

De la colaboración al distanciamiento: la intervención alemana para impedir la salida de los buques italianos en España (1943-1944)

From collaboration to distancing: German intervention to avoid the departure of the Italian ships in Spain (1943-1944)

Juan José DÍAZ BENÍTEZ

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

<https://orcid.org/0000-0002-3563-1326>

RESUMEN:

Este artículo estudia un caso que ilustra el retorno de la política exterior española a la estricta neutralidad bajo presión aliada en 1943 y 1944: las acciones alemanas para impedir la salida de los buques italianos en puertos españoles. Las principales fuentes primarias han sido consultadas en varios archivos españoles y extranjeros, que ofrecen diferentes perspectivas sobre este tema. Entre sus conclusiones destaca no sólo la falta de colaboración hispano-alemana para evitar la salida de los barcos italianos, sino también que las acciones alemanas iban en contra de los intereses del Gobierno español. No obstante, la colaboración naval hispano alemana durante la no beligerancia española mantuvo las sospechas de los Aliados en esta cuestión.

PALABRAS CLAVE:

Segunda Guerra Mundial; neutralidad; no beligerancia; España; Tercer Reich; servicios de inteligencia.

175



ABSTRACT:

This article studies a case which exemplifies the return of Spanish foreign policy to strict neutrality under Allied pressure in 1943 and 1944: German actions to avoid the departure of the Italian ships from Spanish harbours. The main primary sources in several Spanish and foreign archives, which offer different views about this subject, have been consulted. Among the conclusions not only the lack of German-Spanish collaboration to avoid the departure of the Italian ships, but also German actions were against Spanish Government interests are highlighted. However, German-Spanish naval collaboration during Spanish non-belligerence maintained the suspicions of the allied forces on this question.

KEYWORDS:

Second World War; neutrality; non-belligerence; Spain; Third Reich; intelligence services.

CÓMO CITAR/ HOW TO CITE: Juan José DÍAZ BENÍTEZ, “De la colaboración al distanciamiento: la intervención alemana para impedir la salida de los buques italianos en España (1943-1944)”, *Rubrica Contemporanea*, vol. XIV, n. 31 (2025), pp. 175-194.



Artículo recibido el 18-3-2025 y admitido a publicación el 13-11-2025.

<https://doi.org/10.5565/rev/rubrica.479>

Rubrica Contemporanea, vol. XIV, n. 31, 2025
ISSN. 2014-5748

Una de las cuestiones más estudiadas sobre la no beligerancia española durante la Segunda Guerra Mundial ha sido la ayuda española al Tercer Reich, sobre todo la que implicaba el incumplimiento de las obligaciones que la neutralidad imponía a España. Las sospechas sobre la neutralidad de la política exterior española se remontan a la propia contienda y, especialmente, a la etapa de no beligerancia (1940-1942), en la que el Gobierno español se planteó entrar en el conflicto al lado del Eje. Esta colaboración fue objeto de crítica por parte de los embajadores británico y norteamericano, además de una creciente presión angloamericana desde mediados de 1943 para forzar una política exterior española más neutralista¹. Negada en las primeras historias oficiales sobre la política exterior española durante la guerra, al igual que la tentación belicista², esta colaboración española con el Eje ha sido demostrada por la historiografía en el último medio siglo y en sus múltiples formas, desde la propaganda hasta el espionaje, sin olvidar el apoyo facilitado a la guerra naval alemana e italiana, que suponía una clara violación de las obligaciones de España como neutral³.

La colaboración naval española con el Eje es relativamente bien conocida. A partir del estudio pionero de Charles B. Burdick sobre el abastecimiento de submarinos alemanes en España, se han sucedido las aportaciones que han contribuido a reconstruir esta actividad⁴. Sin embargo, los estudios se han centrado hasta ahora en los años en los que fue más intensa, es decir, entre 1940 y 1942, así como en sus inicios a finales de 1939, pero se conocen menos el final de esta colaboración y, sobre todo, las relaciones posteriores entre los agentes alemanes y las autoridades navales españolas que participaron en ella. Estas últimas experimentaron un amplio giro, pues se pasó de la complicidad mantenida durante la no beligerancia a un cumplimiento más estricto de la neutralidad por parte española y a la realización de acciones por parte alemana que violaban o desafiaban esta neutralidad española.

Este nuevo contexto fue evidente en la cuestión de los buques italianos refugiados en España, apenas mencionada por la historiografía española dada su menor importancia en comparación con otras más relevantes como las exportaciones españolas de wolframio

1. Sir Samuel HOARE, *Ambassador on special mission*, Londres, Collins, 1946, pp. 197-208; Carlton HAYES, *Misión de guerra en España*, Madrid, EPESA, 1946, pp. 104-113.

2. Ramón SERRANO SUÑER, *Entre Hendaya y Gibraltar*, Madrid, Ediciones y Publicaciones Españolas S.A., 1947; José María DOUSSINAGUE, *España tenía razón*, Madrid, Espasa Calpe, 1949.

3. Rafael GARCÍA PÉREZ, *Franquismo y Tercer Reich. Las relaciones económicas hispano-alemanas durante la Segunda Guerra Mundial*, Madrid, Centro de Estudios Constitucionales, 1994; Javier TUSELL, *Franco, España y la II Guerra Mundial. Entre el Eje y la neutralidad*, Madrid, Ediciones Temas de Hoy, 1995; Manuel ROS AGUDO, *La guerra secreta de Franco (1939-1945)*, Barcelona, Crítica, 2002; Xavier MORENO JULIÁ, *La División Azul. Sangre española en Rusia, 1941-1945*, Barcelona, Crónica, 2005; Stanley G. PAYNE, *Franco y Hitler. España, Alemania, la Segunda Guerra Mundial y el Holocausto*, Madrid, La Esfera de los Libros, 2008; David WINGEATE PIKE, *Franco y el Eje Roma-Berlín-Tokio. Una alianza no firmada*, Madrid, Alianza Editorial, 2010; Xosé M. NÚÑEZ SEIXAS, *Camarada invierno. Experiencia y memoria de la División Azul (1941-1945)*, Barcelona, Crónica, 2016.

4. Charles B. BURDICK, “Moro: The resupply of German submarines in Spain, 1939-1942”, *Central European History*, 3/3 (1970), pp. 256-284, <https://doi.org/10.1177/0843871416647347>; ROS AGUDO, *La guerra secreta*, pp. 72-134; Juan Carlos SALGADO, *Marea roja, marea negra: guerra en el mar*, Valladolid, Galland Books, 2008; Juan José DÍAZ BENÍTEZ, “The Spanish support for the Third Reich in the Second World War: New considerations about the Etappenorganisation”, *The International Journal of Maritime History*, 28/3 (2016), pp. 513-531, <https://doi.org/10.1177/0843871418776929>.

al Tercer Reich o el embargo norteamericano de petróleo contra España⁵. Los barcos fueron objeto de una larga batalla entre el Gobierno español y los Aliados, que intentaron conseguir su salida de los puertos españoles en los que se habían refugiado en 1940, mientras que las autoridades españolas procuraron retener unas naves cuya adquisición habían acordado en abril de 1943 con Italia y que consideraban como una compensación por las que habían perdido en los años anteriores a manos de las fuerzas navales italianas. Al Tercer Reich también le interesó impedir la salida de estos buques con el fin de evitar que navegaran para los Aliados, pero no lo hizo a través de una actuación concertada con el Gobierno español, sino mediante acciones que, en casos como las amenazas a las tripulaciones italianas o los intentos de sabotaje contra estos barcos, desafiaban a las autoridades españolas.

De forma paralela a este asunto, se desarrolló el de los barcos de guerra italianos internados en Baleares desde septiembre de 1943 hasta enero de 1945⁶, aunque su naturaleza es muy diferente al de las naves mercantes. Al tratarse de buques de guerra, lo que se planteaba era su internamiento hasta la finalización de las hostilidades, mientras que los mercantes no debían ser internados y, por tanto, tenían, al menos en teoría, libertad para zarpar de los puertos del país ibérico. Además, en el caso de los mercantes italianos refugiados en España se planteó otra cuestión: su adquisición por el Gobierno español, acordada antes del armisticio italiano y motivo de una larga batalla diplomática con los Aliados y el Reino de Italia, que merece un estudio específico en otro artículo. En el caso de los buques de guerra italianos internados en España, no se discutió su propiedad, sino su internamiento, aunque todavía quedan cuestiones por estudiar, como los motivos por los que se dirigieron al país ibérico o la repatriación de sus dotaciones a una Italia dividida, que también deben ser abordadas en otra investigación. Por tanto, este artículo se centra en las acciones alemanas para impedir la salida de los buques mercantes italianos refugiados en España.

En consecuencia, el objetivo de este artículo es reconstruir el distanciamiento entre septiembre de 1943 y junio de 1944 entre las autoridades españolas y los agentes alemanes con los que habían mantenido una importante colaboración naval en 1940-1942. Esto no quiere decir que la colaboración española con el Tercer Reich cesara por completo. Al contrario, durante ese mismo período sólo la presión aliada consiguió reducir o suprimir otras formas de colaboración, como la presencia de voluntarios españoles en la *Wehrmacht*, la propaganda germanófila o la acción de los servicios de inteligencia alemanes en España. Con todo, sí permite precisar mejor los límites de la colaboración naval, sobre todo frente a las sospechas aliadas de que todavía continuaba, ya que tanto España como el Tercer Reich intentaron retrasar la salida de los buques italianos, aunque no de forma concertada ni por los mismos motivos.

La reconstrucción de esta historia requiere la consulta de fuentes primarias, sobre todo alemanas y españolas. Las primeras se encuentran en dos grandes conjuntos de documentos. Por un lado, la documentación del Mando de Guerra Naval alemán (*Seekriegsleitung*, Skl) en el Bundesarchiv-Militärarchiv (BA-MA). Por el otro, el diario de guerra del agregado naval alemán en España, el capitán de fragata Kurt Meyer Döhner,



5. Javier TUSELL y Genoveva GARCÍA QUEIPO DE LLANO, *Franco y Mussolini. La política española durante la segunda guerra mundial*, Barcelona, Península, 2006, pp. 352-356 y 407-408; TUSELL, *Franco, España y la II Guerra Mundial*, pp. 474 y 488.

6. Manuel NADAL DE UHLER, “Internamiento en Mahón de barcos italianos”, *Revista General de Marina*, 280/1 (2021), pp. 15-22.

encargado de coordinar las actividades del servicio de apoyo secreto de la *Kriegsmarine* en España (*Etappenorganisation*, EO), microfilmado en los National Archives and Record Administration (NARA). Las fuentes diplomáticas españolas se encontraban inicialmente en el Archivo Renovado del Archivo General del Ministerio de Asuntos Exteriores (AGMAE-AR), desde donde fueron trasladadas al Archivo General de la Administración (AGA). Las fuentes navales españolas consultadas estaban custodiadas inicialmente en dos archivos: el Archivo Naval de Canarias (ANC) y el AGA, donde se alojaba provisionalmente la documentación del Ministerio de Marina desde el final de la Guerra Civil hasta su disolución. Esta última ha sido trasladada al Archivo Histórico de la Marina Juan Sebastián de Elcano (AHMJSE), mientras que la del ANC se encuentra actualmente en un depósito. Al haber consultado estos documentos antes de su traslado, en las siguientes páginas se indicará su firma original, que todavía es válida para localizar los que se encuentran en el AHMJSE. Las fuentes primarias necesarias para esta investigación se completan con documentos británicos, norteamericanos e italianos procedentes de los archivos citados y, en menor medida, de The National Archives (TNA).

Esta investigación parte de la hipótesis de que, a pesar de coincidir en el objetivo de retrasar la salida de los buques italianos, la actuación de los agentes alemanes y las autoridades españolas no fue concertada en este asunto e incluso se desarrolló contra su voluntad, en claro contraste con la colaboración naval sostenida en años previos y en consonancia con la presión aliada para forzar una política exterior española más neutral. Por tanto, es necesario definir inicialmente en qué consistió esa colaboración y cuál fue su alcance hasta 1943 para, a continuación, centrar la atención en las diferentes acciones emprendidas por el Tercer Reich para lograr su objetivo. Por un lado, se empleó la vía diplomática, ejercida a través del representante oficial de la República Social Italiana en España y del embargo de algunos de estos barcos. Por el otro, se ejerció presión sobre las tripulaciones de los buques italianos, al margen de las autoridades españolas, en la que se enmarcan los intentos de sabotaje contra los barcos italianos y frente a la vigilancia naval española que debía evitarlos.

Alcance y límites de la colaboración naval española con el Eje (1939-1943)

Durante la Primera Guerra Mundial la Marina imperial alemana utilizó el sistema de etapas, una red clandestina de apoyo logístico, para ampliar el radio de acción de sus fuerzas navales. Así, desde los puertos de Las Palmas (La Luz a principios del siglo XX) y Santa Cruz de Tenerife zarparon en 1914 y 1915 ocho buques de abastecimiento para los cruceros auxiliares *Kronprinz Wilhelm* y *Kaiser Wilhelm der Grosse*⁷. El servicio fue disuelto tras la derrota alemana, pero en la década de 1930 ya había sido reconstruido. En noviembre de 1938, la EO contaba con ocho grandes áreas de abastecimiento (*Grossetappen*) en Europa, América y Asia, además de diecisiete áreas de abastecimiento individuales y siete estaciones independientes. Entre las grandes áreas se encontraba la de España-Portugal, bajo la dirección del agregado naval alemán en España y formada por cuatro áreas de abastecimiento (*Etappen*): España, Portugal, el protectorado español en Marruecos y Canarias. A partir de ese año, este servicio formaba parte del Grupo IX de la Sección *Ausland* del Alto Mando de las Fuerzas Armadas (*Oberkommando der*

7. Francisco Javier PONCE MARRERO, *Canarias en la Gran Guerra, 1914-1918: estrategia y diplomacia. Un estudio sobre la política exterior de España*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo de Gran Canaria, 2006, pp. 130-154.

Wehrmacht, OKW). En un principio, los hombres de confianza (*Vertrauenmännern*, Vm (BE)) de este servicio actuaban sin el conocimiento ni el consentimiento de las autoridades de los países en los que se encontraban, ya que, en caso de guerra, sus actividades supondrían una violación de su neutralidad. Sin embargo, en 1939 había expectativas razonables de conseguir al menos una neutralidad benéfica por parte del Gobierno español⁸.

Una de las razones que apoyaban esta perspectiva optimista era la ayuda alemana e italiana recibida por Franco durante la Guerra Civil, vital para su victoria y origen de una importante deuda de guerra con las dos potencias fascistas. La afinidad ideológica apuntaba en la misma dirección, así como el alineamiento diplomático, anterior al inicio de la Segunda Guerra Mundial, y las ambiciones territoriales del régimen franquista en África, que sólo podía conseguir con el respaldo del Tercer Reich y la Italia fascista en un conflicto contra Francia y Reino Unido. Sin embargo, en septiembre de 1939 España no estaba en condiciones de involucrarse en una guerra, por lo que se mantuvo neutral⁹. En consecuencia, las primeras gestiones del capitán de fragata Kurt Meyer Döhner, agregado naval alemán en Madrid, para conseguir el apoyo del Gobierno español no dieron resultado. Tampoco fue posible la actuación de la EO al margen de las autoridades locales, por lo que hubo que esperar hasta finales de noviembre de ese año, tras el visto bueno de Franco, para desarrollar sus actividades. La colaboración no estuvo exenta de incidentes, como el hundimiento del vapor español *Banderas* por un submarino alemán, que provocó la interrupción de estas operaciones tras el abastecimiento del *U-25* en Cádiz¹⁰.

La reanudación de los abastecimientos comenzó a mediados de 1940 en un nuevo contexto. Las victorias alemanas en Escandinavia y Europa occidental animaron a Mussolini a entrar en la guerra y contribuyeron a que Franco proclamara la no beligerancia, entendida como una prebeligerancia, similar a la italiana en septiembre de 1939. De hecho, el giro hacia la no beligerancia vino acompañado del ofrecimiento de entrar en la guerra al lado del Tercer Reich a cambio de una serie de reivindicaciones territoriales. La oferta fue rechazada inicialmente por Hitler, que la consideró innecesaria y demasiado cara, y reconsiderada en el otoño de 1940 hasta que, tras la entrevista entre el *Führer* y el Caudillo en Hendaya, este último firmó el protocolo por el que se comprometía a entrar en la guerra, aunque sin fijar una fecha para ello hasta que recibiera garantías por escrito sobre sus expectativas territoriales¹¹. Esto no significó el abandono de la tentación belicista, sino sólo su aplazamiento, mientras que la organización y envío de la División Española de Voluntarios, más conocida como División Azul, a combatir



8. DÍAZ BENÍTEZ, “The Spanish support”, pp. 516-519; Juan José DÍAZ BENÍTEZ, “The Etappe Kanaren: A case study of the secret supply of the German Navy in Spain during the Second World War”, *The International Journal of Maritime History*, 30/3 (2018), pp. 472-487, https://doi.org/10.1177_0843871418776929.

9. Elena HERNÁNDEZ-SANDOICA y Enrique MORADIELLOS, “Spain and the Second World War”, en Neville WYLIE (ed.), *European Neutrals and Non-Belligerents during the Second World War*, Cambridge, Cambridge University Press, 2002, pp. 241-267, <https://doi.org/10.1017/CBO9780511523793.012>.

10. BURDICK, “Moro”, pp. 261-279.

11. Manuel ROS AGUDO, *La Gran Tentación. Franco, el Imperio colonial y los planes de intervención en la Segunda Guerra Mundial*, Barcelona, Styria, 2008, pp. 215-268.

contra la Unión Soviética se convirtió en un paso más hacia la entrada en la guerra, definido como *beligerancia moral*¹².

Mientras tanto, el Reino Unido desarrolló una política de apoyo económico limitado, junto con el envío de Sir Samuel Hoare como embajador en misión especial, que consistió en reforzar las tendencias neutralistas dentro del régimen franquista. Esto último incluyó también una amplia operación de sobornos dirigida hacia la cúpula militar española y en la que participaron Allan Hillgarth, agregado naval británico en España, y Juan March. Es difícil valorar el impacto concreto de esta operación, sobre todo frente a otros factores que también favorecían el mantenimiento de la neutralidad, pero está fuera de toda duda la importancia que le concedió el primer ministro británico, Winston Churchill, dada la gran inversión económica realizada en ella¹³. Con el paso del tiempo, su necesidad fue menos apremiante: el cambio de Gobierno de septiembre de 1942, que favoreció el giro neutralista de la política exterior española, implicó también la salida del gabinete de dos de los principales beneficiarios de estos sobornos, lo que contribuyó posiblemente a reducir su influencia.

Durante esos años en los que la victoria del Eje pareció segura, se intensificaron las actividades de la EO en España, con el conocimiento y el consentimiento del Gobierno español. Un total de 23 submarinos alemanes fueron abastecidos por buques de la misma nacionalidad en los puertos de Cádiz, Vigo, Ferrol y Las Palmas, veinte de ellos entre junio de 1940 y diciembre de 1941, cuando la presión diplomática británica consiguió detener estas operaciones, excepto las dos últimas, que tuvieron lugar en 1942. Esta cifra apenas representa poco más del 10% de las más de doscientas patrullas submarinas alemanas en el Atlántico sur, por lo que no fue esencial para ellas, aunque sí era inusual para un neutral que debía impedir que su territorio y sus aguas fueran usadas como base de operaciones por cualquiera de los beligerantes. A estas operaciones hay que añadir la preparación de catorce buques como burladores del bloqueo aliado contra la Europa ocupada por el Tercer Reich y la de cinco buques de abastecimiento para los cruceros auxiliares alemanes en el Atlántico sur y en el Índico, además de la repatriación de los tripulantes del acorazado de bolsillo *Admiral Graf Spee* que habían conseguido llegar desde Buenos Aires como polizones en los buques trigueros españoles¹⁴.

La colaboración naval española no se limitó al Tercer Reich, sino que se extendió también a Italia. El primer submarino reabastecido en Las Palmas no fue alemán, sino el italiano *Capellini* en enero de 1941. Su presencia en este puerto no constituía una violación de la neutralidad española, ya que el XIII Convenio de La Haya permitía que reparase las averías que afectaban a su navegabilidad, pero la Marina española le facilitó información cifrada sobre la presencia de fuerzas navales británicas, además de colaborar en los preparativos para que los burladores del bloqueo italianos pudieran zarpar desde Canarias¹⁵. Igualmente, el Gobierno español consintió los ataques que la X Flotilla MAS realizó contra buques británicos en Gibraltar, preparados desde algunos de los barcos

12. HERNÁNDEZ-SANDOICA y MORADIELLOS, “Spain”, pp. 259-262.

13. Ángel VIÑAS, *Sobornos. De cómo Churchill y March compraron a los generales de Franco*, Barcelona, Crítica, 2016, pp. 451-465.

14. DÍAZ BENÍTEZ, “The Spanish support”, pp. 519-526; DÍAZ BENÍTEZ, “The Etappe Kanaren”, pp. 477-483.

15. Juan José DÍAZ BENÍTEZ, “The Italian Naval War in the Mid-Atlantic: Blockade Runners and Submarines in the Canary Islands (1940-1943)”, *The Mariner’s Mirror*, 100/2 (2014), pp. 186-197, <https://doi.org/10.1080/00253359.2014.901701>.

italianos refugiados en España, concretamente el *Fulgor*, *Olterra* y *Gaeta*¹⁶. La colaboración española incluyó el transporte de material en buques de la Armada para burlar el bloqueo naval británico, actividad también realizada en beneficio de la EO: tras la interrupción de los abastecimientos de submarinos en el Puerto de las Palmas, el ministro de Marina accedió a transportar doce torpedos en el *Contramaestre Casado* hasta dicho puerto en previsión de la reanudación de estas operaciones¹⁷.

Sin embargo, la presión diplomática aliada impidió nuevos abastecimientos en Las Palmas y terminó también con los realizados en la Península. A esta situación se añadió el giro de la política exterior española hacia la neutralidad a partir del verano de 1942, tras el relevo de Ramón Serrano Suñer por Francisco Gómez-Jordana como ministro de Asuntos Exteriores. El giro fue lento, pues tropezó con la reticencia de otros ministros, e incluso de Franco, pero se tradujo en la progresiva disminución de la colaboración con el Eje, sobre todo desde mediados de 1943, tras la rendición italiana, cuando los Aliados redoblaron su presión sobre el régimen franquista para conseguir una política realmente neutral¹⁸. De este modo, si en abril de 1943 el Gobierno español había permitido la fuga de la dotación del *U-167*, hundido en aguas españolas al sur de Gran Canaria, en septiembre de ese año consintió la salida de los buques daneses refugiados en Las Palmas contra el deseo alemán de inmovilizarlos. Igualmente, las autoridades españolas impidieron la voladura de los restos del *U-167*, solicitada por el agregado naval alemán para evitar la captura de material sensible por los Aliados. De forma todavía más evidente, en septiembre de 1943 los dos buques de abastecimiento alemanes en Las Palmas, el *Corrientes* y el *Kersten Miles*, fueron trasladados al interior del puerto, inutilizados para navegar y custodiados por infantes de marina españoles¹⁹. La colaboración hispano-alemana continuó en otros ámbitos, como la exportación de wolframio español al Tercer Reich, pero este tipo de acciones no presagiaban una actitud colaborativa por parte española en el intento alemán de impedir que los barcos italianos refugiados abandonaran España para navegar a favor de los Aliados.

181



La ofensiva legal alemana contra los buques italianos

En 1942, la difícil situación económica que padecía Italia hizo que su Gobierno se planteara la venta de los buques refugiados en España. Las negociaciones se alargaron, pero en abril de 1943 los gobiernos español e italiano firmaron un acuerdo en Niza por el que el país ibérico adquiría los nueve barcos italianos refugiados en Canarias y Dajla²⁰.

16. ROS AGUDO, *La guerra secreta*, pp. 239-244; JESÚS RAMÍREZ COPEIRO DEL VILLAR, *Espías y neutrales: Huelva en la II Guerra Mundial*, Huelva, el autor, 1996, pp. 341-353.

17. DÍAZ BENÍTEZ, “The Etappe Kanaren”, p. 483.

18. TUSELL, *Franco, España y la II Guerra Mundial*, pp. 322-349; HERNÁNDEZ-SANDOICA y MORADIELLOS, “Spain”, pp. 262-265; MIGUEL FERNÁNDEZ-LONGORIA, “La diplomacia británica y la caída de Serrano Suñer”, *Espacio, Tiempo y Forma. Serie V: Historia Contemporánea*, 16 (2004), pp. 253-268; ENRIQUE MORADIELLOS, *Franco frente a Churchill. España y Gran Bretaña en la Segunda Guerra mundial (1939-1945)*, Barcelona, Península, 2005, pp. 321-420; EMILIO SÁENZ-FRANCÉS, *Entre la Antorcha y la Esvástica. Franco en la encrucijada de la Segunda Guerra Mundial*, Madrid, Editorial Actas, 2009, pp. 273-277.

19. DÍAZ BENÍTEZ, “The Etappe Kanaren”, pp. 484-485; JUAN JOSÉ DÍAZ BENÍTEZ, “Danish Ships in the Canary Islands during the Second World War”, *The Mariner’s Mirror*, 110/3 (2024), pp. 313-325. <https://doi.org/10.1080/00253359.2024.2371200>

20. TUSELL y GARCÍA QUEIPO DE LLANO, *Franco y Mussolini*, pp. 352-356.

Sin embargo, lo acordado no llegó a ser ejecutado porque, entre otras razones, el Reino Unido no había dado su visto bueno al abanderamiento español de los barcos italianos²¹. La cuestión no era baladí: sin ese visto bueno, cualquier buque italiano podría ser capturado o hundido por la Royal Navy tan pronto como saliera de aguas españolas. Cuando Italia firmó el armisticio con los Aliados, los buques se convirtieron en objeto de arduas negociaciones entre España, que intentaba retener algunos de ellos, e Italia, Reino Unido y Estados Unidos, que pretendían conseguir su inmediata salida del país ibérico. Esta cuestión se insertó en un contexto más amplio, en el que los Aliados presionaban al Gobierno español para conseguir una política más neutral y el cese, o al menos la disminución, de las exportaciones de wolframio al Tercer Reich. El embargo petrolífero norteamericano iniciado en enero de 1944 forzó un acuerdo en mayo de ese año, en el que, además de reducir al mínimo las exportaciones de wolframio al Tercer Reich²², España también transigió en otras cuestiones, como la propuesta británica e italiana para que los buques refugiados abandonaran los puertos españoles, excepto dos, que serían fletados provisionalmente por navieras españolas hasta que se decidiera su propiedad después de la guerra²³.

De forma paralela a las negociaciones entre España y los Aliados, el Tercer Reich también intentó impedir la salida de las naves italianas a través de diferentes vías, incluida la diplomática. Al menos desde el 4 de octubre de 1943, el embajador y los cónsules alemanes en España habían recibido la orden de impedir la salida de los buques italianos²⁴. El Gobierno español era consciente de que no podía internar a los barcos mercantes italianos²⁵, que en septiembre de ese año parecían tener suficientes tripulantes, aunque les faltaba combustible²⁶. En consecuencia, en octubre la Comandancia General de la Base Naval de Canarias retiró las piezas de los tres buques italianos refugiados en Las Palmas que estaban depositadas en la consignataria alemana *Woermann Linie*. Poco después, el cónsul alemán en esa ciudad intentó recuperarlas con la excusa de que su embajada le impedía entregar ese material, pero el comandante naval no se las devolvió²⁷.

Desde el punto de vista británico, la actitud de las autoridades navales españolas en el archipiélago creaba dificultades con respecto a estas naves, entre otros motivos porque se negaban a devolver a los barcos las piezas de su maquinaria que habían sido depositadas como garantía de las deudas, que ya estaban pagadas. También las acusaba de alegar que la situación jurídica de las embarcaciones era confusa, no sólo por los

21. AGMAE-AR, exp. R-3.219/13, carta del consejero financiero de la embajada británica en Madrid al subsecretario de Comercio, Política Arancelaria y Moneda, 15-5-1943.

22. TUSELL, *Franco, España y la II Guerra Mundial*, pp. 463-493; MORADIELLOS, *Franco frente a Churchill*, pp. 345-362; PAYNE, *Franco y Hitler*, pp. 363-387; THOMÀS, *La batalla del wolframio*, pp. 117-200.

23. AGMAE-AR, exp. R-3.218/3, cartas de los embajadores británico e italiano en Madrid al ministro de Asuntos Exteriores, 23-2-1944.

24. NARA, RG 242, legajo 3.014, rollo T-1022, expediente PG-48856-NID, diario de guerra del agregado naval alemán en Madrid, 4-10-1943.

25. AGMAE-AR, exp. R-3.219/2, informe de la Asesoría Jurídica Internacional del Ministerio de Asuntos Exteriores, 10-9-1943.

26. TNA, exp. FO 371/34.826, radiotelegrama del cónsul británico en Las Palmas al agregado naval británico en Madrid, 11-9-1943.

27. AGA, Estado Mayor de la Armada, c. 23.639, comunicación de información del comandante general de la Base Naval de Canarias para el ministro de Marina, núm. 179, 16-10-1943.

derechos que parecía tener el Gobierno español sobre ellas, sino también por las dudas sobre el Gobierno monárquico italiano, bajo influencia de los Aliados. Añadía también que no habían permitido al vicecónsul italiano a ir a Tenerife para destituir a los capitanes que no acataban la autoridad de dicho Gobierno y que habían dificultado las reparaciones necesarias para zarpar. Por todo ello, el embajador británico solicitaba que se comunicara a las autoridades navales el reconocimiento de la autoridad del Gobierno italiano y que facilitaran el cumplimiento de las instrucciones recibidas por los cónsules²⁸. Ciertamente, el Ministerio de Asuntos Exteriores había solicitado al de Marina que impidiera la salida de los buques italianos hasta que se aclarase su situación jurídica²⁹. Sin embargo, la actitud poco colaborativa de las autoridades navales españolas no estaba concertada con las autoridades diplomáticas alemanas, sino que respondía a la defensa de los intereses del Gobierno español.

La diplomacia alemana intentó ganar tiempo a través de la República Social Italiana, el régimen fascista creado en el norte del país alpino bajo la ocupación alemana, mientras que al sur, en la zona ocupada por los Aliados, ejercía su autoridad el Gobierno monárquico encabezado por el mariscal Badoglio. El 23 de septiembre de 1943, el embajador italiano en España reconoció la autoridad de este último, al igual que la mayoría del personal diplomático italiano en España. El Gobierno español también reconoció la autoridad del Gobierno de Badoglio, pero no designó un embajador en Roma, en aquel momento ocupada por fuerzas alemanas, se planteó mantener un representante oficial ante la República Social Italiana, dirigida por Mussolini, y aceptó un representante también oficial de esta última, que finalmente fue el ex cónsul italiano en Málaga. Gómez-Jordana consiguió, finalmente, evitar una representación diplomática ante la República Social Italiana e incluso una oficial, aunque el cónsul español en Milán sería el encargado de contactar con las autoridades locales y, sobre todo, con el cónsul general alemán. La ambigüedad de la política exterior española frente a la división italiana reflejaba las diferencias existentes en las más altas instancias del Gobierno español: mientras el ministro de Asuntos Exteriores, Francisco Gómez-Jordana, se negaba a reconocer a la República Social Italiana, Franco se mostró más reticente, hasta el extremo de forzar una relación oficial con ella. De hecho, el nuevo embajador español no llegó a Roma hasta finales de mayo de 1945, tras la muerte de Mussolini y la desaparición de la República Social Italiana³⁰.

El 18 de octubre de 1943, el Gobierno italiano requisó sus buques mercantes en España³¹. La decisión planteaba serias dudas al Ministerio de Asuntos Exteriores, ya que, según su asesoría jurídica, la requisita no era aplicable en aguas extranjeras, salvo si sus tripulaciones y armadores la aceptaban³². Muchos de los barcos estaban matriculados en Roma, Génova y Trieste, en la zona ocupada por el Tercer Reich, por lo que, ya fuera por iniciativa propia o siguiendo instrucciones alemanas, los armadores de los siguientes barcos reaccionaron contra esta requisita: *Cherca, Isonzo, Andalusia, Lucia C., Trovatore*,

28. AGMAE-AR, exp. R-3.219/2, nota verbal de la embajada británica para el Ministerio de Asuntos Exteriores, 8-11-1943.

29. Ibidem, telegrama del Ministerio de Asuntos Exteriores al Ministerio de Marina, 6-10-1943.

30. TUSELL y GARCÍA QUEIPO DE LLANO, *Franco y Mussolini*, pp. 405-416 y 495-496.

31. AGMAE-AR, exp. R-3.219/13, nota verbal de la embajada italiana al Ministerio de Asuntos Exteriores, 22-11-1943.

32. AGMAE-AR, exp. R-3.219/2, informe núm. 432 de la Asesoría Jurídica del Ministerio de Asuntos Exteriores, 29-12-1943.

Orata, Madda, Teresa Schiaffino y Fulgor. En España, estaban representados por Giuseppe Cosulich, que denunció que la requisita ordenada tenía como finalidad entregar sus naves a los Aliados y que la autoridad de Badoglio no se extendía al centro y norte de Italia, perteneciente a la República Social Italiana. Dado que estos buques estaban matriculados en puertos situados en esta última zona, solicitaba al Gobierno español protección contra la orden de requisita³³, sin éxito, ya que este último negociaba la salida de los buques con los Aliados³⁴.

En ausencia de un representante de la República Social Italiana, la embajada alemana solicitó al Gobierno español que impidiera que los Aliados tomaran los barcos italianos. Como argumentos exponía que los propietarios de estas naves se oponían a su salida y que el Gobierno fascista había ordenado su requisita, por lo que la validez de la ordenada por el Gobierno monárquico era discutible³⁵. Sin embargo, la diplomacia alemana dudaba en secreto de esta afirmación. Cuando el Ministerio de Asuntos Exteriores alemán (*Auswärtiges Amt, AA*) trasladó a su embajador en Madrid la propuesta de que los buques italianos fueran comprados por navieras alemanas, este último respondió que no era recomendable por estar requisados y que cuestionar la legalidad de esta requisita a través de la vía judicial no conseguiría una sentencia a corto plazo³⁶. Por eso, el AA pidió al Gobierno fascista que se diera prisa en la preparación del decreto de requisita, ya que, pese al aparente éxito de la embajada alemana al retrasar la salida de los barcos italianos, a finales de enero de 1944 las autoridades españolas habían desembarcado a los partidarios de Mussolini del *Cesena, Gaeta, Lucia C., Lavoro* y *Cherca*, por lo que temía que autorizara su salida de España³⁷. Este temor también fue transmitido por el Gobierno fascista al encargado de negocios español en Roma, sobre todo tras el desembarco de la tripulación leal a Mussolini del *Gaeta*, remolcado posteriormente por un buque británico, y el encarcelamiento de nueve tripulantes del *Lavoro* por un sabotaje a bordo del barco³⁸.

Sin embargo, ninguna de estas acciones sirvió para evitar el acuerdo de mayo de 1944 entre España y los Aliados, que incluía la salida de los barcos italianos refugiados en el país ibérico. Las noticias no tardaron en llegar al alto mando alemán, pues el 7 de mayo el agregado naval alemán en Madrid comunicó que zarparían todos los buques italianos refugiados en Canarias, excepto el *Madda* y el *Trovatore*, que serían temporalmente fletados por España. Cuatro días después añadió también la salida de los

33. Ibidem, escrito de Giuseppe Cosulich para el Ministerio de Asuntos Exteriores, 20-11-1943.

34. Ibidem, carta del ministro de Asuntos Exteriores al embajador británico, 25-11-1943.

35. BUNDESARCHIV-MILITÄRARCHIV (BA-MA), exp. RM 7/1.837. Escrito Ha Pol XII 1685g del Ministerio de Asuntos Exteriores alemán (*Auswärtiges Amt, AA*) para el Alto Mando de las Fuerzas Armadas (*Oberkommando der Wehrmacht, OKW*), 9-12-1943, con copia de la nota presentada por el embajador alemán en Madrid al Ministerio de Asuntos Exteriores español, 29-11-1943.

36. Ibidem, escrito Ha Pol XII 1709g del AA para el OKW, 16-12-1943, copia del escrito Ha Pol XII 1479g del AA para el embajador alemán en Madrid, 1-11-1943, y la respuesta de este último, escrito 10771g, de 4 de diciembre de 1943.

37. BA-MA, exp. RM 7/1837, Escrito Ha Pol XII 77g del AA para el OKW, 26-1-1944, con copia del telegrama del embajador alemán en España al AA, de 23-1-1944.

38. AGMAE-AR, exp. R-3.219/3, radiotelegrama del encargado de negocios en Roma para el Ministerio de Asuntos Exteriores, 4 de febrero de 1944.

buques de guerra italianos internados en Mahón³⁹. En un último esfuerzo, el representante del Gobierno de Mussolini en España recordó al Ministerio de Asuntos Exteriores el acuerdo alcanzado en Niza para la venta de las naves refugiadas en Canarias y Dajla, así como los poderes que los propietarios de los barcos dieron a Cosulich para que los representara en España. Insistió en seguir adelante con la venta, cuyo precio habría que modificar para excluir a los petroleros *Arcola* y *Taigete*, que ya estaban en manos británicas, y que el Gobierno español debería indicar cómo iba a efectuar el pago⁴⁰. La embajada alemana insistió, sin éxito, en lo dicho por el representante oficioso del Gobierno fascista⁴¹.

La vía diplomática no consiguió retener a los barcos italianos en los puertos españoles, pero la vía judicial permitió demorar la salida de algunos de ellos. Inicialmente, hubo un embargo sobre el *Trovatore*, *Cherca* y *Orata*, como consecuencia del dinero que sus armadores adeudaban a la *Woermann Linie*, pero fue alzado por un juzgado de Las Palmas a finales de octubre de 1943⁴². No obstante, en enero de 1944, Jacob Ahlers Schultz, cónsul honorario alemán en Santa Cruz de Tenerife, miembro destacado de la colonia germana en el archipiélago y jefe de la *Etappe Kanaren* (L (BE)) hasta 1938⁴³, promovió un embargo preventivo sobre el *Madda* y el *Andalusia* por la deuda que sus armadores habían contraído con él⁴⁴. Los capitanes de los barcos italianos refugiados en Las Palmas intentaron una iniciativa similar, en este caso motivada por los salarios que les adeudaban sus armadores, pero el comandante general de la Base Naval de Canarias no permitió el acceso de la autoridad judicial a estos buques⁴⁵. Tanto el consulado italiano en Las Palmas como el AJEMA coincidieron en que, de acuerdo con el convenio consular hispano-italiano, las autoridades judiciales españolas no debían intervenir en este asunto⁴⁶.

El embargo del *Madda* y el *Andalusia* provocó la inmediata reacción de la embajada italiana, que consideró infundada la demanda de embargo, ya que usaba como pretexto el dinero que Ahlers había adelantado a los tripulantes italianos mientras permanecieron a bordo de sus barcos. Lo más grave era que, al dirigirse la demanda contra los armadores, el juzgado no reconocía el derecho del cónsul a intervenir como



39. BA-MA, exp. RM 7/1.837, radiotelegramas del agregado naval alemán en Madrid para el Mando de Guerra Naval (*Seekriegsleitung*, Skl), 7 y 11-5-1944.

40. AGMAE-AR, exp. R-3.219/3, nota del agente del Gobierno de Mussolini en España para el Ministerio de Asuntos Exteriores, 15-5-1944.

41. BA-MA, exp. RM 7/1.837, escrito Ha Pol XII 452g del AA para el OKW, 17-6-1944.

42. ANC, 2ª Sección de EM, legajo 4, carpeta 52, escrito del comandante militar de Marina de Las Palmas para el comandante general de la Base Naval de Canarias, 29-10-1943.

43. Marta GARCÍA CABRERA, *Deutsche auf den Inseln! La colonia alemana de Canarias y la huella del nazismo (1930-1946)*, Madrid, Dykinson, 2023, pp. 62-63 74-75 y 193.

44. ANC, 2ª Sección de EM, legajo 5, carpeta 32, comunicación de información núm. 78 del comandante general de la Base Naval de Canarias al ministro de Marina, 4-2-1944.

45. Ibidem, escritos del Juzgado de Primera Instancia e Instrucción núm. 1 de Las Palmas para el comandante militar de Marina de Las Palmas, 25-2-1944, trasladados al comandante general de la Base Naval de Canarias, y comunicación de información núm. 141 del jefe de EM de la Base Naval de Canarias al cónsul italiano en Las Palmas, 26-2-1944.

46. Ibidem, escrito del cónsul italiano en Las Palmas para el comandante general de la Base Naval de Canarias, 25-2-1944, y radiotelegrama núm. 233 del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada (AJEMA) para el comandante general de la Base Naval de Canarias, 26-2-1944.

representante del Gobierno italiano, que había requisado ambas naves. La embajada británica apoyó las notas enviadas infructuosamente por su homóloga italiana al Ministerio de Asuntos Exteriores durante los meses de febrero y marzo⁴⁷. Las razones de este fracaso inicial fueron expuestas en un informe de la Asesoría Jurídica Internacional de dicho Ministerio, que sostenía que la requisa de buques nacionales por su Gobierno en aguas extranjeras no le daba derecho de posesión, pues podía ser impugnada por los titulares privados y el consiguiente litigio era competencia de la jurisdicción local. Por tanto, correspondía al juez determinar si la demanda era infundada y también si procedía levantar el embargo. No obstante, añadió que la negativa del juez a admitir la personalidad jurídica del cónsul italiano impedía a su Gobierno defender su punto de vista en el litigio⁴⁸.

La sentencia de remate, que autorizaba la venta de los barcos embargados, fue dictada el 8 de marzo de 1944, lo que provocó el recurso de queja presentado por el cónsul italiano en la Audiencia Provincial de Santa Cruz de Tenerife. El juez que había iniciado la instrucción del procedimiento no era el titular del juzgado, sino el juez municipal de Santa Cruz de Tenerife que, en aquel momento, ocupaba de forma interina esa plaza⁴⁹. En abril el procedimiento fue continuado por otro juez, que tampoco reconoció la competencia del cónsul italiano y que, según la embajada británica, no revisaría el caso sin instrucciones del Ministerio de Justicia, por lo que solicitaba que dichas instrucciones fueran enviadas lo antes posible⁵⁰. A mediados de ese mes, el ministro de Justicia ordenó suspender las subastas de esos barcos⁵¹. Sin embargo, ambos continuaban retenidos en el puerto, por lo que el 2 de junio el Ministerio de Asuntos Exteriores solicitó al de Justicia que, en cumplimiento del acuerdo alcanzado con el Reino Unido y con Estados Unidos en mayo, no se impidiera su salida, y para ello pidió dejar sin efecto la resolución judicial sobre el embargo, además de añadir que la embajada británica pagaría la deuda⁵².

Antes de responder a la solicitud de Asuntos Exteriores, la autoridad judicial ya había dado un giro completo a su postura, pues el titular del Juzgado de Primera Instancia e Instrucción núm. 1 de Santa Cruz de Tenerife comunicó el 30 de mayo que se había producido un error en la diligencia de embargo al no haber sido nombrado ni designado depositario de ambos barcos ni ser anotado en la Comandancia Militar de Marina de Santa Cruz de Tenerife, por lo que los barcos no estaban sujetos a depósito y, en consecuencia, podían abandonar el puerto⁵³. Posteriormente, el juez, además de insistir en el error de

47. AGMAE-AR, exp. R-3.219/3, notas núm. 73, 87, 430 y 156 de la embajada italiana en Madrid para el Ministerio de Asuntos Exteriores, 2, 8 y 22-2 y 2-3-1944, y notas núm. 178, 182, 252 y 292 de la embajada británica en Madrid para el Ministerio de Asuntos Exteriores, 7, 8 y 22-2- y 2-3-1944.

48. AGMAE-AR, exp. R-3.219/2, informe núm. 444 de la Asesoría Jurídica Internacional del Ministerio de Asuntos Exteriores, 13-3-1944.

49. AGA, Marina, Estado Mayor de la Armada, c. 23.641, doc. 304, comunicación de información núm. 304 del segundo jefe de la Comandancia General de la Base Naval de Canarias al Ministerio de Marina, 27-5-1944.

50. AGMAE-AR, exp. R-3.219/3, promemoria de la embajada británica en Madrid al Ministerio de Asuntos Exteriores, 5-4-1944.

51. Ibidem, cartas del ministro de Justicia al ministro de Asuntos Exteriores, 19 y 20-4-1944.

52. AGMAE-AR, exp. R-3.219/4, escrito reservado de la Dirección General de Política Exterior del Ministerio de Asuntos Exteriores al ministro de Justicia, 2-6-1944.

53. AGA, Marina, EMA, caja 23.641, comunicación de información núm. 319 del segundo jefe de la Comandancia General de la Base Naval de Canarias al ministro de Marina, 3-6-1944.

procedimiento, reconoció lo que hasta entonces se había negado a admitir el juzgado: el cónsul italiano y el capitán del *Teresa Schiaffino* eran los representantes de los barcos, que habían sido requisados por su Gobierno. Igualmente, expresó sus dudas sobre la veracidad de la deuda, en la que apreciaba una aparente connivencia entre el demandante y los capitanes de ambos barcos para preparar el procedimiento.⁵⁴

La presión sobre las tripulaciones italianas

La división de Italia en dos zonas ocupadas por los Aliados y por el Tercer Reich, con dos gobiernos que se autoproclamaban como la única autoridad legítima, también se trasladó a los italianos que se encontraban en el extranjero. En las tripulaciones de los buques italianos refugiados en España hubo leales al Gobierno republicano de Mussolini. Entre los motivos por los que decenas de marineros siguieron con su lealtad al régimen fascista, las autoridades españolas destacaron dos: por un lado, su identificación, o al menos proximidad, con la ideología fascista; por el otro, el temor a represalias contra sus familias, pues procedían de la zona bajo ocupación alemana⁵⁵. Este último no era infundado, pues el 13 de septiembre de 1943 el comisario de navegación marítima del Reich ordenó a los representantes alemanes en España que amenazaran a las tripulaciones italianas con represalias contra sus familias⁵⁶. También se intentó amenazar a los marineros daneses que arribaron a Las Palmas ese mismo mes, con el fin de completar las tripulaciones de los buques de esa nacionalidad refugiados allí, y parece que las amenazas contra las familias de los capitanes del *Linda* y el *Thyra S* consiguieron retenerlos hasta marzo de 1944⁵⁷.

La orden de amenazar a los tripulantes italianos con represalias contra sus familias se llevó a cabo. El 4 de octubre de 1943, el cónsul alemán en Las Palmas envió una carta a cada uno de los tripulantes de los barcos italianos refugiados en ese puerto con la amenaza de tomar represalias si sus barcos zar�aban. Una copia de esta carta fue entregada por el cónsul italiano al comandante general de la Base Naval de Canarias, que comunicó al cónsul alemán que no volviera a amenazar a los marineros italianos y respondió al cónsul italiano que había tomado medidas para garantizar su seguridad. El ministro de Marina aprobó la actuación del comandante general y trasladó lo sucedido al Ministerio de Asuntos Exteriores⁵⁸, donde empezaron a llegar noticias sobre incidentes similares. Una de ellas procedía de la embajada norteamericana, que denunció este incidente y otro que había ocurrido el 20 de septiembre de ese mismo año, cuando el



54. ANC, 2ª Sección de EM, legajo 5, carpeta 33, escrito del comandante militar de Marina de Santa Cruz de Tenerife al comandante general de la Base Naval de Canarias, 1-7-1944, con copia de un escrito del Juzgado de Primera Instancia e Instrucción núm. 1 de Santa Cruz de Tenerife.

55. AGMAE-AR, exp. R-3.219/3, escrito núm. 239 del subsecretario de Presidencia del Gobierno al ministro de Asuntos Exteriores, 7-1-1944.

56. NARA, RG 242, microfilm T-1022, rollo 3014, exp. PG-48856-NID, diario de guerra del agregado naval alemán en Madrid, 13-9-1943.

57. DÍAZ BENÍTEZ, "Danish Ships in the Canary Islands", pp. 322-323.

58. AGA, Marina, EMA, caja 23.641, comunicación de información núm. 174 del comandante general de la Base Naval de Canarias al ministro de Marina, 14-10-1943, y escrito del AJEMA al subsecretario del Ministerio de Asuntos Exteriores, 27-10-1943.

cónsul alemán en Cádiz amenazó a la tripulación del *Fulgor* con represalias si el barco abandonaba el puerto⁵⁹.

El intento de influir en las tripulaciones de los buques refugiados se extendió a los representantes italianos que se habían mantenido leales a Mussolini. Así ocurrió con el ex cónsul en Málaga, acusado de escribir a los capitanes de los barcos refugiados en Canarias y Dajla para que no obedecieran a los cónsules italianos⁶⁰. Igualmente, el ex agregado naval italiano se habría dirigido al capitán del *Trovatore*, una de las naves refugiadas en Las Palmas, para que no permitiera el desembarco de su tripulación⁶¹. La persuasión, sin recurrir necesariamente a las amenazas, también fue practicada por agentes alemanes. El cónsul alemán en Santa Cruz de Tenerife preguntó el 20 de octubre de 1943 si podía pagar a las tripulaciones italianas para que hundieran sus propios buques; la respuesta del comisario del Reich para la navegación fue positiva y el Alto Mando de la Marina de Guerra alemana (*Oberkommando der Kriegsmarine*, OKM) coincidió con ella⁶². Los servicios de información norteamericanos en Santa Cruz de Tenerife sospechaban de Paul Herzog, uno de los residentes alemanes en Canarias, que habría intentado infructuosamente provocar la deserción de las tripulaciones italianas⁶³.

La presión para que las naves italianas no zarparan también llegó a través de sus armadores, que residían en la Italia ocupada por el Tercer Reich. En el caso de los buques refugiados en Las Palmas, la *Industrie Navali Società Anonima* (INSA), de Génova, era la armadora del *Trovatore*, mientras que *Polena*, también de Génova, lo era del *Orata* y la *Linee Triestine per L'Oriente*, de Trieste, era la del *Cherca* y del *Isonzo*, este último refugiado en Dajla. La consignataria de estos barcos hasta el 18 de octubre de 1943, cuando fueron requisados por el gobierno de Badoglio, fue la *Woermann Linie*, cuyo gerente, Walter Vogel, era uno de los Vm (BE) de la EO en Canarias. A raíz de la requisita, los armadores escribieron a los respectivos capitanes de sus buques para que no salieran del puerto en el que se habían refugiado. La naviera triestina añadía para el capitán del *Cherca* la orden de inutilizar las máquinas y hundir el barco si era obligado a zarpar. La misma orden debía llegar al capitán del *Isonzo*. Las cartas fueron entregadas por la *Woermann Linie* a la Comandancia General de la Base Naval de Canarias para que las hiciera llegar a su destino⁶⁴.

Poco después de que el ministro de Marina trasladara esta información al de Asuntos Exteriores llegó una nota de la embajada británica, que acusaba a los oficiales navales y al Ministerio de Marina de participar en la transmisión de las instrucciones al

59. AGMAE-AR, exp. R-3.219/2, nota núm. 1.497 de la embajada norteamericana al Ministerio de Asuntos Exteriores, 22-10-1943.

60. Ibidem, nota núm. 1.580 de la embajada británica al Ministerio de Asuntos Exteriores, 22-11-1943.

61. AGMAE-AR, exp. R-3.219/3, nota verbal núm. 50 de la embajada italiana al Ministerio de Asuntos Exteriores, 22-1-1944.

62. NARA, RG 242, microfilm T-1022, rollo 3014, exp. PG-48856-NID, diario de guerra del agregado naval alemán en Madrid, 20, 21 y 23-10-1943.

63. NARA, RG 226, entrada 97, caja 34, informe sobre Tenerife de Washborn para Hooker, 18-7-1944; también NARA, RG 59, Decimal File, caja 5.261, informe núm. 26 del cónsul norteamericano en Santa Cruz de Tenerife al secretario de Estado, 20-7-1944.

64. ANC, 2^a Sección de EM, legajo 5, carpeta 1, escrito de la *Woermann Linie* a la Comandancia General de la Base Naval de Canarias, 25-11-1943; AGA, Marina, EMA, caja 23.639, comunicación de información núm. 245 del comandante general de la Base Naval de Canarias al ministro de Marina, 9-12-1943; AGMAE-AR, exp. R-3219/2, escrito del ministro de Marina al de Asuntos Exteriores, 23-12-1943.

capitán del *Cherca* para sabotear su propio barco. El ministro de Marina defendió la actuación del comandante general de la Base Naval de Canarias, del que dijo que actuó de buena fe para advertir a los capitanes de los buques italianos contra cualquier acto de sabotaje y añadió que las cartas habrían llegado a sus destinatarios sin necesitar la mediación de las autoridades españolas⁶⁵. El Ministerio de Asuntos Exteriores trasladó la respuesta a la embajada británica y justificó también la actuación del vicecónsul español en Trieste, que se había limitado a legalizar la firma del notario⁶⁶. Estas explicaciones no convencieron a la embajada británica, que exigió evitar incidentes similares en el futuro y que tanto el jefe de EM de la base naval como el vicecónsul en Trieste fueran reprendidos⁶⁷, aunque no parece que tuviera éxito en esta exigencia.

La presión sobre las tripulaciones italianas contribuyó a retrasar la salida de estos buques. Los capitanes de los barcos refugiados en Vigo y Ferrol se negaron a zarpar hasta recibir una orden escrita⁶⁸. Los tripulantes del *Isonzo* también se negaron a salir⁶⁹. En Santa Cruz de Tenerife tuvo lugar uno de los incidentes que reflejaban la división de los italianos en el extranjero entre los partidarios de Badoglio y los de Mussolini. Una discusión de carácter político entre el capitán del *Andalusia* y un empleado consular a bordo del *Madda* provocó la intervención del destacamento de infantería de marina para restablecer el orden. Poco después, el cónsul italiano solicitó la detención de ambos capitanes, a lo que no accedió el comandante general de la Base Naval de Canarias, que consideró que aparentemente hubo provocación por parte del empleado consular que subió a bordo de los barcos. El cónsul apeló al artículo 21 del convenio consular hispano-italiano, que no aclara si la detención de las tripulaciones de buques mercantes, incluidos sus capitanes, correspondía a la autoridad consular o a la autoridad local. En cualquier caso, el comandante general indicó que ambos capitanes aceptaron el 21 de octubre la autoridad del cónsul y la requisita de sus barcos. Sin embargo, volvieron a rechazarla más tarde, ya que tanto ellos como sus tripulaciones eran partidarios de Mussolini, por lo que el comandante general los detuvo a bordo de sus barcos⁷⁰.

La Sección de Justicia del Ministerio de Marina aprobó la actuación del comandante general de la Base Naval de Canarias, ya que mantuvo la neutralidad ante la división política que vivía Italia. No obstante, también recomendaba liberar a los capitanes del *Madda* y del *Andalusia*, a los que había que advertir que no debían manifestarse públicamente sobre la situación política de su país⁷¹. En consecuencia, el AJEMA ordenó la liberación de ambos capitanes y añadió que, en las relaciones con las autoridades consulares italianas, se mantenían los tratados vigentes entre España e Italia



65. AGMAE-AR, exp. 3.219/2, escrito del director de Política Exterior del Ministerio de Asuntos Exteriores al ministro de Marina, 29-12-1943, y respuesta de este último, 5-1-1944.

66. Ibidem, nota del director de Política Exterior del Ministerio de Asuntos Exteriores al ministro de Marina, 14-1-1944.

67. Ibidem, copia de la nota de la embajada británica al Ministerio de Asuntos Exteriores, 22-1-1944.

68. NARA, RG 242, microfilm T-1022, rollo 3014, exp. PG-48856-NID, diario de guerra del agregado naval alemán en Madrid, 22-10-1943.

69. AGMAE-AR, exp. R-3219/3, escrito núm. 239 del subsecretario de Presidencia del Gobierno al ministro de Asuntos Exteriores, 7-1-1944.

70. AGA, Marina, EMA, caja 23.641, comunicaciones de información del comandante general de la Base Naval de Canarias al ministro de Marina, 21 y 30-10-1943.

71. Ibidem, escrito del ministro togado asesor general al AJEMA, 16-11-1943.

y se accedía a sus demandas en igualdad de trato, siempre que fueran de tipo humanitario y no para ejercer una autoridad de carácter político. Finalmente, y como evidencia de la ambigüedad del Gobierno español ante la división política italiana mencionada anteriormente, señalaba que éste todavía no se había pronunciado a favor de ninguna de las dos partes⁷², aunque lo cierto era que reconocía oficialmente al Gobierno monárquico de Badoglio y aceptaba un representante oficioso del Gobierno fascista de Mussolini.

A pesar de esta aparente equidistancia frente a los partidarios de Badoglio y Mussolini por parte del Ministerio de Marina, finalmente prevaleció el criterio del Ministerio de Asuntos Exteriores de reconocer al Gobierno monárquico como la autoridad oficial italiana. El 30 de noviembre de 1943, el ministro de Marina autorizó al comandante militar de Marina de Barcelona a desembarcar a los tripulantes del *Cesena* que no eran leales al Gobierno italiano⁷³. El desembarco fue confirmado el 6 de diciembre, tres semanas antes de que el agregado naval italiano solicitara el desembarco de algunos tripulantes del *Lucia*, en Vigo, el *Gaeta*, en Huelva, y el *Orata*, *Trovatore* y *Cherca*, en Las Palmas, así como casi toda la tripulación del *Madda*, del *Andalusia* y del *Teresa Schiaffino* en Santa Cruz de Tenerife. La petición tenía como finalidad evitar sabotajes a bordo de los barcos, por lo que el agregado naval pedía la colaboración de las autoridades navales cuando fuera solicitada por los correspondientes cónsules italianos⁷⁴.

El desembarco de los tripulantes leales a Mussolini se realizó en enero de 1944 sin mayor dificultad⁷⁵, excepto en Canarias, donde un error al descifrar un radiotelegrama del AJEMA de 30 de diciembre de 1943 hizo que el comandante general de la Base Naval de Canarias ordenara a los comandantes militares de Marina no auxiliar a los cónsules italianos en el desembarco de los tripulantes. Al cabo de unos días, la orden fue rectificada: el 14 de enero de 1944 fueron desembarcados 23 tripulantes del *Cherca*, incluido su capitán, y el día 22 de ese mes, las tripulaciones completas del *Madda* y *Andalusia*⁷⁶. Poco después fueron desembarcados once tripulantes del *Orata* y uno del *Trovatore*⁷⁷, por lo que el total de marinos desembarcados en Las Palmas ascendió a 35. Los desembarcados en Santa Cruz de Tenerife fueron 39, a los que el consulado italiano les había ofrecido un subsidio con la condición de que no residieran en dicha localidad, aunque ellos preferían continuar allí sin cobrar el subsidio. Para el ministro de Asuntos Exteriores lo mejor era ordenar la repatriación de los tripulantes desembarcados,⁷⁸ aunque

72. ANC, 2^a Sección de EM, legajo 5, carpeta 1, comunicación del AJEMA al comandante general de la Base Naval de Canarias, 23-11-1943.

73. AGMAE-AR, exp. R-3.219/3, escrito del ministro de Marina al ministro de Asuntos Exteriores, 4-1-1944.

74. AGA, Marina, EMA, caja 23.641, nota del agregado naval italiano en Madrid para el comandante Colomina (2^a Sección del EMA), 28-12-1943.

75. NARA, RG 242, microfilm T-1022, rollo 3.014, exp. PG-48857-NID, diario de guerra del agregado naval alemán en Madrid, 7-1-1944.

76. ANC, 2^a Sección de EM, legajo 5, carpeta 13 para los dos primeros radiotelegramas y 32 para el último, radiotelegramas núm. 34, 43 y 84 del comandante general de la Base Naval de Canarias al ministro de Marina, 11, 14 y 25-1-1944, respectivamente.

77. AGA, Marina, EMA, caja 23.639, escrito núm. 728 del subsecretario de Política Interior del Ministerio de la Gobernación para el ministro de Marina, 2-2-1944.

78. AGMAE-AR, exp. R-3219/3, escrito del ministro de la Gobernación al ministro de Asuntos Exteriores, 15-2-1944, y anotaciones manuscritas de este último en el documento.

muchos se negaron a regresar a Italia.⁷⁹ En cualquier caso, en julio de 1944 los servicios de información norteamericanos confirmaron el envío de los tripulantes desembarcados en Las Palmas⁸⁰ y Santa Cruz de Tenerife⁸¹ a la Península.

En el *Cherca*, el desembarco se realizó pese a las protestas de su capitán, que ya el 8 de enero se había quejado de las humillaciones y represalias que decía haber sufrido por parte del cónsul italiano por mantenerse leal al Gobierno de Mussolini, al que creía reconocido por el Gobierno español. No reconocía la autoridad del cónsul italiano, ni tampoco la requisita del barco, y pedía al comandante general protección para el barco y su tripulación frente al cónsul. Pero el comandante general no sólo no accedió a lo solicitado, sino que poco después desembarcó a los partidarios del Duce del *Cherca* y se negó a prestarle la liquidación de los sueldos y demás haberes que se les adeudaban. En este caso, los argumentos usados por el comandante general fueron el artículo 21 del convenio consular hispano-italiano de 1867 y la requisita de los barcos por el Gobierno italiano, que sólo unos meses antes habían sido cuestionados por las autoridades navales⁸².

En enero de 1944, mucho antes del acuerdo alcanzado en mayo de ese año, las autoridades navales españolas ya reconocían sin reticencias la autoridad del Gobierno monárquico italiano sobre esas naves, de las que habían desembarcado a los tripulantes leales a Mussolini para evitar sabotajes. El temor a este tipo de acciones no era nuevo, pues se remonta al menos hasta septiembre de 1943: apenas un día después de la firma del armisticio de Italia con los Aliados, el embajador británico en Madrid solicitó que las autoridades españolas colaborasen con los cónsules italianos para evitar los actos de sabotaje⁸³. Los tres barcos refugiados en Las Palmas, *Cherca*, *Orata* y *Trovatore*, ya eran vigilados para impedir que salieran del puerto, pero el 11 de septiembre llegó la orden del AJEMA de evitar sabotajes, extendida también a los tres buques en Santa Cruz de Tenerife, *Madda*, *Andalusia* y *Teresa Schiaffino*, donde hubo que enviar un destacamento de infantería de marina para cumplirla⁸⁴. Poco después también se había montado una guardia a bordo del *Isonzo*, en Dajla, en este caso con la protesta del capitán de la nave y pese a que el comandante militar de Marina de Villa Cisneros carecía de fuerzas para esta tarea, que finalmente fue realizada por la dotación del guardacostas *Xauen*⁸⁵.



79. Ibidem, nota verbal núm. 181 de la embajada italiana al Ministerio de Asuntos Exteriores, 17-3-1944.

80. NARA, RG 59, Decimal File, caja 5.262, informe del cónsul norteamericano en Las Palmas al encargado de negocios en Madrid, 20-7-1944.

81. NARA, RG 226, entrada 97, caja 34, informe sobre Tenerife de Washborn para Hooker, 31-7-1944.

82. ANC, 2ª Sección de EM, legajo 5, carpeta 13 para los dos primeros documentos y 32 para los dos últimos: cartas del capitán del *Cherca* al comandante general de la Base Naval de Canarias, 8 y 10-1 y 7-2-1944, y respuesta del jefe de EM de la Base Naval de Canarias, 11-2-1944.

83. AGA, Marina, EMA, caja 23.641, nota verbal núm. 1.232 de la embajada británica en Madrid para el Ministerio de Asuntos Exteriores, 9-9-1943.

84. ANC, 2ª Sección de EM, legajo 4, carpeta 50, comunicación de información del jefe de EM de la Base Naval de Canarias para el comandante militar de Marina de Las Palmas, 11-9-1943, radiotelegrama núm. 818 del AJEMA para el comandante general de la Base Naval de Canarias, 11-9-1943, y comunicación de información núm. 139 del comandante general de la Base Naval de Canarias para el ministro de Marina, 15-9-1943.

85. AGA, Marina, EMA, caja 23.641, comunicación de información núm. 160 del comandante general de la Base Naval de Canarias para el ministro de Marina, 30-9-1943.

A finales de octubre de 1943 el ministro de Marina informó al de Asuntos Exteriores de que había ordenado impedir los sabotajes contra los barcos italianos⁸⁶, pero la vigilancia no fue suficiente para evitarlos. En Cartagena hubo un intento frustrado contra el *Gaeta*⁸⁷, y otro más afortunado contra el *Madda* en Santa Cruz de Tenerife⁸⁸. El 2 de noviembre, el *Cherca* amaneció con un grifo de fondo abierto, por el que embarcó treinta toneladas de agua, y que pudo ser cerrado a tiempo de evitar su hundimiento⁸⁹. Según el embajador británico, la embajada italiana no era partidaria de solicitar la apertura de una investigación, ya que podría servir de pretexto al Gobierno español para desembarcar a la tripulación de un barco cuya propiedad reclamaba⁹⁰. Sin embargo, el cónsul italiano en Las Palmas pidió la investigación, iniciada poco después por las autoridades navales⁹¹. Lo mismo ocurrió a iniciativa del cónsul italiano en Santa Cruz de Tenerife en enero de 1944, cuando desaparecieron las válvulas de seguridad de las calderas del *Andalusia*⁹². Los responsables de estos sabotajes fueron, posiblemente, algunos tripulantes de estos barcos. La *Kriegsorganisation* del *Abwehr* en España había ordenado sabotajes contra los buques italianos en Canarias, aunque sólo ha quedado constancia de que intentó hacerlo a través de los capitanes de dichos buques⁹³, como ocurrió en el *Cherca*, el *Madda* y el *Andalusia*. A mediados de febrero de 1944, el Skl informó al *Abwehr* sobre la ubicación de los diez buques italianos, con más de 52.000 toneladas de registro bruto, que seguían en España⁹⁴, pero no ha quedado constancia de más sabotajes.

Tras el fracaso de todas las acciones, legales y clandestinas, para evitar la salida de los barcos italianos, sólo quedaba informar de su partida lo antes posible para intentar que fueran hundidos por los submarinos alemanes. Así ocurrió con los cuatro que zarparon desde Canarias: *Orata* y *Cherca*, el 18 y 22 de junio de 1944, respectivamente, y *Teresa Schiaffino* y *Andalusia*, el 2 y 15 julio, respectivamente. En los cuatro casos el agregado naval alemán en Madrid avisó al OKM y al Mando de los Submarinos⁹⁵, aunque, afortunadamente, ninguno fue hundido por los submarinos alemanes. El *Orata*

86. Escrito del AJEMA para el subsecretario del Ministerio de Asuntos Exteriores, 29 de octubre de 1943. AGMAE-AR, expediente R-3.219/2.

87. NARA, RG 242, microfilm T-1022, rollo 3.014, expediente PG-48856-NID, diario de guerra del agregado naval alemán en Madrid, 20-10-1943.

88. NARA, RG 226, entrada 190, caja 85, informe sobre Canarias de Dada para King, 3-3-1944.

89. ANC, 2^a Sección de EM, legajo 4, carpeta 52, comunicación de información núm. 202 del jefe de EM de la Base Naval de Canarias para el cónsul italiano en Las Palmas, 2-11-1943.

90. TNA, exp. FO 371/34832, despacho del embajador británico en Madrid al secretario del *Foreign Office*, 12-11-1943.

91. ANC, 2^a Sección de EM, legajo 4, carpeta 52, escrito del cónsul italiano en Las Palmas para el comandante general de la Base Naval de Canarias, 4-11-1943, y respuesta del jefe de EM de la Base Naval de Canarias, con la comunicación de información núm. 212, de 6-11-1943.

92. ANC, 2^a Sección de EM, legajo 5, carpeta 13, escrito del comandante militar de Marina de Santa Cruz de Tenerife para el comandante general de la Base Naval de Canarias, 18-1-1944, y respuesta del jefe de EM de la Base Naval de Canarias, 22-1-1944..

93. NARA, RG 242, microfilm T-1022, rollo 3.014, exp. PG-48856-NID, diario de guerra del agregado naval alemán en Madrid, 5, 18 y 20-10-1943.

94. BA-MA, expediente RM 7/1.837, nota de la 3^a Sección del Skl para el Abwehr, 18-2-1944.

95. NARA, RG 242, microfilm T-1022, rollo 3.014, expediente PG-48857-NID para las entradas del mes de junio y PG-48858-NID para las del mes de julio, diario de guerra del agregado naval alemán en Madrid, 17 y 22-6-1944, y 3 y 16-7-1944.

entró en Gibraltar el 23 de junio y el *Cherca* el día 27 de ese mes, mientras que el *Andalusia* lo hizo el 31 de julio. El *Teresa Schiaffino* se dirigió hacia Agadir, donde llegó el 7 de julio. Más tarde, el *Isonzo*, que zarpó de Dajla el 14 de julio, entró en Casablanca el día 23 de ese mismo mes⁹⁶. Sólo quedaron en el archipiélago el *Madda* y el *Trovatore*, que serían fletados bajo pabellón español por navieras españolas al comienzo de 1945 y durante varios años después del final de la guerra⁹⁷.

Conclusiones

La colaboración del Gobierno español con el Tercer Reich, durante la no beligerancia (1940-1942) y posteriormente, dio pie a la existencia de dudas razonables sobre su voluntad neutralista, incluso después de que iniciara su retorno a la estricta neutralidad. Así lo entendieron los gobiernos británico y norteamericano, que aumentaron su presión sobre el régimen franquista a mediados de 1943 para reducir esa colaboración. De hecho, en la etapa de Francisco Gómez-Jordana como ministro de Asuntos Exteriores seguía sin haber unanimidad dentro del Gobierno español con respecto a la política exterior, pues, frente a la voluntad neutralista de Gómez-Jordana se oponía la de Franco, más proclive a mantener relaciones con el gobierno de Mussolini, o la del ministro de Marina, Salvador Moreno, que aplicó una equidistancia entre los partidarios del Duce y los de Badoglio. En cambio, sí parecía existir un mayor consenso en la defensa de los intereses nacionales, como ocurrió con los buques italianos refugiados en Canarias y Dajla, cuya adquisición había sido acordada con Italia antes de la caída de Mussolini y que en septiembre de 1943, tras el armisticio con los Aliados, iban a quedar a disposición de estos últimos. En consecuencia, la reticencia española a permitir su salida no respondía al interés del Tercer Reich sino al del Gobierno español, que aspiraba a conseguir al menos algunos de estos barcos y que, finalmente, se vio obligado a ceder frente a Reino Unido y Estados Unidos en el acuerdo alcanzado con ellos en mayo de 1944.

Es difícil saber en qué medida la posición ideológica o personal condicionó la actuación de las autoridades españolas en esta cuestión, sobre todo al ser imposible, actualmente, acceder a ellas de forma oral para conocer motivos, ideas, opiniones e incluso acciones de las que no ha quedado constancia por escrito. No obstante, sí cabe realizar una aproximación. Ya han sido mencionadas algunas de las divergencias entre Franco y Gómez-Jordana, sobre todo ante la división política de Italia, aunque resulta más interesante explorarlas entre las autoridades navales. La inteligencia naval británica consideró que la germanofilia estaba más extendida entre los oficiales jóvenes que entre los de mayor edad e incluso el agregado naval británico, Alan Hillgarth, creía que el abastecimiento de submarinos en España se había realizado sin conocimiento de las autoridades navales españolas, cuando en realidad habían sido avisadas previamente⁹⁸. No obstante, lo que sí se advierte al contrastar la documentación española con la alemana es que la colaboración de las autoridades navales españolas con el Tercer Reich no respondía a motivaciones personales, sino a las órdenes recibidas del ministro de Marina,

96. GUILDHALL LIBRARY, LLOYD'S MARINE COLLECTION, Voyage Record Cards, fichas de los buques *Orata*, *Cherca*, *Andalusia*, *Teresa Schiaffino* e *Isonzo*.

97. AGMAE-AR, exp. R-3219/13, historial del arrendamiento del *Cabo del Agua* a Ybarra, 14-1-1952, y escrito del director general de navegación de la Subsecretaría de la Marina Mercante al director general de Política Exterior del Ministerio de Asuntos Exteriores, 27-11-1952.

98. Juan José DÍAZ BENÍTEZ, “Fuentes británicas y alemanas sobre la Armada española a finales de 1942”, *Ayer*, 107/3 (2017), pp. 229-255, <https://doi.org/10.55509/ayer/107-2017-10>.



Salvador Moreno, de acuerdo con Franco y en consonancia, aunque no siempre necesariamente, con el ministro de Asuntos Exteriores. En cambio, la actuación del juez que ordenó el embargo del *Madda* y el *Andalusia* no se corresponde con la línea seguida por Asuntos Exteriores y Marina en ese momento y, visto su desenlace, podría responder a una motivación de carácter más personal.

El Tercer Reich era consciente de los deseos del Gobierno español y de que su actuación dificultaba la salida de los barcos italianos, que sus representantes en España intentaban impedir a toda costa. Sin embargo, su intervención en esta cuestión no recibió la acogida que había conseguido durante la no beligerancia. Su actuación oficial intentó apoyarse en el acuerdo de Niza de abril de 1943, la autoridad de la República Social Italiana y los derechos de los armadores italianos, situados en regiones bajo la ocupación alemana. Nada de esto surtió efecto frente al reconocimiento oficial que el Gobierno español reservó al Gobierno monárquico de Badoglio, pese a la reticencia de Franco, y las consideraciones jurídicas que, si bien inicialmente parecían favorecer las tesis españolas, terminaron decantándose a favor de los Aliados, que no dejaron de presionar en este sentido. Así ocurrió con la requisita de los buques por el Gobierno monárquico, inicialmente considerada sin efecto en el país ibérico, pero más tarde asumida con plena validez. Lo mismo cabe decir de la vía judicial que, después de estar a punto de provocar la subasta del *Madda* y el *Andalusia* en Santa Cruz de Tenerife, dio un giro radical para reconocer la autoridad del cónsul italiano y un defecto de procedimiento que permitieron acabar con el embargo judicial ordenado sobre ambos barcos.

De forma paralela al fracaso de la vía diplomática y judicial, los agentes alemanes de la EO en España también trabajaron para impedir la salida de las naves italianas, sin colaborar con las autoridades españolas, a las que ponían en entredicho con acciones que suponían una violación de la neutralidad española. De este modo, las presiones sobre los tripulantes italianos, incluidas las amenazas de represalias contra sus familias, tuvieron que ser rechazadas por las autoridades navales y diplomáticas españolas, así como los actos de sabotaje, aunque en este último caso no faltó un incidente protagonizado por la Comandancia General de la Base Naval de Canarias, acusada por la embajada británica de transmitir la orden de sabotaje al capitán del *Cherca*. En realidad, las naves italianas ya estaban sometidas a vigilancia desde septiembre de 1943 para evitar su salida, por lo que el mismo servicio de vigilancia se mantuvo posteriormente para impedir los sabotajes que se intentó realizar en varias de ellas, probablemente por miembros de sus respectivas tripulaciones. Con el fin de evitar nuevos incidentes, los partidarios de Mussolini fueron desembarcados en enero de 1944, cuando ya se reconocía sin ningún tipo de reserva la autoridad del Gobierno monárquico sobre estos buques. El cambio en la actitud de las autoridades españolas era evidente con respecto a la etapa de no beligerancia (1940-1942), cuando hubo una colaboración en la que el Gobierno español incumplió reiteradamente las obligaciones que la neutralidad le imponía, y continuaría hasta el final de la guerra bajo una constante presión aliada para forzar una neutralidad más estricta.