posibilidad de que la flota mercante italiana fuera requisada por el mando aliado³⁵. Sin embargo, el Gobierno español no estaba dispuesto a renunciar a los barcos cuya adquisición había acordado en abril, por lo que el comandante general de la Base Naval de Canarias ordenó a los comandantes militares de Marina de Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Villa Cisneros (actual Dajla) que impidieran su salida³⁶. Un mes después el ministro de Asuntos Exteriores solicitó al de Marina que impidiera la salida de los buques de guerra italianos refugiados en España y también la de los mercantes italianos

31 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/13, carta de Hugh Ellis-Rees, consejero financiero de la embajada británica en Madrid, a Vicente Taberna, director general de Política Económica, 7 de septiembre de 1943.

32 TUSELL (1995), pp. 322-349; FERNÁNDEZ-LONGORIA (2004), pp. 253-268; SÁENZ-FRANCÉS (2009), pp. 273-277; MORADIELLOS (2005), pp. 321-420; MORENO JULIÁ (2005), pp. 190 y 202.

33 MORALES LEZCANO (1995), p. 252.

34 TUSELL y GARCÍA QUEIPO DE LLANO (2006), pp. 405-416.

35 DE BELOT (1982), p. 199.

36 ANC, 2ª Sección de EM, legajo 4, carpeta 50, comunicación y radiotelegramas del comandante general de la Base Naval de Canarias a los comandantes militares de Marina de las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Villa Cisneros, 10 de septiembre de 1943.

de la misma nacionalidad, cuya situación jurídica consideraba que estaba pendiente de ser aclarada³⁷. Inmediatamente, las autoridades navales en el archipiélago organizaron la vigilancia de estos barcos, así como la de los alemanes *Corrientes* y *Kersten Miles*, por fuerzas de infantería de marina³⁸. Mientras tanto, el Gobierno español autorizó la salida de los tres buques daneses refugiados en Las Palmas, de los que el *Slevig* no tardó en zarpar, mientras que los otros dos, el *Linda* y el *Thyra S*, lo hicieron el 18 de marzo de 1944³⁹.

El Gobierno italiano insistió al comunicar el 18 de octubre que requisaba estos barcos, lo que también fue trasladado por los cónsules de esa nacionalidad a las autoridades navales españolas. Sin embargo, el Ministerio de Asuntos Exteriores español respondió que primero era necesario aclarar quién era el propietario de los barcos⁴⁰. Además, un informe de la Asesoría Jurídica del Ministerio de Asuntos Exteriores sobre el *Isonzo* cuestionaba la validez de la requisa italiana:

Ahora bien, si con arreglo a los deberes de la neutralidad no puede impedirse la salida a la mar de los buques mercantes italianos refugiados en puertos españoles y si, además, las Autoridades locales españolas han de colaborar con los Cónsules italianos para el mantenimiento del orden en el interior de esos buques, ello no significa que esa colaboración exceda de los límites precisos a que está destinada y no puede transformarse en un auxilio para que surtan efectos en España disposiciones de carácter público dictadas por el Gobierno reconocido de la Nación cuyo pabellón enarbolan⁴¹.

El pulso hispano-italiano involucró a las embajadas británica y norteamericana que, a partir de noviembre de 1943, encabezaron las negociaciones con el Gobierno español. Este último propuso permitir la salida de todos los mercantes, excepto el *Teresa Schiaffino* y el *Trovatore*. El embajador británico, Sir Samuel Hoare, se mostró conforme, aunque matizó que estos buques permanecerían en España hasta que se aclarase su futuro⁴². En este punto había una gran discrepancia con la postura española, que exigía la entrega de ambos barcos a la Gerencia de Buques Mercantes y a la Naviera Aznar en compensación por el *Castillo Oropesa* y el *Monte Igueldo*, hundidos por submarinos italianos. Mientras tanto, se había autorizado la salida del *Edera*, *Lucía*, *Gaeta*, *Fulgor*, *Lavoro* y *Olterra*, pero no de los otros cinco que habían sido incluidos en el acuerdo de Niza: *Orata Andalusia*, *Madda*, *Chercha* e *Isonzo*. Además, el Ministerio de Asuntos Exteriores unía esta cuestión con la autorización del abanderamiento del *Corrientes*, en compensación por el *Monte Gorbea*, que había sido hundido por un submarino alemán⁴³. Por otra parte, el Gobierno español no había tenido en cuenta las reclamaciones presentadas por los armadores de Trieste y Génova, en la Italia ocupada por el Tercer Reich, con respecto a estos barcos⁴⁴.

La respuesta británica llegó al inicio de diciembre. En un principio, tanto el Gobierno británico como el norteamericano habían aceptado la propuesta española de permitir la salida de todos los buques italianos, excepto dos, cuyo futuro, según el embajador británico, sería negociado. Por tanto, no entendía el cambio de postura del Ministerio de Asuntos Exteriores español de permitir la salida de sólo cinco de los barcos. En cualquier caso, señaló que las negociaciones que había iniciado Es-

37 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/2, telegrama del ministro de Marina, Salvador Moreno, al ministro de Asuntos Exteriores, 6 de octubre de 1943.

38 ANC, 2ª Sección de EM, legajo 3, carpeta 74, comunicación del comandante naval de Canarias al capitán general del archipiélago, 6 de octubre de 1943.

39 DÍAZ BENÍTEZ (2024), pp. 322-323.

40 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/13, nota verbal del Ministerio de Asuntos Exteriores a la embajada italiana, 15 de noviembre de 1943, y respuesta de esta última, 22 de noviembre de 1943.

41 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/2, informe núm. 432 de la Asesoría Jurídica del Ministerio de Asuntos Exteriores, 29 de diciembre de 1943.

42 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/2, carta del embajador británico al ministro de Asuntos Exteriores, 16 de noviembre de 1943.

43 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/2, carta del ministro de Asuntos Exteriores al embajador británico, 19 de noviembre de 1943.

44 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/2, carta del ministro de Asuntos Exteriores al embajador británico, 25 de noviembre de 1943.

paña para adquirirlos no fueron completadas y que tampoco pertenecían a sus armadores de Trieste y Génova porque habían sido requisados por el Gobierno italiano⁴⁵. En consecuencia, presentó una propuesta que ofrecía al Gobierno español la posibilidad de fletar el *Madda* y el *Trovatore* durante un año y con tarifas similares a las que pagaba el Gobierno británico para los buques aliados. A cambio, España debía permitir la salida de los diez barcos restantes y que todavía se encontraban en puertos españoles⁴⁶.

Cuadro 2. Buques propuestos como compensación por el *Castillo Oropesa* y *Monte Igueldo*

	Nombre	Registro Bruto (toneladas)	Año de construcción
Buques españoles hundidos	<i>Castillo Oropesa</i>	6600	1917
	<i>Monte Igueldo</i>	3453	1921
Buques italianos como compensación	<i>Madda</i>	5181	1919
	<i>Trovatore</i>	4700	1912

El registro bruto indicado para los buques italianos es notablemente inferior al señalado en la contrapropuesta italiana de 1942.

Elaboración propia a partir de: Southampton City Libraries and Archives Services, Local history & maritime digital archive: *Lloyd's Register*, 1941-1943 Recuperado de: <https://www.southampton.gov.uk/libraries/southampton-archives/plimsoll> [7 de junio de 2025]

Antes de responder a la oferta británica, el ministro de Asuntos Exteriores consultó al de Industria y Comercio, Demetrio Carceller, que había sido uno de los signatarios del acuerdo de Niza. Gómez-Jordana pidió su opinión sobre la oferta británica de flete provisional, que el ministro de Industria y Comercio rechazó tajantemente, mientras se quejaba del incumplimiento de los acuerdos para la importación de algodón y petróleo y de los impedimentos para el abanderamiento del *Corrientes*. Recomendó no ceder hasta obtener «compensaciones sustanciales» en materia de abastecimiento para España, además de señalar que «tenemos perfecto derecho a utilizar dichos buques en propiedad»⁴⁷. Preguntado por los motivos que avalaban ese derecho, Carceller indicó cuatro. Primero, la adquisición de los barcos había sido realizada de acuerdo con la embajada británica. Segundo, se recomendó la adquisición de los buques italianos no incluidos en el acuerdo. Tercero, consideraba que el gobierno de Badoglio había ratificado dicho acuerdo. Por último, el derecho a la compensación por los buques hundidos por fuerzas navales italianas tenía un precedente al terminar la Gran Guerra, con la incautación de buques alemanes para compensar las pérdidas ocasionadas por submarinos de esta nacionalidad⁴⁸.

El rechazo a la propuesta británica, comunicado el 12 de enero de 1944, partía de la idea de que el acuerdo de Niza había sido ratificado por el gobierno de Badoglio. El Gobierno español exigía que cada buque hundido fuera compensado por otro, por lo que, al reconocer el Gobierno italiano dos de estos hundimientos, debía compensarlos con el *Madda* y el *Trovatore*. Asimismo, Gran Bretaña tenía que autorizar el abanderamiento del *Corrientes* en compensación por otro buque hundido por el Tercer Reich. A cambio, España aceptaría la salida del resto, a pesar de que consideraba que los había adquirido. Una copia de esta nota fue enviada al ministro de Industria y Comercio el 15 de enero y al embajador norteamericano dos días después. La copia para el embajador italiano incluía una modificación sustancial: España reclamaba la compensación por cuatro buques hundidos, en

45 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/13, carta del embajador británico al ministro de Asuntos Exteriores, 2 de diciembre de 1943.

46 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/2, memoria de la embajada británica al Ministerio de Asuntos Exteriores, 30 de noviembre de 1943.

47 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/2, carta del ministro de Asuntos Exteriores al de Industria y Comercio, 10 de diciembre de 1943 y respuesta de este último el 22 de diciembre de 1943.

48 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/10, carta del ministro de Industria y Comercio al de Asuntos Exteriores, sin fecha.

lugar de los dos exigidos en las negociaciones con el embajador británico⁴⁹. Mientras tanto, el ministro de Asuntos Exteriores solicitó al de Marina que no permitiera la salida del *Trovatore* y *Orata*, de los que habían sido desembarcados doce tripulantes⁵⁰. Además, quedaba pendiente la cuestión de los cinco buques de guerra italianos internados en Mahón y Cartagena. El Gobierno italiano y los Aliados pedían su liberación, con el argumento de que no habían podido abandonar las aguas españolas en un plazo de 24 horas por falta de combustible, pero el criterio del Ministerio de Asuntos Exteriores consistía en mantener el internamiento de los buques y sus dotaciones, tal y como exigía el derecho internacional⁵¹.

La principal discrepancia entre España y los Aliados se encontraba en el carácter de la cesión de los buques, que debía ser definitiva para la primera, mientras que los últimos la consideraban provisional. A mediados de febrero, tras una reunión entre Gómez-Jordana y Hoare para abordar varios asuntos, entre ellos las exportaciones de wolframio al Tercer Reich o la retirada de la Legión Azul, pareció producirse un avance⁵². Los embajadores británico e italiano aceptaron la propuesta española de permitir la salida de todos los barcos italianos, excepto dos que serían fletados provisionalmente por el Gobierno español y cuya propiedad definitiva sería acordada mediante un arbitraje⁵³. Además, el Gobierno británico aceptaría el abanderamiento definitivo del *Corrientes* por España. Pero en ese momento surgió un nuevo motivo de discordia, centrado en el coste del flete, simbólico según el ministro de Asuntos Exteriores español, mientras que el embajador británico hablaba de un «precio de flete controlado»⁵⁴. No obstante, la cuestión quedó zanjada en un intercambio de notas al comienzo de mayo, que suponía una cesión española ante las presiones aliadas en esta y otras cuestiones, como la de los buques de guerra italianos internados en España y que, finalmente, serían sometidos a un arbitraje⁵⁵.

La cesión española ante la presión aliada se enmarca en un contexto más amplio, en el que los embajadores británico y norteamericano habían exigido al Gobierno español el cumplimiento de una serie de demandas para acabar con su colaboración con el Tercer Reich, como la retirada de todos los voluntarios que combatían contra la Unión Soviética o la eliminación del espionaje alemán en España. No se trataba de una situación nueva, sino que se había intensificado desde mediados de 1943 y sobre todo desde enero de 1944, cuando Estados Unidos inició un embargo contra las importaciones españolas de petróleo. El embargo respondía a las exportaciones españolas de wolframio al Tercer Reich, facilitadas desde finales de 1943 por la concesión de un crédito al país germano, mientras los Aliados adquirirían este mineral estratégico a través de compras preventivas a precios cada vez más altos. La carencia de combustible obligó al régimen franquista a transigir ante las demandas aliadas, aunque el acuerdo alcanzado en el intercambio de notas al inicio de mayo fue matizado por el Reino Unido, con el fin de no socavar demasiado al régimen franquista, y no impidió que continuaran las exportaciones, a partir de entonces en forma de contrabando⁵⁶.

Los barcos que debían zarpar de España eran el *Cesena*, *Isonzo*, *Orata*, *Cherca*, *Andalusia*, *Teresa Schiaffino* y *Madda*, aunque este último debería regresar en un plazo de seis semanas. La Dirección de Política Exterior solicitó al Ministerio de Marina que, según lo acordado con Reino Unido y Estados Unidos el 2 de mayo, se permitiera su salida. El día 20 de ese mismo mes el ministro de Marina

49 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/3, nota verbal del Ministerio de Asuntos Exteriores a la embajada británica, 12 de enero de 1944, copia para el Ministerio de Industria y Comercio, 15 de enero de 1944, y notas para las embajadas norteamericana e italiana, de 17 y 19 de enero de 1944, respectivamente.

50 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/3, telegrama del ministro de Asuntos Exteriores al ministro de Marina, 28 de enero de 1944.

51 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/3, memorándum de la Dirección General de Política Exterior, 14 de febrero de 1944.

52 TUSELL (1995), p. 474.

53 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/3, cartas de los embajadores británico e italiano al ministro de Asuntos Exteriores, 23 de febrero de 1944.

54 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/3, carta del ministro de Asuntos Exteriores al embajador británico, 25 de febrero de 1944, y respuesta de este último, 10 de marzo de 1944.

55 TUSELL (1995), p. 488.

56 LEITZ (2000), pp. 130-137; MORADIELLOS (2005); pp. 345-362; PAYNE (2008), pp. 363-387; THOMAS (2010), pp. 117-204.

comunicó que ya había informado a las correspondientes autoridades navales⁵⁷. Los dos buques fletados por España serían el *Madda* y el *Trovatore*, por lo que el subsecretario del Ministerio de Asuntos Exteriores solicitó el 27 de mayo al subsecretario de la Marina Mercante que calculara el flete reducido para que la explotación de ambos barcos permitiera compensar las pérdidas sufridas por los hundimientos atribuidos a los submarinos italianos. La respuesta salió con fecha de 9 de junio y con la sugerencia de no considerar el asunto concluido, pues consideraba que el tonelaje de los dos buques cedidos era muy inferior al de los dos buques perdidos durante la guerra⁵⁸. A lo dicho cabe añadir que el *Madda* no estaría disponible de forma inmediata, pues llevaba a bordo más de 7000 toneladas de hierro, por lo que tanto la embajada italiana como el agregado marítimo británico solicitaron que, antes de ser entregado a España, viajara hasta Italia para descargarlo. El Ministerio de Asuntos Exteriores no se opuso, siempre y cuando el barco fuera sustituido por otro similar en caso de que resultara hundido o averiado⁵⁹.

3. EL ACUERDO DE MAYO DE 1944 Y SUS CONSECUENCIAS

Una de las primeras medidas para preparar la salida de los barcos consistía en completar sus tripulaciones. No todos los tripulantes que habían llegado con los barcos en 1940 eran leales al gobierno de Badoglio. En Canarias ya habían sido desembarcados, aunque esto no evitó intentos de sabotaje en el *Madda* y el *Andalusia*⁶⁰. Por este motivo, un mes antes de los acuerdos de mayo los Aliados solicitaron autorización para que los nuevos tripulantes accedieran a España. Inicialmente, a través de la embajada italiana, que el 3 de abril de 1944 pidió que se permitiera el acceso de 205 marinos italianos desde Gibraltar para tripular los barcos que permanecían en Canarias, Barcelona y Dajla. La embajada británica apoyó esta petición dos días después, cuando recordó además que el Ministerio de Asuntos Exteriores ya había aceptado una petición similar el 11 de diciembre de 1943 para los marinos italianos destinados a los barcos ubicados en Vigo, Barcelona y Cartagena⁶¹. La embajada británica insistió el 4 de mayo y el Ministerio de Asuntos Exteriores actuó en consecuencia: el 8 de mayo solicitó a la Dirección General de Seguridad que permitiera la entrada de estos marinos⁶².

La mayoría de los marinos autorizados a entrar en España estaba destinada a los buques refugiados en Canarias y Dajla. Con el fin de trasladarlos allí la embajada italiana solicitó permiso para que el crucero *Scipione Africano* pudiera desembarcarlos en Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Dajla, en escalas no superiores a doce horas en cada uno de dichos puertos. La embajada británica apoyó la petición italiana y añadió que estaba autorizada la repatriación de los tripulantes italianos que habían sido desembarcados para evitar sabotajes. Esto afectaba sobre todo al *Isonzo*, en Dajla, por lo que solicitaba que toda su tripulación fuera desembarcada antes de la llegada del crucero italiano. El Ministerio de Asuntos Exteriores accedió a estas peticiones sin plantear ningún inconveniente⁶³. De hecho, el 30 de mayo, antes de las solicitudes italiana y británica, el guardacostas español *Xauen* había zarpado hacia Dajla para reforzar la vigilancia del *Isonzo* y evitar así cualquier intento de sabotaje

57 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/3, escrito del director de Política Exterior al ministro de Marina, 8 de mayo de 1944, y respuesta de este último, 20 de mayo de 1944.

58 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/13, escrito del subsecretario del Ministerio de Asuntos Exteriores al subsecretario de la Marina Mercante, 27 de mayo de 1944, y respuesta de este último, 9 de junio de 1944.

59 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/3, escrito del subsecretario de la Marina Mercante al subsecretario de Asuntos Exteriores, 5 de mayo de 1944, y respuesta de este último, 5 de mayo de 1944. AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/13, nota verbal núm. 335 de la embajada italiana al Ministerio de Asuntos Exteriores, 9 de mayo de 1944, y respuesta de este último, 12 de mayo de 1944.

60 NARA, RG 226, Entry 190, Box 85, informe sobre Canarias, 3 de marzo de 1944.

61 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/13, notas verbales núm. 229 de la embajada italiana, 3 de abril de 1944, y núm. 229 y 547 de la embajada británica, 5 de abril y 4 de mayo de 1944, al Ministerio de Asuntos Exteriores.

62 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/13, telegramas núm. 944, 945 y 947 del director general de política exterior al director general de seguridad, 8 de mayo de 1944.

63 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/4, notas verbales núm. 388 de la embajada italiana y núm. 695 de la embajada británica, ambas de 01 de junio de 1944, al Ministerio de Asuntos Exteriores y respuestas de este último a la embajada británica y a la italiana el 2 y el 12 de junio de 1944, respectivamente.

en el barco. El 13 de junio de 1944 los catorce tripulantes del mercante italiano fueron evacuados en un vapor correo español⁶⁴.

La repatriación de los tripulantes leales a Mussolini o al menos reacios a zarpar por miedo a represalias contra sus familias en la Italia ocupada por el Tercer Reich se realizó durante los siguientes meses. El cónsul norteamericano en Las Palmas informó el 20 de julio de 1944 que los que se encontraban en aquel puerto habían sido enviados a la península ibérica en buques de pasajeros españoles con autorización británica⁶⁵. Ese mismo día los 31 tripulantes que todavía se encontraban en Santa Cruz de Tenerife fueron embarcados en el *Dómine* con autorización británica para su traslado a la península⁶⁶. A finales de septiembre de ese año, todos los tripulantes desembarcados de los buques italianos refugiados en Canarias ya habían sido repatriados, excepto cuatro del *Orata* y *Andalusia* que se negaron a marcharse de Madrid⁶⁷.

Tras completar sus tripulaciones los buques refugiados en Canarias y Dajla zarparon durante los meses de junio y julio de 1944. El 18 de junio zarparon el *Cherca* y el *Orata* de Las Palmas, aunque tuvieron que regresar ese mismo días porque el *Cherca* sufría una avería en sus máquinas. Después de remolcar al *Orata* hasta el puerto, el *Cherca* volvió a salir. El 22 de junio hizo lo mismo el *Cherca*, una vez reparada la avería. Los buques refugiados en Santa Cruz de Tenerife abandonaron el archipiélago poco después: el 3 de julio el *Teresa Schiaffino* y el 14 de julio el *Andalusia*. El *Isonzo* también se marchó el 14 de julio⁶⁸. Las salidas del *Cherca*, *Teresa Schiaffino* y *Andalusia* también fueron conocidas por el agregado naval alemán en Madrid, que trasladó la información al Alto Mando de la Marina alemana (*Oberkommando der Kriegsmarine*, OKM) y al Mando de los Submarinos para interceptar estos barcos y hundirlos⁶⁹.

El abanderamiento del *Trovatore* y el *Madda* resultó ser más complicado que lo esperado inicialmente. El Gobierno británico aceptó que el primero de ellos fuera arrendado por la naviera Ybarra y el segundo por la naviera Aznar como compensación por las pérdidas sufridas por ambas durante la guerra, aunque la decisión final sobre la pertinencia de dicha compensación se aplazaba hasta que terminara el conflicto⁷⁰. La retirada del destacamento de infantería de marina que hacía guardia a bordo del *Trovatore* estaba prevista para el 16 de septiembre de 1944, cuando una tripulación española se haría cargo del buque. El día 25 de ese mes, el barco zarpó hacia Cádiz, con bandera española y el nombre de *Cabo del Agua*⁷¹. Ese mismo mes también se obtuvo el compromiso del Gobierno italiano de sustituir al *Madda* por un barco similar, si se perdía o resultaba averiado durante su viaje a Italia para llevar hasta allí su cargamento de chatarra⁷².

Sin embargo, el *Madda* no zarpó de Santa Cruz de Tenerife en septiembre de 1944 ni durante el resto de ese año. Mientras el subsecretario de la Marina Mercante negociaba con el agregado marítimo

64 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/4, escritos del ministro de Marina al de Asuntos Exteriores, 2 de junio de 1944, y del secretario general de la Alta Comisaría de España en Marruecos al ministro de Asuntos Exteriores, 17 de junio de 1944.

65 NARA, RG 59, Decimal File, caja 5262, informe del cónsul norteamericano en Las Palmas al encargado de negocios en Madrid, 20 de julio de 1944.

66 NARA, RG 226, Entry 97, Box 34, informe sobre Tenerife, 31 de julio de 1944.

67 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/4, nota verbal del agente de la República Social Italiana en España al Ministerio de Asuntos Exteriores, 24 de septiembre de 1944.

68 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/4, escritos del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada (AJEMA) al subsecretario del Ministerio de Asuntos Exteriores, 19 y 23 de junio de 1944 y 21 y 22 de julio de 1944. Para el *Teresa Schiaffino*: ANC, 2ª Sección de Estado Mayor, legajo 5, carpeta 34, radiotelegrama del comandante militar de marina de Santa Cruz de Tenerife al comandante general de la Base Naval de Canarias, 3 de julio de 1944.

69 NARA, RG 242, rollo T-1022, legajo 3014, expediente PG-48.857-NID, diario del agregado naval alemán en España, 19 y 22 de junio de 1944, y expediente PG-48.858-NID, diario del agregado naval alemán en España, 3 y 16 de julio de 1944.

70 Archivo General de la Administración (AGA), Marina, Estado Mayor de la Armada (EMA), caja 23618, escrito del subsecretario de la Marina Mercante al AJEMA, 28 de agosto de 1944.

71 ANC, 2ª Sección de EM, legajo 6, carpeta 6, comunicación del jefe de EM de la Base Naval de Canarias al teniente coronel jefe de las fuerzas de infantería de marina, 15 de septiembre de 1944, y telegrama del comandante general de la Base Naval de Canarias a ministro de Marina, 25 de septiembre de 1944.

72 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/4, nota verbal núm. 622 de la embajada italiana al Ministerio de Asuntos Exteriores, 13 de septiembre de 1944.

británico el abanderamiento del barco tuvo lugar la intervención de un súbdito italiano⁷³. Se trataba del encargado de firmar las pólizas de flete del *Madda* y *Trovatore* que, finalmente, recibió instrucciones del Gobierno italiano para entregarlos. Por tanto, el *Trovatore* podría zarpar desde Cádiz y el *Madda* dirigirse a Bilbao para descargar la chatarra que inicialmente iba a llevar a Italia⁷⁴. El 16 de enero de 1945 el barco zarpó hacia Las Palmas y desde allí se dirigió a Bilbao⁷⁵. Una vez allí, sus 43 tripulantes italianos fueron autorizados a trasladarse a Cádiz para entrar en Gibraltar, desde donde serían repatriados⁷⁶. Finalmente, el 24 de abril el *Madda* fue abanderado por la naviera Aznar como *Monte Nafarrate*⁷⁷. Se iniciaba así el abanderamiento de ambos buques, aunque la forma en que se realizó su flete, aparentemente irrelevante en ese momento, se convirtió en objeto de discusión entre los gobiernos español e italiano en los siguientes años, cuando la posición internacional de España se vio muy debilitada.

La presión aliada que forzó el acuerdo de mayo de 1944 continuó en la inmediata posguerra para exigir al Gobierno español la entrega de los nazis, fascistas y, en general, criminales de guerra refugiados en su territorio. Pese a alguna cesión en este sentido, como la entrega de Pierre Laval a Francia, la mayoría de ellos contó con la protección de las autoridades españolas durante su estancia en territorio español o en su tránsito hacia América Latina⁷⁸. También hubo una tímida presión angloamericana para forzar cierta apertura del régimen franquista, pero sin forzar su caída, que podía dar lugar a una nueva guerra civil o, en el peor de los casos, a la instauración de un gobierno comunista al sur de los Pirineos. En este sentido, la condena de la dictadura franquista por la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) en diciembre de 1946, a causa de sus vínculos con las potencias del Eje derrotadas en la Segunda Guerra Mundial, no vino acompañada de sanciones económicas, sino sólo de la recomendación de retirar los embajadores acreditados en Madrid. El cierre de la frontera francesa tras la ejecución de Cristino García, excombatiente del maquis francés, agravó el aislamiento español, que no fue completo ni permanente. Las denominadas políticas de sustitución permitieron al Gobierno español encontrar alternativas a los países occidentales en el mundo árabe e Hispanoamérica, mientras que la Guerra Fría hizo que Estados Unidos se interesara más por la utilidad de España frente a la Unión Soviética que por la naturaleza de su régimen político. El concordato con el Vaticano y los pactos con Estados Unidos en 1953, así como el ingreso en la ONU en 1955 jalonaron la progresiva e incompleta integración de la dictadura franquista en el bloque occidental⁷⁹.

La explotación del *Cabo del Agua* y *Monte Nafarrate* coincidió con la etapa de creciente aislamiento de España, en la que se inició otra pugna diplomática sobre estos buques, aunque en este caso con Italia. El flete inicial de ambos buques había sido de 0,75 dólares mensuales por TRB, aumentado a 1 dólar después del primer año de arriendo para ajustarlo al mercado internacional. Al vencer el segundo año del arrendamiento, el Gobierno italiano solicitó incrementarlo a 2 dólares. El Ministerio de Asuntos Exteriores español respondió que el arriendo no era una cuestión meramente comercial, sino una indemnización por los buques españoles hundidos por fuerzas navales italianas. También

73 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/4, nota de la Dirección General de Política Exterior al ministro de Industria y Comercio, 28 de noviembre de 1944.

74 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/13, escrito del subsecretario de la Marina Mercante al subsecretario de Asuntos Exteriores, 2 de diciembre de 1944, y expediente R-3219/7, escrito del AJEMA al subsecretario de Asuntos Exteriores, 7 de diciembre de 1944.

75 ANC, 2ª Sección de EM, legajo 6, carpeta 6, telegrama del comandante militar de Santa Cruz de Tenerife al comandante general de la Base Naval de Canarias, 16 de enero de 1945, y de este último al ministro de Marina, 18 de enero de 1945.

76 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/4, escrito del subsecretario de la Marina Mercante al subsecretario de Asuntos Exteriores, 9 de enero de 1945, y nota verbal núm. 129 del Ministerio de Asuntos Exteriores a la embajada italiana, 16 de febrero de 1945. AGA, Marina, EMA, caja 23641, escrito del director general de Política Exterior al ministro de Marina, 6 de febrero de 1945, y respuesta del AJEMA, 13 de febrero de 1945.

77 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/13, escrito del subsecretario de la Marina Mercante al subsecretario de Asuntos Exteriores, 26 de mayo de 1945.

78 COLLADO SEIDEL (2005), pp. 62-140; MESSENGER (2018), pp. 127-218; RODRÍGUEZ JIMÉNEZ (2024), pp. 71-227.

79 PORTERO (1989); PORTERO Y PARDO (1999), pp. 204-217; GIL PECHARROMÁN (2008), pp. 137-212; SESMA (2024), pp. 211-233, 254-259, 274-297 y 306-310.

recordó que España había aceptado la propuesta de que cada país se quedara con uno de los buques⁸⁰. La embajada italiana insistió en el aumento del flete, rechazó la propuesta de que cada país se quedara con uno de los barcos y añadió que el Gobierno italiano no había reconocido los hundimientos atribuidos a las fuerzas navales italianas y que los beneficios obtenidos por arrendamiento de ambas naves, fuera de los límites acordados, eran ilícitos⁸¹.

Sin embargo, lo peor estaba por llegar. El 6 de noviembre de 1947 la embajada italiana remitió al Ministerio de Asuntos Exteriores una nota verbal en la que reclamaba al Gobierno español un millón y medio de dólares como indemnización por los daños ocasionados como consecuencia de la reticencia española a permitir la salida de los buques refugiados en España. La petición italiana para que se autorizase la salida de sus barcos era de 27 de septiembre de 1943 y acusaba al Gobierno español de retrasarla. El 19 de febrero de 1944 este último había exigido una compensación por cuatro barcos supuestamente hundidos por las fuerzas navales italianas. Finalmente, permitió la salida de las seis naves refugiadas en la península, pero no de las otras seis que se encontraban en Canarias ni de la que estaba en Dajla, que tuvieron que esperar hasta el acuerdo de 2 de mayo de 1944, por el que dos de ellos serían arrendados temporalmente por España. Posteriormente hubo más retrasos y daños por una seguridad negligente que la embajada italiana achacaba a las autoridades españolas⁸². El Ministerio de Asuntos Exteriores consultó al de Marina, que respondió que, por parte española, no hubo dilación en permitir la salida de los barcos italianos ni negligencia en el servicio de seguridad a bordo de ellos⁸³. La cuestión se estancó sin que ninguna de las partes cediera ante la otra, por lo que un año después la embajada italiana volvió a insistir en la cuestión del flete de ambos barcos, la indemnización exigida por el retraso español en permitir la salida de los buques refugiados y otra indemnización por dos naves, el *Duchessa d'Aosta* y el *Pollenzo*, capturadas en aguas españolas durante la guerra⁸⁴.

Las posturas continuaron inamovibles durante otro año. En febrero de 1949 el Ministerio de Asuntos Exteriores español insistió en el carácter de compensación que tenía el arrendamiento del *Madda* y *Trovatore* y que el aumento del flete al que accedió la Subsecretaría de la Marina Mercante en 1946 no suponía dejar de considerarlo como una compensación. Con el fin de resolver la propiedad de ambos barcos sin recurrir al procedimiento de arbitraje, el ministerio propuso que cada país se quedara con uno de ellos: España con el *Madda* e Italia con el *Trovatore*. La embajada italiana negó que hubiera reconocido el hundimiento de los barcos españoles, ni el arriendo de los italianos como una compensación, sino sólo para conseguir que el Gobierno español autorizara la salida de los buques retenidos. Además, recordó otros asuntos pendientes, como la pérdida del *Duchessa d'Aosta* y el *Pollenzo*, así como la indemnización exigida por el retraso español en autorizar la salida de los barcos italianos refugiados en España⁸⁵. De forma más tajante, el Gobierno italiano comunicó al embajador español el rechazo de la propuesta española, sobre todo por el desigual valor de ambas naves, supuestamente con quince años de diferencia, y porque no se podría justificar ante los armadores italianos, que hasta entonces cobraban por su arrendamiento. Por tanto, planteaba el inicio de un procedimiento de conciliación u otro de arbitraje para resolver todas las cuestiones relativas a la marina mercante pendientes entre ambos países⁸⁶.

80 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/13, nota verbal de la embajada italiana al Ministerio de Asuntos Exteriores, 30 de julio de 1947, y respuesta de este último, 1 de septiembre de 1947.

81 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/13, nota verbal núm. 467 de la embajada italiana al Ministerio de Asuntos Exteriores, 14 de octubre de 1947.

82 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/1, nota verbal de la embajada italiana al Ministerio de Asuntos Exteriores, 6 de noviembre de 1947.

83 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/1, escrito del AJEMA al subsecretario de Asuntos Exteriores, 15 de diciembre de 1947.

84 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/13, carta de P. Vanni D'Archirafi, de la embajada italiana, al director general de política económica del Ministerio de Asuntos Exteriores, 11 de septiembre de 1948.

85 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/13, nota verbal núm. 76 del Ministerio de Asuntos Exteriores a la embajada italiana, 10 de febrero de 1949, y respuesta de esta última en la nota verbal núm. 108, 28 de marzo de 1949.

86 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/13, escrito del embajador español en Roma al Ministerio de Asuntos Exteriores español, 18 de agosto de 1949.

Finalmente, el Gobierno español propuso abordar esos asuntos en negociaciones directas en lugar de un procedimiento arbitral o el de conciliación⁸⁷. En un principio, el balance de las reclamaciones entre ambos países favorecía a España: Italia pedía casi ocho millones de dólares por los daños sufridos por sus barcos en aguas españolas durante la Segunda Guerra Mundial, así como la pérdida del *Duchessa d'Aosta* y el *Pollenzo*, mientras que el Gobierno español reclamaba más de catorce millones de dólares por el hundimiento de cinco barcos en dicha contienda, a lo que habría que añadir otra compensación por las naves explotadas por la naviera italiana Bachi durante la guerra civil española⁸⁸. En cualquier caso, el arrendamiento de los barcos italianos había dejado mucho que desear. La mayoría de los viajes del *Cabo del Agua*, del sexto al vigésimo primero, dejaron pérdidas a la naviera Ybarra, por lo que ésta dejó de pagar el coste del flete entre el 9 de agosto de 1949 y el 8 de mayo de 1950, cuando dio por concluido su arrendamiento. El 6 de marzo de 1951 el barco pasó a la Empresa Nacional Elcano, con la que hizo cinco viajes que dejaron un déficit de 279 000 pesetas⁸⁹. En cuanto al *Monte Nafarrate*, la naviera Aznar todavía preguntaba por él a finales de 1952, cuando Italia había reconocido el hundimiento del *Monte Igueldo* y, por tanto, el derecho de la naviera española a ser indemnizada⁹⁰.

CONCLUSIONES

Diez años después de que los gobiernos español e italiano iniciaran las negociaciones para adquirir los buques italianos refugiados en España, la propiedad de dos de ellos todavía no había sido resuelta por completo, aunque en 1952 las circunstancias eran muy diferentes a las de 1942. Inicialmente, el Gobierno español había negociado desde una posición de relativa fuerza, conferida por su condición de neutral, mientras que Italia, beligerante, se veía acuciada económicamente. Pese a ello, pasó más de un año hasta que ambos países firmaron el acuerdo de Niza en abril de 1943 y que, sin embargo, no fue aplicado, pues el abanderamiento de los barcos italianos requería la autorización británica. Precisamente la sospechosa neutralidad española, especialmente durante la etapa de no beligerancia (1940-1942), durante la que el Gobierno español incumplió reiteradamente sus obligaciones como neutral a favor del Eje y en contra de los Aliados, generó dudas razonables sobre el abanderamiento español de los barcos italianos, todavía sin resolver tras la caída de gobierno de Mussolini y la firma del armisticio entre Italia y los Aliados.

La derrota italiana abrió una nueva fase en las negociaciones sobre el futuro de estos barcos, en las que Reino Unido reemplazó a Italia como interlocutor principal con España. En este sentido, la solicitud italiana de que se autorizara la salida de sus buques refugiados en aguas españolas, así como su posterior requisa, no hacía más que cumplir con las cláusulas del armisticio, que incluía la posibilidad de que los Aliados dispusieran de la marina mercante italiana. De hecho, fue el embajador británico en Madrid, Sir Samuel Hoare, quien encabezó estas negociaciones, en un contexto muy diferente, en el que los Aliados habían intensificado su presión sobre el Gobierno español para forzar su retorno a una neutralidad estricta y terminar así con todas las actividades que suponían un incumplimiento de sus obligaciones como neutral. La reclamación española de una compensación por los buques cuya pérdida atribuía a las fuerzas navales italianas no suponía una violación de la neutralidad, pero formó parte de las mismas negociaciones que intentaban acabar con la existencia de voluntarios españoles en la *Wehrmacht* y espías alemanes en territorio español.

87 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/13, nota verbal del Ministerio de Asuntos Exteriores a la embajada italiana, 7 de diciembre de 1949.

88 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/13, nota de la Dirección General de Política Económica del Ministerio de Asuntos Exteriores sobre las reclamaciones españolas e italianas, 5 de enero de 1950.

89 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/13, historial del arrendamiento del *Cabo del Agua* a Ybarra, 14 de enero de 1952, y nota de la Empresa Nacional Elcano sobre el mismo buque, 1 de marzo de 1953.

90 AMAE, Archivo Renovado, expediente R-3219/13, escrito del director general de navegación de la Subsecretaría de la Marina Mercante al director general de Política Exterior del Ministerio de Asuntos Exteriores, 27 de noviembre de 1952.

A pesar de que la política exterior española había iniciado un giro hacia la estricta neutralidad en el verano de 1942, con el nombramiento de Francisco Gómez-Jordana como ministro de Asuntos Exteriores, un año después todavía quedaba mucho por hacer para que la política exterior española fuera realmente neutral. Esta lentitud se debía, en parte, a la reticencia de otros ministros e incluso de Franco, que no coincidía muchas veces con el criterio de Gómez-Jordana. Pero finalmente el Gobierno español tuvo que ceder ante su dependencia económica de los Aliados, sobre todo tras el embargo de petróleo para obligarlo a terminar con la exportación de wolframio al Tercer Reich. En la negociación sobre los buques italianos aceptó finalmente en mayo de 1944 la propuesta británica de permitir la salida de todos los barcos, salvo dos que serían arrendados provisionalmente hasta que se determinara su propiedad definitiva tras la guerra.

El abanderamiento de los buques arrendados, *Madda* y *Trovatore*, no fue inmediato, pues se demoró hasta enero de 1945. Su explotación tampoco fue satisfactoria y fue objeto de otro desencuentro diplomático a partir de 1947, en este caso con la joven república italiana, que se negó a aceptar el arrendamiento de ambos barcos como compensación y que exigió además indemnizaciones por la negativa española a permitir la salida de sus buques en septiembre de 1943 y por la responsabilidad que le atribuía en la pérdida de dos barcos capturados por fuerzas británicas en aguas españolas. La posición negociadora de España en aquel momento estaba muy debilitada por su condena al ostracismo internacional, que no comenzó a remontar hasta el comienzo de la década de 1950, cuando la explotación de estas naves ya no resultaba rentable para las navieras españolas a las que se intentaba compensar. En suma, si en 1942 la diplomacia española parecía a punto de conseguir un gran éxito frente a una Italia debilitada por la guerra, diez años después apenas podía obtener una compensación adecuada por las pérdidas ocasionadas por el régimen fascista, al que había apoyado durante la no beligerancia, con el consiguiente incumplimiento de sus obligaciones como neutral.

FUENTES ARCHIVÍSTICAS

AGA, Marina, Estado Mayor de la Armada, cajas 23618 y 23641.
 AMAE, Archivo Renovado, expedientes R-3219/1, 2, 3, 4, 10 y 13.
 ANC, 2ª Sección de Estado Mayor, legajos 3 (carpeta 74), 4 (carpeta 50) y 6 (carpeta 6).
 NARA:
 RG 59, Decimal File, caja 5262.
 RG 226, Entry 97 (Box 34), 127 (Box 32) y 190 (Box 85).
 RG 242, rollo T-1022, legajo 3014, expedientes PG-48857-NID y PG-48858-NID.

REFERENCIAS

- COLLADO SEIDEL, C. (2005). *España, refugio nazi*. Madrid, España: Ediciones Temas de Hoy.
 COLLADO SEIDEL, C. (2016). *El telegrama que salvó a Franco. Londres, Washington y la cuestión del régimen (1942-1945)*. Barcelona, España: Crítica.
 DE BELOT, R. (1982). *La guerra aeronaval en el Mediterráneo (1939-1945)*. Madrid, España: Editorial Naval.
 DE RISIO, C. (1993). *La Marina Italiana nella Seconda Guerra Mondiale*, volumen XVII: *I violatori di blocco*. Roma, Italia: Ufficio Storico della Marina Militare.
 DÍAZ BENÍTEZ, J. J. (2014). «The Italian Naval War in the Mid-Atlantic: Blockade Runners and Submarines in the Canary Islands (1940-1943)». *The Mariner's Mirror*, vol. 100 (2), pp. 186-197. DOI: 10.1080/00253359.2014.901701
 DÍAZ BENÍTEZ, J. J. (2016). «The Spanish support for the Third Reich in the Second World War: New considerations about the Etapenornagisation». *The International Journal of Maritime History*, vol. 28 (3), pp. 513-531. DOI: 10.1177/0843871416647347
 DÍAZ BENÍTEZ, J. J. (2024). «Between Preventive Attack and Collaboration: British Military Planning on Spain, 1940-1944». *War in History*, vol. 31 (1), pp. 63-81. DOI: 10.1177/09683445231161311

- DÍAZ BENÍTEZ, J. J. (2024). «Danish Ships in the Canary Islands during the Second World War». *The Mariner's Mirror*, vol. 110 (3), pp. 313-325. DOI: 10.1080/00253359.2024.2371200
- FERÁNDEZ-LONGORIA, M. (2004). «La diplomacia británica y la caída de Serrano Suñer». *Espacio, Tiempo y Forma. Serie V: Historia Contemporánea*, vol. 16, pp. 253-268.
- GARCÍA PÉREZ, R. (1994). *Franquismo y Tercer Reich*. Madrid, España: Centro de Estudios Constitucionales.
- GARCÍA QUEIPO DE LLANO, G. (1994). «Franco y Mussolini revisitados. La política exterior hispanoitaliana durante la guerra mundial». *Espacio, Tiempo y Forma. Serie V: Historia Contemporánea*, vol. 7, pp. 17-33.
- GIL PECHARROMÁN, J. (2008). *La política exterior del franquismo (1939-1975). Entre Hendaya y El Aaiún*. Barcelona, España: Flor del Viento Ediciones.
- GOOCH, J. (2021). *La guerra de Mussolini. La Italia fascista desde el triunfo hasta la catástrofe 1935-1943*. Madrid, España: La Esfera de los Libros.
- GRANDÍO SEOANE, E. (2017). *A Balancing Act: British Intelligence in Spain during the Second World War*. Brighton, Reino Unido: Sussex Academic Press.
- HERNÁNDEZ-SANDOICA, E. y MORADIELLOS, E. (2002). «Spain and the Second World War, 1939-1945». En WYLIE, N. (ed.), *European neutrals and non-belligerents during the Second World War*. Cambridge, Reino Unido: Cambridge University Press, pp. 241-267.
- HORRILLO SÁNCHEZ, L. (2024). *El espionaje británico y Franco. Desde Hendaya hasta Torch*. Zaragoza, España: Prensas de la Universidad de Zaragoza.
- KATONA, E. (2002). «La cuestión de la neutralidad española e Italia (1939-1945)». *Acta Hispánica*, 7, pp. 59-75.
- LEITZ, C. (2000). *Nazi Germany and neutral Europe during the Second World War*. Manchester, Reino Unido: Manchester University Press.
- MESSENGER, D. A. (2018). *La caza de nazis en la España de Franco*. Madrid, España: Alianza Editorial.
- MORADIELLOS, E. (2005). *Franco frente a Churchill. España y Gran Bretaña en la Segunda Guerra Mundial (1939-1945)*. Barcelona, España: Ediciones Península.
- MORALES LEZCANO, V. (1995). *Historia de la no beligerancia española durante la Segunda Guerra Mundial*. Las Palmas de Gran Canaria, España: Cabildo Insular de Gran Canaria.
- MORENO JULIÁ, X. (2007). *Hitler y Franco. Diplomacia en tiempos de guerra (1936-1945)*. Barcelona, España: Editorial Planeta.
- NEILA, J. L. (2011). *España y el Mediterráneo. De los acuerdos de Cartagena al proceso de Barcelona*. Madrid, España: Sílex Ediciones.
- PAYNE, S. (2008). *Franco y Hitler. España, Alemania, la Segunda Guerra Mundial y el Holocausto*. Madrid, España: La Esfera de los Libros.
- PIKE, D. W. (2010). *Franco y el Eje Roma-Berlín-Tokio*. Madrid, España: Alianza Editorial.
- PORTERO RODRÍGUEZ, F. (1989). *Franco aislado. La cuestión española (1945-1950)*. Madrid, España: Aguilar.
- PORTERO RODRÍGUEZ, R. y PARDO, R. (1999). «Las relaciones exteriores como factor condicionante del franquismo». *Ayer*, 33, pp. 187-218.
- RAMÍREZ COPEIRO DEL VILLAR, J. (1996). *Espías y neutrales: Huelva en la II Guerra Mundial*. Huelva, España: el autor.
- RODRÍGUEZ JIMÉNEZ, J. R. (2024). *Bajo el mando del Caudillo. Nazis, fascistas y colaboracionistas en la España franquista*. Madrid, España: Alianza Editorial.
- ROS AGUDO, M. (2002). *La guerra secreta de Franco (1939-1945)*. Barcelona, España: Crítica.
- ROS AGUDO, M. (2008). *La Gran Tentación. Franco, el Imperio colonial y los planes de intervención en la Segunda Guerra Mundial*. Barcelona, España: Styria.
- RUHL, J. J. (1986). *Franco, Falange y III Reich. España durante la II Guerra Mundial*. Madrid, España: Akal.
- SÁENZ-FRANCÉS, E. (2009). *Entre la Antorcha y la Esvástica. Franco en la encrucijada de la Segunda Guerra Mundial*. Madrid, España: Editorial Actas.

- SALGADO, J. C. (2008). *Marea roja, marea negra. Una crónica de la IIª Guerra Mundial en el norte de España*. Valladolid, España: Galland Books.
- SESMA, N. (2024). *Ni una, ni grande, ni libre. La dictadura franquista (1939-1977)*. Barcelona, España: Crítica.
- THOMÀS, J. M. (2007). *Roosevelt y Franco. De la guerra civil española a Pearl Harbor*. Barcelona, España: Edhasa.
- THOMÀS, J. M. (2010). *La batalla del wolframio. Estados Unidos y España de Pearl Harbor a la Guerra Fría (1941-1947)*. Madrid, España: Ediciones Cátedra.
- TUSELL, J. (1995). *Franco, España y la II Guerra Mundial. Entre el Eje y la neutralidad*. Madrid, España: Ediciones Temas de Hoy.
- TUSELL, J. y GARCÍA QUEIPO DE LLANO, G. (2006). *Franco y Mussolini. La política española durante la Segunda Guerra Mundial*. Barcelona, España: Ediciones Península.
- VIÑAS, Á. (2016). *Sobornos. De cómo Churchill y March compraron a los generales de Franco*. Barcelona, España: Crítica.