



Anuario de Estudios Atlánticos
ISSN: 0570-4065
casacolon@grancanaria.com
Cabildo de Gran Canaria
España

Díaz Benítez, Juan José
Submarinos en Canarias durante la Segunda Guerra Mundial
Anuario de Estudios Atlánticos, vol. AEA, núm. 65, 2019, Enero-Febrero, pp. 1-17
Cabildo de Gran Canaria
España

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=274458016024>

- ▶ Cómo citar el artículo
- ▶ Número completo
- ▶ Más información del artículo
- ▶ Página de la revista en redalyc.org



Sistema de Información Científica Redalyc
Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto



SUBMARINOS EN CANARIAS DURANTE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

SUBMARINES IN THE CANARY ISLANDS DURING THE SECOND WORLD WAR

Juan José Díaz Benítez*

Recibido: 2 de diciembre de 2017
Aceptado: 22 de junio de 2018

Cómo citar este artículo/Citation: Juan José Díaz Benítez (2018). Submarinos en Canarias durante la Segunda Guerra Mundial. *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 65: 065-019.
<http://anuariosatlanticos.casadecolon.com/index.php/aea/article/view/10266>

Resumen: El objetivo del artículo es estudiar uno de los hechos más destacados de la historia de Canarias durante la Segunda Guerra Mundial: las actividades de los submarinos pertenecientes a las potencias beligerantes. Es conocida la existencia de submarinos alemanes en el archipiélago, pero no que este formaba parte de la zona de operaciones asignada a los submarinos italianos o que los primeros submarinos vistos en estas islas durante aquellos años fueron franceses. Estas cuestiones han sido tratadas por separado o de forma tangencial, pero falta una visión de conjunto que contribuya a desmitificar este asunto. Con este fin y a partir de fuentes archivísticas españolas y extranjeras, el artículo analiza la presencia de submarinos franceses, las operaciones de los submarinos italianos y el abastecimiento de los *U-Boote* alemanes.

Palabras clave: Segunda Guerra Mundial, batalla del Atlántico, no beligerancia española, Canarias, submarinos.

Abstract: The aim of this article is to study one of the most outstanding historical facts in the history of the Canary Islands during the Second World War: the activities of the submarines of the belligerent powers. It's known the existence of German submarines in the archipelago, but it's not realized that this one was included in war zone for the Italian submarines, or that the first submarines sighted there in those years were French. These questions have been considered as a secondary issue or separately, but there is a lack of an overview, to demystify this subject. For this reason and working from Spanish and foreign sources, this article analyses the presence of French submarines, the operations of the Italian submarines, and the supply of the German U-boats.

Keywords: Second World War, Battle of the Atlantic, Spanish non-belligerency, Canary Islands, submarines.

ESTADO DE LA CUESTIÓN, FUENTES Y METODOLOGÍA

La vocación atlántica de Canarias se deriva no solo de su localización en este océano, sino también de su privilegiada situación en la encrucijada de las rutas marítimas, que conectan las grandes urbes portuarias europeas con las costas africanas y americanas del Atlántico sur. Este emplazamiento estratégico convirtió a las islas en puertos de escala durante la expansión del comercio atlántico en la Edad Moderna y revalorizó aún más sus dos puertos principales, el de La Luz y el de Santa Cruz de Tenerife, con el desarrollo de la navegación a vapor y la carrera imperialista por el África subsahariana. Pero también transformó sus aguas en uno de los teatros bélicos en los que las grandes potencias dirimían sus rivalidades. La Segunda Guerra Mundial fue una de las coyunturas bélicas que vieron la presencia de fuerzas navales de países beligerantes en el archipiélago.

* 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, juanjose.diaz@ulpgc.es, 928 45 17 17.

No se trata de una cuestión desconocida, pues ha sido abordada por una serie de autores, que han estudiado la presencia de buques y submarinos alemanes e italianos durante aquellos años, el hundimiento del *U-167* cerca de Gran Canaria, la llegada de náufragos en el contexto de la batalla del Atlántico, la guerra naval en sus aguas, las acciones de submarinos y burladores del bloqueo italianos, la leyenda del abastecimiento de submarinos alemanes en Jandía y el abastecimiento real de las fuerzas navales alemanas desde territorio español, incluidos los puertos de La Luz y Santa Cruz de Tenerife¹. Pese a estas aportaciones, la Segunda Guerra Mundial en el archipiélago suele asociarse en la memoria popular y en algunos reportajes divulgativos al misterio y la aventura, sin rigor histórico, tal y como se aprecia en la creencia de que Fuerteventura fue usada para el abastecimiento de los *U-Boote* e incluso para la huida de jefes del régimen nazi².

Uno de los factores que explican la persistencia de estos mitos y rumores es la ausencia de una visión de conjunto de la guerra naval en Canarias durante la última contienda mundial, especialmente en uno de sus aspectos más divulgados, como es la guerra submarina. De hecho, la mayor parte de los estudios que han abordado esta cuestión se han centrado en los *U-Boote* alemanes, lo cual ha llevado a que las actividades de los submarinos italianos hayan sido menos conocidas e incluso casi desconocidas en el caso de los franceses. Además, ha sido frecuente el uso de expresiones como «cerca de», en aguas de» o «al norte/sur/etc.de», para situar acciones navales consideradas más o menos próximas a este archipiélago. Esta indefinición de los límites del espacio marítimo puede inducir a la confusión, al situar en el mismo plano acontecimientos visibles desde las islas, como el hundimiento del *U-167* en aguas jurisdiccionales españolas al sur de Gran Canaria, y hechos desarrollados a centenares de kilómetros desde las costas isleñas, como el hundimiento del *U-524* a menos de doscientos kilómetros al noroeste de La Palma³.

Una opción para delimitar el espacio marítimo que vamos a estudiar podría consistir en utilizar las cuadrículas establecidas por los beligerantes en el Atlántico medio, aunque ninguna de ellas considera a Canarias como una zona independiente. La división establecida por la *Royal Navy* y la *U.S. Navy* en el Atlántico dejaba a Canarias dentro del área Gibraltar-Marruecos, junto con todo el litoral atlántico de la península ibérica desde el cabo Finisterre, la costa atlántica del noroeste de África hasta el cabo Bojador y Madeira⁴. Por tanto, cualquier acción naval situada en esta área no tendría que estar necesariamente en o cerca de Canarias, sino que podría localizarse incluso a más de mil kilómetros de distancia. Otra alternativa pasaría por considerar las cuadrículas en las que la *Kriegsmarine* dividía los océanos, de menor tamaño que las empleadas por los Aliados. Canarias estaba en la cuadrícula DH, comprendida aproximadamente entre los 27° y los 34° N, así como los 17° y 24° O⁵. Se trata de un espacio más reducido, aunque sigue incluyendo a Madeira, la costa africana entre Cabo Juby y El Aaiún, y, sobre todo, un amplio espacio marítimo extendido hasta casi seiscientos kilómetros al oeste de El Hierro, situado en el extremo occidental del archipiélago. En consecuencia, no sería lógico considerar acciones navales desarrolladas a centenares de kilómetros al oeste de las islas como parte de la guerra naval en el archipiélago.

Con el fin de delimitar de forma más precisa el objeto de estudio, en este artículo se toma como referencia el espacio marítimo comprendido entre los 27° 30'-29° 30'N, y los 13° 30'-18° 30'O, dentro del cual los puntos más lejanos del archipiélago al norte, sur, este y oeste distan menos de cien kilómetros de dichos límites. Esta delimitación se aproxima más a una de las zonas de operaciones asignadas al submarino italiano *Finzi* en junio de 1940: 26°-30° N y desde la costa africana (12°O) hasta los 20° O⁶. De este modo es posible hablar con mayor precisión de acciones navales en Canarias, ya que estarían localizadas en las aguas que discurren entre las islas o, en los casos más remotos, a un centenar de kilómetros del punto de referencia más próximo en las costas isleñas.

1 GONZÁLEZ QUEVEDO Y MARTÍNEZ MILÁN (2004); O'DONNELL TORRALBA (2000); DÍAZ BENÍTEZ (2002, 2008, 2014, 2016a y 2016b).

2 HISTORY CHANNEL (2015); RUBIO ROSALES (2016); MARIMÓN (2017); MILLET (2017).

3 WYNN (1997), vol.1 (p. 127) y vol. 2 (p. 13); NIESTLÉ (1998), pp. 126-127. Las coordenadas que dan ambos autores no corresponden al lugar exacto del hundimiento sino al lugar en el que fue atacado por aviones británicos.

4 MORISON (2001), p. 408.

5 BRENNECKE (1995), pp. 145-147 y páginas iniciales sin numerar.

6 Archivo dell'Ufficio Storico della Marina Militare (AUSMM), Fondo Sommergibili (FS), Buste 54, informe sobre la misión del *Giuseppe Finzi* del 5 de junio al 13 de julio de 1940, enviado por el capitán de corbeta Alberto Dominici al Mando de Submarinos italiano (Maricosom), 19 de julio de 1940.

Otra cuestión que necesita ser aclarada, antes de comenzar la investigación, es la procedencia de los submarinos que pasaron por estas aguas. No es posible estudiar pormenorizadamente todas las marinas de guerra pertenecientes a los beligerantes en el limitado espacio de un artículo. En consecuencia, se debe centrar la atención en aquellas armadas que consideraron al archipiélago como zona de operaciones o área de abastecimiento. Entre ellas destacan dos: la *Regia Marina*, la cual tuvo al archipiélago como una de sus zonas de operaciones, y la *Kriegsmarine*, que estableció una de sus áreas de abastecimiento en los puertos de La Luz y Santa Cruz de Tenerife. La presencia de los submarinos aliados fue menor debido a la ausencia de tráfico marítimo alemán e italiano, salvo los burladores del bloqueo que intentaban regresar al Tercer Reich en los primeros meses de la guerra o a la costa atlántica francesa bajo control alemán a partir de la segunda mitad de 1940. No obstante, algunos de ellos actuaron entre las islas, como los submarinos franceses antes del armisticio firmado por el país galo en junio de 1940.

La mayor importancia concedida por las marinas alemana e italiana al archipiélago resalta el valor de las fuentes archivísticas de dichos países para la investigación, concretamente, el fondo del Mando de Guerra Naval (*Seekriegsleitung*, Skl) de la *Kriegsmarine*, en el Archivo Federal Militar alemán (*Bundesarchiv-Militärarchiv*), y los fondos relativos a los submarinos italianos (Fondo Sommergibili, FS) y la correspondencia entre el mando naval italiano y los submarinos destacados en Francia (Fondo Supermarina Betasom), en el Archivo del Servicio Histórico de la Marina de Guerra italiana (Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare, AUSMM). La presencia de submarinos franceses en Canarias está registrada en fuentes archivísticas españolas, como los fondos del Estado Mayor de la Armada en la Sección de Marina del Archivo General de la Administración (AGA). Estas fuentes se completan con otros fondos archivísticos nacionales y extranjeros, así como la bibliografía publicada hasta ahora sobre estas cuestiones.

A partir de las fuentes anteriores, este artículo intenta verificar tres hipótesis sobre la guerra submarina en Canarias durante la Segunda Guerra Mundial. En primer lugar, los primeros submarinos de una potencia beligerante en el archipiélago fueron franceses y dedicados al control de la navegación hasta junio de 1940. En segundo lugar, las aguas de las islas constituyeron una de las zonas de operaciones de los submarinos italianos en el Atlántico en 1940 y 1941. En tercer y último lugar, el puerto de la Luz fue uno de los puntos de abastecimiento de los submarinos alemanes en España, los cuales también merodearon por las islas entre 1940 y 1943. Estas tres hipótesis, desarrolladas en apartados específicos, permitirán a su vez reflexionar sobre dos cuestiones de carácter más general. Por un lado, la importancia estratégica del archipiélago para la batalla del Atlántico, quizá sobrevalorada al estudiarlo de forma aislada y tomarlo como referencia de incidentes ocurridos a centenares de kilómetros de distancia. Por el otro, la influencia de la política exterior española en la actuación de las potencias beligerantes en Canarias.

EL CONTROL DE LA NAVEGACIÓN POR SUBMARINOS FRANCESES (1939-1940)

Pocos días después del inicio de las hostilidades entre Francia, Gran Bretaña y el Tercer Reich, el Gobierno español se declaró neutral. No se trataba de una neutralidad deseada sino forzada por su incapacidad para participar en la contienda cuando apenas habían transcurrido cinco meses desde el final de una guerra civil que se prolongó durante casi tres años. La idea de intervenir en un conflicto armado al lado de Alemania e Italia contra Francia y Gran Bretaña se remonta al menos hasta junio de 1938, cuando fue planteada en un anteproyecto naval con el objetivo de conseguir una redistribución colonial más favorable. Los planes militares y navales estudiados tras la Guerra Civil, así como los proyectos de rearme aprobados en los primeros meses de la Segunda Guerra Mundial, apuntaban en la misma dirección⁷. La reorientación de la economía española hacia Italia y Alemania, fruto de la vital ayuda proporcionada por estos países a las fuerzas sublevadas contra la República, y la proximidad ideológica con el nuevo régimen, en el que no faltaban connotaciones fascistas, reforzaban este alineamiento de la política exterior española con el Eje, plasmado en los tratados secretos suscritos con

⁷ ROS AGUDO (2002), pp. 35-71; DÍAZ BENÍTEZ (2003), pp. 274-275.

Alemania e Italia⁸. Pero el Gobierno español se mantenía oficialmente neutral, desalentado por su falta de preparación para una nueva contienda, desconcertado por el ataque alemán contra la católica Polonia y desanimado por la no beligerancia italiana, que dejaba al Tercer Reich solo frente a las potencias enemigas. Otra cosa es que cumpliera realmente con sus obligaciones como neutral, sobre lo cual existían serias dudas, confirmadas por la amplia difusión de la propaganda germanófila en la prensa española y el consentimiento verbal de Franco, a finales de noviembre de 1939, para el abastecimiento de submarinos alemanes en puertos españoles⁹.

La actitud de los neutrales era relevante para los beligerantes. Para unos podían convertirse en una fuente para obtener materias primas y productos elaborados, imposibles de conseguir directamente desde ultramar. Para otros suponían una brecha en el bloqueo que pretendía estrangular la economía del enemigo, el cual prolongaría de ese modo su participación en la guerra. El bloqueo de las costas y puertos enemigos fue reconocido como un derecho de los beligerantes por la Declaración de París (1856), pero en los años previos a la Gran Guerra no fue posible llegar a un acuerdo sobre las normas que deberían regularlo y tampoco se legitimó su aplicación a los neutrales. Su ejecución por parte de los Aliados contra las potencias centrales durante dicho conflicto perjudicó notablemente su comercio exterior, pero no impidió el desarrollo de la industria bélica alemana¹⁰. Los instrumentos aplicados entonces, como las listas negras y los navicerts, fueron reutilizados al comenzar la Segunda Guerra Mundial, en la que los Aliados sobrevaloraron su eficacia¹¹. Durante los primeros meses el bloqueo experimentó un gran endurecimiento, dentro de la espiral de represalias mutuas entre los Aliados y Alemania, que terminó convirtiendo al Protocolo Submarino de 1936 en papel mojado. A partir de noviembre de 1939, cualquier mercancía de procedencia alemana o enviada a ciudadanos alemanes a bordo de buques neutrales era considerada contrabando de guerra por los Aliados y, en consecuencia, podía ser incautada, contraviniendo así a la Declaración de París (1856)¹².

Los buques españoles, al igual que el resto de los neutrales, quedaron sujetos a este control de la navegación, aplicado no solo a las rutas internacionales, sino también a las comunicaciones marítimas entre la Península y Canarias. A los Aliados les preocupaba que un neutral como España, con indicios e incluso evidencias de su simpatía por el Tercer Reich, pudiera consentir el contrabando de guerra y además la huida de los setenta y nueve buques alemanes refugiados en sus puertos, de los cuales catorce se encontraban en Canarias¹³. Francia disponía de una importante base naval en Casablanca, desde la cual podía desplegar fuerzas navales en el archipiélago para controlar la navegación. Uno de esos buques, el destructor *Le Fantas que*, detuvo al vapor español *Escolano* el 12 de diciembre de 1939, a la altura de la ciudad marroquí de Safí, durante el trayecto entre Canarias y la Península. Un oficial francés revisó la documentación de los tripulantes y pasajeros del buque español, llevándose a uno de estos últimos al identificarlo como un ciudadano alemán¹⁴. Otro destructor francés fue visto cerca de Las Palmas por el vapor español *León y Castillo* el 29 de mayo de 1940¹⁵ y uno atacó al mercante italiano *Madda* el 12 de junio en aguas españolas en Tenerife, hasta que la intervención del guardacostas español *Xauen* hizo que el buque francés desistiera de capturarlo¹⁶.

Los submarinos franceses también participaron en este control de la navegación, a pesar de que su reducido tamaño les impedía cumplir estrictamente la Declaración de Londres (1908) y su presencia en superficie los hacía muy vulnerables frente a cualquier buque mercante artillado¹⁷. Pero su misión en Canarias se limitaba a controlar buques neutrales o, en el mejor de los casos, interceptar a los burladores del bloqueo alemanes, que intentaban regresar a su país y no estaban provistos de artillería,

8 GARCÍA PÉREZ (1993), pp. 59-89; MORALES LEZCANO (1995), pp. 35-40; ROS AGUDO (2002), pp. 24-34; MORADIELLOS (2005), pp. 52-62.

9 BURDICK, (1970), pp. 274-275; MORADIELLOS (2005), pp.85-98; PIKE (2010), pp. 64-70.

10 HARDACH (1986), pp. 19-45.

11 MILWARD (1986), pp. 355-366.

12 MEDLICOTT (1978), vol. 1, pp. 112-114.

13 Bundesarchiv-Militärarchiv (BA-MA), RM 7/109, estado de la flota mercante alemana, 6 de septiembre de 1939.

14 Archivo General de la Administración (AGA), Asuntos Exteriores, caja 11.336, nota verbal del embajador español en París al ministro de Asuntos Exteriores francés, 9 de abril de 1940.

15 AGA, Marina, Estado Mayor de la Armada (EMA), caja 25.137, informe del jefe de la 2ª Sección del EMA al jefe de la 3ª Sección del Alto Estado Mayor, 12 de junio de 1940.

16 AGA, Marina, EMA, caja 20.389, diligencias practicadas por el comandante militar de marina de Santa Cruz de Tenerife, 13 de junio de 1940, y legajo 139 (envío AB-22), parte de campaña núm. 15 del guardacostas *Xauen*, 23 de junio de 1940.

17 HARDACH (1986), pp. 47-48.

ni podían contar con el apoyo de sus fuerzas navales en una zona tan alejada como el archipiélago. Las primeras noticias sobre la presencia de submarinos entre las islas coinciden con el inicio de la Segunda Guerra Mundial, pues un pesquero divisó a un submarino entre Fuerteventura y Gran Canaria durante la noche del 3 al 4 de septiembre de 1939¹⁸. No indicó la nacionalidad, pero, dado que la zona de despliegue de los submarinos alemanes se encontraba a más de mil kilómetros del archipiélago y que la base naval más próxima era francesa, esta última podría ser la nacionalidad del submarino. El 2 de mayo de 1940 el buque español *Santa Eulalia* vio a un submarino francés en las proximidades de Alegranza y antes, el 27 de marzo de ese mismo año, el comandante militar de marina de Las Palmas informó al comandante del minador *Vulcano* que otro de la misma nacionalidad había entrado en la bahía de Gando. Lo más interesante en la información del comandante de marina es el dato de que «Ese u otro buque similar siempre anda por estas islas»¹⁹.

Las patrullas de los submarinos franceses en Canarias y sus proximidades se vieron recompensadas por la captura del *Chemnitz*, uno de los buques alemanes que intentó burlar el bloqueo aliado zarpando desde el puerto de la Luz, por el submarino francés *Poncelet* el 28 de septiembre, a unos 130 kilómetros al sur de la isla Faial, en el archipiélago de las Azores²⁰. Pero también incurrieron en errores como el protagonizado por el submarino galo *Argo*, el cual detuvo al correillo *León y Castillo* el 3 de marzo de 1940, a 28° 22' N y 15° 55' O, apenas unas decenas de kilómetros al noroeste de Gran Canaria, mientras cubría el trayecto entre los puertos de La Luz y Santa Cruz de Tenerife. Un oficial francés subió a bordo del vapor español y se llevó a uno de los pasajeros, al cual confundió con un ciudadano alemán que supuestamente viajaba con documentación falsa. La investigación realizada después demostró que el oficial francés se había equivocado, por lo que hubo que liberar e indemnizar al detenido²¹.

El armisticio entre Francia y el Tercer Reich el 22 de junio de 1940 puso fin al control de la navegación en el archipiélago por parte de la Marina francesa, aunque no terminó con los incidentes que afectaron a submarinos franceses cerca de Canarias. El primero fue el hundimiento del submarino *Sfax*, junto con el petrolero *Rhone*, ambos a las órdenes del Gobierno de Vichy, por el submarino alemán *U-37*, el cual los confundió con barcos enemigos²². El *Sfax* escoltaba al *Rhone* rumbo a Dakar, cuando el 19 de diciembre de 1940 fueron torpedeados cerca de Cabo Juby. Los supervivientes lograron embarcar en cuatro botes, de los cuales dos llegaron a la desembocadura del Uad Xebica al día siguiente. Allí uno de los naufragos fue enterrado y el resto marchó a pie hacia el norte hasta Tan-Tan, donde las autoridades españolas auxiliaron a los cuarenta y un supervivientes, todos heridos con quemaduras y cuatro de ellos graves. Después fueron trasladados por avión a Cabo Juby, donde el 23 de diciembre fueron recogidos por un destructor francés²³.

Los desembarcos anglo-norteamericanos en el África del norte francesa dieron lugar a nuevas noticias sobre los submarinos franceses. A pesar de las negociaciones previas para que la guarnición francesa no opusiera resistencia a las fuerzas aliadas, los desembarcos estuvieron acompañados por duros combates que ocasionaron miles de bajas entre ambas partes. Uno de ellos consistió en una batalla naval frente a Casablanca el 8 de noviembre de 1942, que concluyó con la destrucción de las fuerzas navales francesas destacadas allí²⁴. Entre los buques perdidos se encontraba el submarino *Sidi-Ferruch*, averiado durante la batalla y hundido más tarde por aviones norteamericanos²⁵. El 9 de noviembre por la mañana, antes del segundo ataque, y cuando se encontraba en la posición 32° 58' N y 10° 49' O, el submarino francés consiguió entregar dos de sus heridos al vapor español *Monte Orduña*,

18 AGA, Marina, EMA, caja 23.585, radiotelegrama del comandante general del Departamento Marítimo de Cádiz al ministro de Marina, 6 de septiembre de 1939.

19 AGA, Marina, EMA, legajo 136, parte de campaña núm. 2 del minador *Vulcano*, 2 de abril de 1940 (nota de la 3ª Sección del EMA para la 2ª Sección del EMA, 28 de marzo de 1940).

20 DINKLAGE y WITTHÖFT (2001), vol. 2, pp. 96-97.

21 AGA, Marina, EMA, caja 23.638, escrito del comandante general del Departamento Marítimo de Cádiz al ministro de Marina, 14 de marzo de 1940. Centre des Archives Diplomatiques de Nantes (CADN), Consulado de Francia en Las Palmas, Serie B, escrito del ministro secretario de Estado del Gobierno de Vichy al embajador francés en Madrid, 11 de enero de 1941.

22 WYNN (1997), vol. 1, p. 26.

23 AGA, Marina, EMA, caja 23.590, nota del subsecretario de Asuntos Exteriores al ministro de Marina, 15 de enero de 1941.

24 ATKINSON (2008), pp. 147-153. MORISON (2001), vol. 2, pp. 88-114.

25 BLAIR (2000), vol. 2, p. 93.

el cual los desembarcó en el puerto de la Luz dos días después, sin que fueran internados por las autoridades españolas²⁶. Una consulta posterior del Ministerio de Asuntos Exteriores sobre su paradero dio como resultado la información de que ambos se encontraban en Londres. Igualmente se preguntó por el paradero de un maquinista del submarino francés *Le Conquérant*, hundido también por aviones norteamericanos tras la batalla naval de Casablanca, aunque en este caso la Marina española no tenía constancia de su presencia en Canarias²⁷.

El control de la navegación ejercido por la Marina francesa hasta junio de 1940 en Canarias o en sus proximidades evitaba el despliegue de fuerzas británicas para la misma misión. La *Royal Navy* tampoco tenía especial interés en destacar submarinos en el Atlántico medio. En agosto de 1939 su flota submarina se concentraba en los puertos británicos del Mar del Norte y Extremo Oriente, además de nueve unidades en Malta y dos en el Atlántico sur²⁸. Dado el predominio naval aliado, no eran de esperar grandes oportunidades de caza para los submarinos británicos en el Atlántico, donde el tráfico marítimo enemigo se reducía a los burladores del bloqueo que intentaban regresar al Tercer Reich o a la Europa ocupada por él. De hecho, la mayoría de los buques hundidos por los submarinos británicos se concentran en el Mediterráneo y las aguas próximas al continente europeo²⁹. No obstante, no es descartable la presencia de algún submarino británico cerca de Canarias, sobre todo perteneciente a la Octava Flotilla, destacada en Gibraltar para el control del Mediterráneo occidental y la defensa de los convoyes atlánticos entre diciembre de 1940 y diciembre de 1942³⁰.

La ausencia de tráfico enemigo, salvo los burladores del bloqueo, explica también que el Atlántico no fuese considerado una zona prioritaria para el despliegue de los submarinos norteamericanos. En realidad, su escenario principal fue el Pacífico, donde diezmaron la marina mercante japonesa y donde se hallan cuarenta y nueve de los cincuenta y dos submarinos norteamericanos perdidos durante la guerra³¹. En cambio, la actividad de los submarinos norteamericanos en el Atlántico fue más reducida, ya que la prioridad de los Aliados en este escenario era la lucha contra los submarinos del Eje, para lo cual necesitaban otro tipo de fuerzas navales, como destructores y otros buques de escolta, además de aviones. No obstante, algunos submarinos norteamericanos pudieron pasar cerca de Canarias, como los cinco encargados de reconocer las playas marroquíes en las que iban a desembarcar las fuerzas norteamericanas de la operación *Torch*, además de Dakar. Agrupados en el Escuadrón de Submarinos núm. 50, establecieron su base en Gran Bretaña y dese allí patrullaban cerca de la costa gallega entre principios de 1943 y junio de ese año, con el fin de interceptar los cargamentos de wolframio, tras lo cual fueron enviados al Pacífico³². En cualquier caso, demasiado lejos de Canarias, donde sí hubo submarinos del Eje.

ZONA DE OPERACIONES PARA LOS SUBMARINOS ITALIANOS (1940-1941)

La conquista de Dinamarca y Noruega por la *Wehrmacht*, y sobre todo la destrucción de los ejércitos aliados en Bélgica y Francia, alentaron a Mussolini a entrar en la guerra en junio de 1940. Franco también se sintió tentado a participar en la contienda con el fin de conseguir sus reivindicaciones territoriales, planteadas al Tercer Reich junto con la oferta de la beligerancia española. En este sentido, la declaración de no beligerancia realizada por el dictador español ese mismo mes ha sido interpretada como una pre-beligerancia, a la espera del momento oportuno para participar oficialmente en la guerra, cuyo fin parecía próximo³³. La beligerancia española fue rechazada inicialmente por Alemania, al considerarla innecesaria, y las negociaciones desarrolladas en septiembre y octubre de ese año, cuando Gran Bretaña seguía resistiendo, condujeron a la firma de los

26 Archivo Naval de Canarias, 2ª Sección de Estado Mayor (EM), legajo 4, carpeta 115, escrito del capitán del Puerto de Las Palmas al comandante militar de marina de Las Palmas, 11 de noviembre de 1942, y telegrama del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada (AJEMA) al comandante naval de Canarias, 13 de noviembre de 1942.

27 AGA, Marina, caja 23.585, escritos del AJEMA al subsecretario de Asuntos Exteriores, 13 de marzo de 1944 y 6 de marzo de 1943, respectivamente.

28 BLAIR (2000), vol. 1, p. 74.

29 ROSKILL (1998), pp. 388 y 420.

30 WATSON (19 de septiembre de 2015).

31 NAVAL HISTORY DIVISION (2 de febrero de 2017); DE BELOT (1982b), pp. 123-128.

32 MORISON (2001), vol. 2, p. 43; MORISON (2001), vol. 10, pp. 87-88; BLAIR (2000), vol. 2, pp. 6-7.

33 MORALES LEZCANO (1995), pp. 40-47 y 254-261.

protocolos de Hendaya, por los que el Gobierno español se comprometía a entrar en la guerra, aunque sin concretar la fecha hasta conseguir garantías alemanas para sus aspiraciones territoriales³⁴. Gran Bretaña también intervino en el mantenimiento de la neutralidad española, no solo mediante la presión económica, sino también a través de los contactos con la oposición monárquica y, especialmente, el soborno de importantes miembros de la cúpula militar para que indujeran a Franco a permanecer fuera de la guerra³⁵. No obstante, y pese a la falta de acuerdo para concretar la beligerancia española, la colaboración española con el Eje se intensificó durante los siguientes años, llegando al extremo de enviar una división a combatir contra la URSS, tras la invasión de esta por las fuerzas alemanas³⁶.

La declaración de no beligerancia española, el 12 de junio de 1940, fue precedida dos días antes por la beligerancia italiana, que convirtió a Canarias en una de las zonas de operaciones para sus submarinos. Italia disponía de una de las flotas de submarinos más numerosas al comenzar la guerra, con ciento veintiuna unidades, pero la mayoría habían sido diseñadas para combatir en el Mediterráneo y solo doce estaban preparadas para la navegación oceánica³⁷. A pesar de ello, en el Acuerdo de Friedrichshafen, firmado el 21 de junio de 1939 entre la *Kriegsmarine* y la *Regia Marina*, la delegación italiana se comprometía a desplegar doce submarinos en el Atlántico, dentro de una zona de operaciones cuyo límite septentrional se situaba a la altura de Lisboa, unos 39° N³⁸. Esto dejaba a los archipiélagos de Azores, Madeira y Canarias, junto con el espacio marítimo comprendido entre la costa del sur de la península ibérica y la fachada atlántica de Marruecos, como zona de caza para los submarinos italianos. Dado el intenso tráfico marítimo que en tiempo de paz discurría entre estos puertos, parecía razonable esperar muchas oportunidades para diezmar a la flota mercante británica, pero los resultados no se correspondieron con las expectativas.

Poco después de la beligerancia italiana, el submarino *Giuseppe Finzi* atravesó el estrecho de Gibraltar para atacar el tráfico marítimo británico y francés en Canarias, dentro de una zona de operaciones delimitada por los 26° del Cabo Bojador y los 30° N, y entre la costa africana y los 20° O. Desde el 17 de junio de 1940 y durante cuatro días patrulló entre las islas: del 17 al 18 de junio estuvo entre Lanzarote y Fuerteventura; del 18 al 20 del mismo mes permaneció al sur de Gran Canaria; finalmente, entre los días 20 y 21 patrulló al norte de Gran Canaria y Tenerife. Al no encontrar barcos enemigos, el 21 por la noche se trasladó hasta Madeira, zona asignada al *Cappellini*, que no había conseguido pasar el estrecho. Entre las conclusiones extraídas de esta misión en Canarias destacaba la suposición de que tanto el tráfico de buques sueltos como los convoyes británicos hacia el sur de África debían pasar al oeste de ese archipiélago e incluso de las Azores, pues todos los barcos que había encontrado eran neutrales³⁹.

El *Veniero* fue el siguiente submarino italiano encargado de patrullar en Canarias, en las mismas coordenadas que el *Giuseppe Finzi* y entre el 10 y el 24 de julio de ese mismo año. Su periplo por el archipiélago comenzó el día 11, al atravesar el canal del islote de Lobos, pasando al día siguiente alrededor de Gran Canaria, el 13 a Tenerife, el 14 a La Gomera y el 15 a El Hierro. Allí fondeó al día siguiente en puerto Naos entre las 09:30 y las 12:00 para realizar trabajos de mantenimiento, reanudando después la navegación en torno a la isla hasta que el día 18 marchó hacia La Gomera y Tenerife. El 20 se dirigió al sur de Gran Canaria y el 22 al sur de Fuerteventura, iniciando al día siguiente el viaje de regreso. Al igual que el anterior, no tuvo éxito, pues solo encontró seis barcos españoles y un petrolero de nacionalidad desconocida, al cual no pudo atacar porque el mal tiempo le impedía usar el cañón, por lo que también dedujo que las rutas de la navegación británica que pasaban por el archipiélago habían sido desviadas hacia el oeste⁴⁰. No tuvo más suerte el *Calvi*, enviado ese mismo mes a Madeira. En consecuencia, en agosto el alto mando naval italiano, *Supermarina*, solicitó al Alto Mando de la Marina alemana (*Oberkommando der Kriegsmarine*, OKM) la ampliación de la

34 ROS AGUDO (2008), pp. 215-268.

35 MORALES LEZCANO (1995), pp. 107-138; MORADIELLOS (2005), pp. 134-170; VIÑAS (2016), pp. 107-124.

36 ROS AGUDO (2002), pp. 327-331; PAYNE (2008), pp. 183-202; MORENO JULIÁ (2005), pp. 377-382.

37 DE BELOT (1982a), p. 38.

38 UBALDINI (1976), pp. 23-25.

39 AUSMM, FS, Buste 54, informe sobre la misión del *Giuseppe Finzi*, del 5 de junio al 13 de julio de 1940, enviado por el capitán de corbeta Alberto Dominici al Maricosom, 19 de julio de 1940.

40 AUSMM, FS, Buste 114, informe sobre la misión del *Veniero*, del 2 de julio al 1 de agosto de 1940, enviado por el capitán de corbeta Folco Buonamici a Maricosom, 1 de agosto de 1940.

zona de operaciones de los submarinos italianos hacia el norte, más allá de los 42°, lo cual fue rechazado, pues coincidiría con una de las zonas de operaciones de los cruceros auxiliares alemanes⁴¹.

Un aspecto positivo de estas misiones iniciales consistió en que habían demostrado que era posible atravesar el estrecho de Gibraltar en inmersión. Pero hacerlo habitualmente conllevaba un riesgo innecesario, por lo que el 1 de septiembre de 1940 fue creado en Burdeos el Mando del Grupo de Submarinos Atlántico (BETASOM), a donde ya habían llegado 27 unidades al terminar ese año. Sus zonas de operaciones no se limitaron al Atlántico central, sino que también incluyeron el Atlántico norte y, a partir de 1942 y 1943, el Atlántico sudoriental y el océano Índico, respectivamente. Entre septiembre y diciembre de 1940 no hubo más submarinos italianos en Canarias, a pesar de que realizaron treinta misiones de guerra en el Atlántico, en las que solo consiguieron hundir ocho buques y cuya zona de operaciones se situó por encima de los 31° N, concentrándose en dos áreas: en torno a Madeira y las Azores, y cerca de la costa atlántica de la península ibérica⁴². En cualquier caso, lejos de Canarias, donde sus primeras patrullas no habían encontrado al enemigo.

Sin embargo, fue precisamente después de esta desvalorización del archipiélago para la guerra submarina italiana, cuando el puerto de la Luz recibió la visita de uno de los submarinos de BETASOM. El *A. Capellini* zarpó el 21 de diciembre de 1940 para explorar y atacar al tráfico marítimo británico en tres zonas: la primera al nordeste de Azores (40°-42° N y 17°-21° O), la segunda al oeste de Freetown (7°-10° N y diecinueve a doscientos setenta y ocho kilómetros de la costa) y la tercera en las Islas de Cabo Verde (10°-20° N y 20°-30° O). No estaba previsto, por tanto, el ataque contra la navegación británica en Canarias, pero en la noche del 1 al 2 de enero de 1941 se acercó a cincuenta metros del Puerto de la Luz, en aguas españolas. Ese último día detuvo al pesquero portugués *Alberia* para identificarlo. Durante los dos días siguientes exploró las aguas entre Canarias y la costa africana, sin encontrar rastro del enemigo. Más al sur atacó a dos cargueros británicos artillados, con los que sostuvo duros combates antes de hundirlos a cañonazos: el 5 de enero con el *Shakespeare*, hundido a doscientos veintidós kilómetros de la isla de Sal, y el 14 de enero con el *Eumaeus*, hundido a doscientos dieciocho kilómetros del Cabo Sierra Leona. Estos combates y el ataque aéreo que siguió al segundo de ellos ocasionaron dos muertos, nueve heridos y graves averías al *A. Cappellini*⁴³.

El 19 de enero de 1941 el comandante del *A. Cappellini* decidió dirigirse al puerto de la Luz con el fin de tomar combustible, reparar las averías más graves y desembarcar a un herido grave. Entró en el puerto al día siguiente y, en cumplimiento del XIII Convenio de La Haya de 1907, el día 22 el Gobierno español permitió su estancia durante cinco días para que la compañía alemana *Woermann* reparase las averías del submarino, excepto las que afectaban a los tubos lanzatorpedos. Pero la estancia del *A. Capellini* en La Luz no quedó meramente dentro de los límites que imponía la neutralidad, sino que también se benefició de la política de no beligerancia española. Así ocurrió con el herido operado en tierra, el cual fue embarcado después en el *Gianna M.*, uno de los barcos italianos refugiados allí, para evitar su internamiento. También con el abastecimiento de combustible, realizado con el consentimiento de los gobiernos español y alemán, aunque no abiertamente, ya que el submarino había entrado en el puerto por avería. Y sobre todo con el servicio de radio de la Armada española, que comunicó al submarino el mensaje del agregado naval italiano, en el que lo apremiaba a zarpar cuanto antes. El 23 de enero por la noche abandonó el puerto de la Luz, entrando en Burdeos el 1 de febrero⁴⁴.

Después de las primeras patrullas infructuosas y la breve estancia del *A. Capellini*, los submarinos italianos pasaron cerca del archipiélago, pero no acecharon de nuevo al enemigo entre sus islas. El *Giuseppe Finzi* se acercó a Canarias dos veces en 1941. La primera fue entre el 10 de marzo y el 17 de abril, desarrollada en tres zonas de operaciones: la primera, entre las islas de Cabo Verde y la costa africana; la segunda, al oeste de Canarias (27°-30° N y 18°-21° O); y la tercera, al suroeste de la

41 UBALDINI (1976), pp. 98-99.

42 UBALDINI (1976), pp. 25-51 y 61-97.

43 AUSMM, FS, Buste 33, informe sobre la misión del *A. Capellini*, del 12 de diciembre de 1940 al 1 de febrero de 1941, enviado por el capitán de corbeta Salvatore Todaro a BETASOM, 4 de febrero de 1941.

44 AUSMM, FS, Buste 33, informe de la misión del *A. Capellini*, del 12 de diciembre de 1940 al 1 de febrero de 1941, enviado por el capitán de corbeta Salvatore Todaro a BETASOM, 4 de febrero de 1941, y telegrama del agregado naval italiano en Madrid a BETASOM, 24 de enero de 1941.

península ibérica⁴⁵. La segunda fue entre el 27 de julio y el 11 de septiembre, permaneciendo al norte del archipiélago, entre los 29° y 31° N: entre el 26 y el 29 de agosto patrulló la zona comprendida entre los 11° y 14° O, mientras que entre el 30 de ese mes y el 1 de septiembre estuvo entre los 16° y 19° O, hasta marcharse hacia una zona situada al suroeste de la península ibérica (35°-36° N y 12°-13° O)⁴⁶.

Otro submarino que se aproximó al archipiélago fue el *Tazzoli*, el cual encontró un buque portugués al norte de Canarias (29° 50' N y 17° 32' O) el 29 de abril de 1941. Poco después, el 7 de mayo, el *Calvi* pasó entre Gran Canaria y Tenerife⁴⁷. Este último submarino estuvo desplegado entre Canarias y Azores durante una misión realizada entre el 15 de julio y el 12 de septiembre de 1941. Al igual que el *Giuseppe Finzi*, no consiguió hundir ningún buque británico⁴⁸. Más suerte tuvo el grupo formado por *Bianchi*, *Morosini*, *Torelli*, *Malaspina* y *Bagnoli*, el cual estableció una línea de vigilancia entre Porto Santo, en Madeira, y Lanzarote. Formando parte de esta línea, el *Malaspina* consiguió hundir al carguero *Guelma* al norte de Canarias, en la posición 30° 51' N y 17° 16' O. Por su parte, el *Morosini* había hundido al oeste de Madeira al carguero *Rupert de Larrinaga*, con rumbo al puerto de la Luz, y cerca de dicha isla al buque auxiliar *Lady Somers*, el 14 y 15 de julio, respectivamente⁴⁹. A finales de ese año, el grupo formado por los submarinos *Da Vinci*, *Morosini* y *A. Capellini* actuó al este y sudeste de las Azores⁵⁰, a centenares de kilómetros, en el mejor de los casos, de Canarias.

Posteriormente los submarinos italianos siguieron desplegándose en el Atlántico medio oriental, aunque a partir de 1942 también fueron destinados a escenarios más lejanos, como el Atlántico occidental, el Atlántico sudoriental y el océano Índico. No queda constancia de que volvieran a operar en Canarias, como en 1940, ni en sus proximidades, como en 1941. Algunos incidentes, aparentemente cercanos al archipiélago en un mapa, ocurrieron realmente a gran distancia. Por ejemplo, el hundimiento del submarino *Calvi* durante la noche del 14 al 15 de julio de 1942, a unos 30° N y 26° O, es decir, a más de 800 kilómetros al noroeste de La Palma⁵¹. Lo mismo puede decirse del suministro de combustible del submarino *Leonardo da Vinci* al *Tazzoli* el 28 de noviembre de ese mismo año, a 30° 04' N y 25° 07' O, es decir, a más de setecientos kilómetros al noroeste de La Palma⁵². Ese mismo año, el Alto Mando de las Fuerzas Armadas alemanas (*Oberkommando der Wehrmacht*, OKW) había comenzado a desmantelar el servicio de abastecimiento que consiguió reabastecer a seis *U-Boote* en el puerto de la Luz entre marzo y julio de 1941.

ÁREA DE ABASTECIMIENTO PARA LOS U-BOOTE (1940-1944)

Durante la Primera Guerra Mundial se organizó un servicio secreto de apoyo (*Etappenendienst Etappenorganisation*) a la marina de guerra alemana, que estuvo presente en los puertos de La Luz y Santa Cruz de Tenerife, de los cuales partieron ocho buques para suministrar combustible y provisiones a varios cruceros auxiliares. A finales de 1916 aparecieron los primeros submarinos alemanes en Canarias, el *UC-20*, *U-47* y *U-52*, los cuales hundieron algunos buques entre las islas o cerca de ellas, como la barca portuguesa *Emilia*, hundida por el primero de ellos a unos dieciocho

45 AUSMM, Fondo Supermarina BETASOM (FSB), Buste 4, Fascicolo 32, informe de BETASOM para Supermarina sobre las misiones del *Finzi* y el *Glauco*, 1 de mayo de 1941.

46 AUSMM, FS, Buste 54, informe sobre la misión del *Giuseppe Finzi*, del 27 de julio al 11 de septiembre, enviado por el capitán de corbeta Ugo Giudice a BETASOM, 16 de septiembre de 1941.

47 AUSMM, FSB, Buste 4, Fascicolo 32, informe de BETASOM para Supermarina sobre las misiones del *Calvi* y el *Tazzoli*, 2 de julio de 1941. AUSMM, Fondo Statini Activita Belica Navi, Buste 100, Fascicolo 12: *Calvi*, diario de mayo de 1941, pp. 3-4.

48 AUSMM, Fondo FSB, Buste 4, Fascicolo 32, informe de BETASOM para Supermarina sobre las misiones del *Marconi*, *Finzi*, *Calvi* y *Tazzoli*, 30 de septiembre de 1941.

49 AUSMM, Fondo FSB, Buste 4, Fascicolo 32, informe de BETASOM para Supermarina sobre las misiones contra el tráfico marítimo al oeste del Estrecho de Gibraltar, del 5 al 31 de julio de 1941, 25 de agosto de 1941. YOUNG (1989), pp. 106-107.

50 AUSMM FS, Buste 33: *Capellini*, informe sobre la misión de los submarinos *Da Vinci*, *Morosini* y *Cappellini*, enviado por BETASOM a Supermarina, 17 de enero de 1942.

51 AUSMM, FS, Buste 32: *Calvi*, Fascicolo Affondamento, informe sobre el hundimiento del *Calvi*, enviado por BETASOM a MARICOSOM, 20 de septiembre de 1942.

52 AUSMM, FS, Buste 49: *Da Vinci*, informe sobre la misión del 6 de octubre al 6 de diciembre de 1942, enviado por el teniente de navío Gianfranco Gazaana a BETASOM, 8 de diciembre de 1942.

kilómetros de La Isleta. Un incidente más grave tuvo lugar el 17 de enero de 1918, cuando el submarino alemán *U-156* y el británico *E-48* combatieron en el puerto de Naos, al sur de El Hierro⁵³. Pero no ha quedado constancia de que ningún submarino alemán recibiera combustible en los puertos isleños. Este servicio secreto de apoyo fue disuelto al final de la guerra, aunque se reconstruyó en la década de 1930. Dependió del *Abwehr* hasta junio de 1938, cuando pasó a la sección Ausland del OKW⁵⁴. En noviembre de ese año la *Etappe Kanaren* constituía una de las cuatro áreas de abastecimiento de la *Grosstappen Spanien-Portugal*, dirigida por el capitán de fragata Kurt Meyer-Döhner, agregado naval alemán en España, y en la que también estaban incluidas la España peninsular, Portugal y el protectorado español en Marruecos⁵⁵.

El principal responsable de la *Etappe Kanaren* en 1938 era Jacob Ahlers, cónsul honorario alemán en Santa Cruz de Tenerife. En el puerto de la Luz el principal hombre de confianza (*Vertrauensmann*, Vm) era Walter Vogel, gerente de la casa *Woermann*⁵⁶. Otros residentes alemanes en Gran Canaria y Tenerife participaron en las actividades de la *Etappenorganisation*, pero en la documentación del Skl no hay pruebas que involucren a Gustav Winter en el abastecimiento de submarinos ni tampoco que este tipo de operación llegara a ser realizada en la península de Jandía, situada en el sur de la isla de Fuerteventura. Sí existe en cambio un escrito del OKW, dirigido a Hermann Göring, encargado del plan cuatrienal, en el que se quejaba de que los trabajos que Winter llevaba a cabo en Fuerteventura atraían la atención del espionaje enemigo, lo cual ponía en peligro las actividades de la *Etappenorganisation* y, en consecuencia, le pedía que consiguiera que cesaran los trabajos y se marcharan los alemanes que se encontraban allí. Si Gustav Winter hubiera sido un Vm de la *Etappe Kanaren*, habría bastado con ordenarle directamente a través del agregado naval que suspendiera sus trabajos en Jandía⁵⁷.

El 15 de agosto de 1939 el agregado naval alemán en España recibió instrucciones para preparar el abastecimiento de submarinos alemanes en los puertos españoles, aunque no consiguió el consentimiento de Franco hasta finales del mes de noviembre⁵⁸. Estas operaciones de abastecimiento incumplían el artículo V del XIII Convenio Internacional de La Haya de 1907, el cual prohibía que los beligerantes usaran las aguas y puertos neutrales como base de operaciones. Las represalias económicas que Francia y Gran Bretaña podrían ejercer contra España explican esta reticencia inicial, que había dificultado las actividades de la *Etappenorganisation*. Esta aprovechó algunos de los buques alemanes refugiados en los puertos españoles para estas actividades. En los puertos canarios había una decena de buques alemanes a mediados de septiembre de 1939, de los cuales el petrolero *Charlotte Schliemann* contenía un importante cargamento de combustible. Sin embargo, el barco que debería suministrar gasoil, aceite y víveres a los *U-Boote* fue el *Corrientes*, un carguero modificado para realizar estas operaciones y del que se esperaba que levantara menos sospechas que el uso del petrolero⁵⁹.

Los abastecimientos de submarinos alemanes en España comenzaron la noche del 30 al 31 de enero de 1940, cuando el *U-25* se abasteció del *Thalia* en Cádiz. Pero el hundimiento del vapor español *Banderas* por un submarino alemán, el incidente del *Altmark* y el temor a las posibles represalias británicas interrumpieron estas operaciones hasta junio⁶⁰. Durante ese periodo el *Corrientes* estuvo preparado en el puerto de la Luz para abastecer submarinos, hasta que un ataque con minas magnéticas lo dejó fuera de servicio el 9 de mayo de 1940. Apenas un mes después, el buque estaba de nuevo preparado para abastecer submarinos, pero no llevó a cabo ninguna operación durante ese año⁶¹. El interés de los abastecimientos en el *Corrientes* consistía en ampliar el radio de acción de los *U-Boote* hasta las aguas del África occidental, una zona que no constituía el escenario principal de la batalla del Atlántico, situado en la ruta que seguían los convoyes entre Estados Unidos y Gran Bretaña, entre las

53 PONCE MARRERO (2006), pp. 130-154, 224-231 y 278-283.

54 MI-5 (30 de julio de 1946).

55 BA-MA, RM 7/2503, informe enviado por Wilhelm Canaris al Mando de Guerra Naval (*Seekriegsleitung*, Skl), 15 de noviembre de 1938.

56 MI-5 (30 de julio de 1946).

57 DÍAZ BENÍTEZ (2016b), vol. 3, pp. 400-402.

58 BURDICK (1970), pp. 261-275.

59 National Archives and Record Administration (NARA), RG 242, microfilm T-1022, R-2009, expediente PG-48843-NID, informes del agregado naval alemán en Madrid al Skl, 23 de octubre y 25 de noviembre de 1939.

60 BURDICK (1970), pp. 278-279.

61 DÍAZ BENÍTEZ (2014b), pp. 1165-1166.

Azores e Islandia, por tanto, lejos de Canarias. Además, disponían de otros buques de abastecimiento para actuar en el Atlántico sur, sin tener que depender exclusivamente del *Corrientes*: de las más de doscientas patrullas submarinas enviadas al Atlántico sur y al Índico, solo seis fueron abastecidas en el puerto de la Luz⁶².

El primer submarino alemán que se dirigió hacia las aguas de África occidental fue el *U-A*, el cual zarpó de su base en la costa atlántica francesa en julio de 1940, seguido por el *U-65* y el *U-37* en octubre y noviembre del mismo año, respectivamente⁶³. Solo el último de ellos intentó abastecerse en el *Corrientes*. Después de hundir varios buques al oeste de la península ibérica, se dirigió al noroeste de África, donde torpedeó al submarino *Sfax* y el petrolero *Rhone* el 19 de diciembre de ese mismo año, tal y como se indicó anteriormente. Tres días antes había hundido a cañonazos al vapor español *San Carlos*, a unos cincuenta y cinco kilómetros al sur del faro de Jandía, en Fuerteventura⁶⁴. Poco después, cuando fue preguntado por la presencia de submarinos alemanes en el archipiélago, el agregado naval alemán contestó negativamente⁶⁵. Por ese motivo tampoco informó al Gobierno español del primer intento de abastecimiento del submarino por el *Corrientes*, previsto para la noche del 19 al 20 de diciembre y frustrado por la vigilancia británica en la zona⁶⁶. Un nuevo intento de abastecer al *U-37* y también al *U-43* en febrero de 1941 no tuvo éxito⁶⁷. En realidad, el primer submarino al que la *Etappe Kanaren* proporcionó combustible y provisiones fue el italiano *Cappellini*⁶⁸.

Unos meses más tarde comenzaron los abastecimientos de los *U-Boote* en el *Corrientes*. En tres noches consecutivas del 3 al 5 de marzo de 1941, el *U-124*, *U-105* y *U-106* tomaron provisiones, aceite y combustible del buque de abastecimiento dentro del puerto de la Luz⁶⁹. Los tres se dirigían a las aguas de África occidental, en un intento de provocar pérdidas en la navegación británica que seguía la ruta del Cabo y debilitar así al Ejército británico en Egipto⁷⁰. A pesar del éxito conseguido, el temor a que los servicios de inteligencia enemigos descubrieran estas operaciones impuso una pausa hasta la noche del 24 al 25 de junio del mismo año, cuando el *U-123* entró en La Luz. A este *U-Boot* lo siguieron el *U-69* y el *U-103*, en viaje de regreso a las bases situadas en Francia y en las noches del 29 al 30 de junio y del 5 al 6 de julio, respectivamente⁷¹. Estas tres últimas operaciones habían sido provocadas por la pérdida de nueve buques de abastecimiento en el Atlántico norte durante el mes de junio⁷².

El 23 de julio de 1941 el *Kersten Miles*, otro de los buques alemanes refugiados en Canarias, estaba preparado como buque de abastecimiento para submarinos⁷³, pero ya no hubo más operaciones de este tipo en el archipiélago. La protesta diplomática británica, que siguió al último de estos abastecimientos, hizo que el ministro de Marina español los suspendiera temporalmente⁷⁴. La intención de reanudarlos quedó patente en el envío de ocho torpedos a La Luz a través del buque de la Armada española *Contramaestre Casado*, burlando así el control británico de la navegación⁷⁵. Sin embargo, esta expectativa no tardó en ser descartada. En febrero de 1942 el *Charlotte Schliemann* abandonó el puerto de la Luz, con la mayor parte del gasoil disponible para suministrar a los *U-Boote*

62 DÍAZ BENÍTEZ (2008), pp.1561-1562.

63 BLAIR (2000), vol. 1, pp. 176-177, 196 y 209.

64 AGA, Marina, EMA, caja 23590, escrito del comandante militar de marina de Las Palmas al comandante naval de Canarias y al ministro de Marina, 19 de diciembre de 1940, remitiendo la ficha de información de buques mercantes, cumplimentada por Rafael Sosa Pino, patrón del *San Carlos*.

65 AGA, Marina, EMA, caja 23590, escrito del agregado naval alemán en Madrid al ministro de Marina, 23 de diciembre de 1940.

66 BA-MA, RM 7/2482, radiotelegramas de la sección Ausland del OKW al SkI, 19, 21 y 22 de diciembre de 1940. BA-AMA, RM 7/2483, escrito de la Ausland al agregado naval en Madrid, 16 de enero de 1941. BLAIR (2000), vol. 1, p. 222.

67 BA-MA, RM 7/2483, radiotelegramas de la Ausland al agregado naval en Madrid, 6 y 12 de febrero de 1941.

68 BA-MA, RM 7/2483, radiotelegrama del agregado naval en Madrid a la Ausland, 29 de enero de 1941.

69 BA-MA, RM 7/2483, escrito del agregado naval alemán en Madrid a la Ausland, 20 de marzo de 1941.

70 BLAIR (2000), vol. 1, pp. 233-235.

71 BA-MA, RM 7/2483, escrito de la Ausland al SkI, 8 de julio de 1941, y escritos del agregado naval alemán en Madrid a la Ausland, 6 y 8 de julio de 1941.

72 BLAIR (2000), vol. 1, pp. 298-304.

73 BA-MA, RM 7/2483, escrito del agregado naval alemán en Madrid a la Ausland, 23 de julio de 1941.

74 BA-MA, RM 7/2483, escrito del SkI al comandante en jefe de los *U-Boote*, 16 de julio de 1941.

75 NARA, RG 242, T-1022, R-3013, expediente PG-48852-NID, diario del agregado naval alemán en Madrid, 16 de julio de 1941

y en marzo de 1944, el *Corrientes* y el *Kersten Miles* dejaron de ser considerados como buques de abastecimiento⁷⁶.

Los abastecimientos en La Luz habían tenido como finalidad ampliar el radio de acción de los submarinos desplegados en el área de Freetown. Su interrupción no impidió que algunos *U-Boote* actuaran al oeste de Canarias, como los cuatro que deberían haber sido abastecidos en La Luz en julio de 1941 para llegar hasta las aguas de Freetown y que, al no hacerlo, fueron desplegados al oeste de Canarias, con la posibilidad de ser reabastecidos en Cádiz. Tras cinco semanas de patrulla sin resultados, se trasladaron al norte, sin mejor suerte⁷⁷. El último que tomó combustible en La Luz, el *U-103*, también actuó cerca del archipiélago, hundiendo por error al *Ernani*, un burlador del bloqueo italiano, mientras emprendía el viaje hacia la Francia ocupada. El incidente se produjo el 28 de junio de 1941, a más de ochocientos cincuenta kilómetros al oeste de La Palma, a la cual consiguieron llegar los naufragos⁷⁸. Otros submarinos consiguieron encontrar los convoyes que se dirigían a Sierra Leona al oeste de Canarias, como los que atacaron al convoy *SL-87* a finales de septiembre de 1941. Tras este ataque, el 4 de octubre el arrastrero *Lady Shirley* destruyó al *U-111* a poco más de doscientos kilómetros al suroeste de El Hierro (27° 15' N y 20° 27' O), capturando a su dotación⁷⁹.

Fueron más afortunados los *U-Boote* del grupo *Hai*, al atacar al convoy *OS-33* al sur de Madeira entre el 10 y el 13 de julio de 1942, hundiendo siete barcos, entre los cuales se incluía al *Shaftesbury* y al *Sithonia*, a más de quinientos cincuenta y cinco y seiscientos cuarenta y ocho kilómetros de Canarias, respectivamente, a donde llegaron muchos de sus naufragos⁸⁰. Menos suerte tuvo el grupo *Blücher* con el convoy *SL-119*, entre Canarias y Azores el 25 de agosto de ese mismo año ante la reacción de la escolta del convoy, aunque al grupo *Streitaxt* le fue mejor con el *SL-125* al oeste del archipiélago español, hundiendo doce de sus buques entre el 25 de octubre y el 1 de noviembre. Entre estos últimos se incluía al *Anglo-Maersk*, *Pacific Star* y *Nagpore*, hundidos a centenares de kilómetros al oeste de Canarias. Algunos naufragos del *Nagpore* y todos los tripulantes de los otros dos buques consiguieron alcanzar el archipiélago español⁸¹.

La presencia de los *U-Boote* en las aguas comprendidas entre los archipiélagos ibéricos y la costa del noroeste de África se intensificó a partir de finales de 1942, tras la operación *Torch* y el inicio de los convoyes a través del Atlántico medio. En noviembre de 1942 el almirante Dönitz, comandante en jefe de la *Kriegsmarine*, envió veinticinco submarinos en los grupos *Schlagetot* y *Westwall* a las aguas situadas al oeste del estrecho de Gibraltar y Marruecos, seguidos por otros treinta y seis de los grupos *Delphin*, *Rochen* y *Robbe* en el área comprendida entre Gibraltar y las Azores entre enero y marzo de 1943. A lo largo de ese año otros grupos actuaron en la misma zona y sus ataques a los convoyes podían llegar a centenares de kilómetros al norte o al oeste de Canarias, pero no dentro del archipiélago, aunque algunos *U-Boote* actuaron entre él y la costa africana, como el *U-106*, *U-123*, *U-167* y *U-513* en marzo de 1943⁸².

Varios de estos submarinos fueron hundidos relativamente cerca de las islas. El 22 de marzo de 1943 el *U-524* fue hundido por un avión *Liberator* a 30° 15' N y 18° 13' O, a menos de doscientos kilómetros al noroeste de La Palma. Unos meses después, el 15 de julio de 1943, el *U-135* fue hundido a 28° 20' N y 13° 17' O, a unos sesenta kilómetros al este de Fuerteventura, por la escolta de un convoy al que había atacado⁸³. Sin embargo, el caso más interesante es el hundimiento del *U-167* por su propio comandante en aguas jurisdiccionales españolas al sur de Gran Canaria, concretamente a menos de cinco kilómetros al nordeste del faro de Maspalomas y a solo veintidós metros de profundidad, el 6 de abril de 1943, tras ser gravemente averiado por aviones británicos. La dotación del submarino debería haber sido internada por el Gobierno español, el cual permitió que fuera

76 BA-MA, RM 7/223, informe 658/42 del Skl, 25 de marzo de 1942. BA-MA, RM 7/225, informe 837/44 del Skl, 14 de marzo de 1944.

77 BLAIR (2000), vol. 1, pp. 325-326, 332 y 336-337.

78 AGA, Marina, EMA, caja 23590, escrito del comandante naval de Canarias al ministro de Marina, 22 de julio de 1941. DE RISIO (1993), vol. 17, pp. 75-85.

79 WYNN (1997), vol. 1, pp. 94-95. NIESTLÉ (1998), p. 120. BLAIR (2000), vol. 1, pp. 385-386.

80 BLAIR (2000), vol. 1, pp. 668. DÍAZ BENÍTEZ (2002), p. 42.

81 BLAIR (2000), vol. 1, pp. 673-674. BLAIR (2000), vol. 2, pp. 69-71. LLOYD'S WAR LOSSES (1989), vol. 1, pp. 560-561. DÍAZ BENÍTEZ (2002), pp. 44-45.

82 BLAIR (2000), vol. 2, pp. 106-117, 192-193 y 199.

83 BLAIR (2000), vol. 2, pp. 203-206 y 344-345. MORISON (2001), vol. 10, pp. 129-132. NIESTLÉ (1998), pp. 45 y 126. WYNN (1997), vol. 1, pp. 110-111 y vol. 2, p. 13.

extraída del puerto de la Luz por el remolcador de la *Woermann* durante la noche del 12 al 13 de abril y entregada al *U-455*, que aguardaba en el límite de las aguas jurisdiccionales⁸⁴. Posiblemente fueron los últimos submarinos alemanes que entraron en el archipiélago, lo cual no impidió que los vuelos de reconocimiento aliados desde el Marruecos francés se intensificaran a partir de entonces, llegando a provocar graves incidentes con las defensas aéreas españolas en el otoño de 1943⁸⁵.

Cuadro 1. Resumen cronológico de la guerra submarina en Canarias, 1940-1943.

Fecha	Acontecimiento
03-04.09.39	Un pesquero español avista un submarino, posiblemente francés, entre Fuerteventura y Gran Canaria
03.03.40	Detención del vapor español <i>León y Castillo</i> por el submarino francés <i>Argo</i> al norte de Gran Canaria
27.03.40	Un submarino francés entra en la bahía de Gando
02.05.40	El buque español <i>Santa Eulalia</i> , avista un submarino francés cerca de Alegranza
09.05.40	Ataque contra el buque de abastecimiento de submarinos <i>Corrientes</i> en el puerto de la Luz
17-21.06.40	Patrulla del submarino italiano <i>Giuseppe Finzi</i> entre las islas
10-24.07.40	Patrulla del submarino italiano <i>Veniero</i> entre las islas
16.12.40	Hundimiento del vapor español <i>San Carlos</i> por el <i>U-37</i> a 55 kilómetros al sur del faro de Jandía
01-02.01.41	El submarino italiano <i>A. Cappellini</i> se acerca a 50 metros del puerto de la Luz
20-23.01.41	Estancia del submarino italiano <i>A. Cappellini</i> en el puerto de la Luz
03-05.03.41	El <i>U-124</i> , <i>U-105</i> y <i>U-106</i> son abastecidos por el vapor alemán <i>Corrientes</i> en el puerto de la Luz
07.05.41	El submarino italiano <i>Calvi</i> pasa entre Gran Canaria y Tenerife
24-25.06.41	El <i>U-123</i> es abastecido por el vapor alemán <i>Corrientes</i> en el puerto de la Luz
29-30.06.41	El <i>U-69</i> es abastecido por el vapor alemán <i>Corrientes</i> en el puerto de la Luz
05-06.07.41	El <i>U-103</i> es abastecido por el vapor alemán <i>Corrientes</i> en el puerto de la Luz
16.07.41	Suspensión temporal del abastecimiento de submarinos alemanes en el puerto de la Luz
23.07.41	El vapor alemán <i>Kersten Miles</i> preparado como buque de abastecimiento para submarinos
26.08-01.09.41	El submarino italiano <i>Giuseppe Finzi</i> patrulla al norte de Canarias
24.02.42	El buque de abastecimiento alemán <i>Charlotte Schliemann</i> abandona el puerto de la Luz
06.04.43	El <i>U-167</i> es hundido por su dotación en aguas españolas al sur de Gran Canaria
12-13.04.43	El <i>U-455</i> recoge a los naufragos del <i>U-167</i> en el límite de las aguas jurisdiccionales españolas
15.07.43	El <i>U-135</i> es hundido a unos sesenta kilómetros al este de Fuerteventura
14.03.44	El <i>Corrientes</i> y el <i>Kersten Miles</i> dejan de ser considerados buques de abastecimiento para submarinos

Elaboración propia a partir de las fuentes citadas en el texto.

CONCLUSIONES

Hablar de la guerra submarina en Canarias requiere, antes que nada, definir con precisión el marco espacial, identificado con el espacio marítimo situado entre las islas o a una distancia no superior al centenar de kilómetros de sus costas. De esta forma es posible diferenciar los sucesos acontecidos en el archipiélago de aquellos situados «cerca», aparentemente próximos en un mapa y a centenares de kilómetros en la realidad. A partir de esta consideración, una conclusión que debemos resaltar es que los primeros submarinos beligerantes que actuaron en las aguas isleñas no fueron alemanes ni italianos, sino franceses. Es una cuestión que ha pasado desapercibida, pero no está carente de lógica, dada la presencia de buques alemanes refugiados en los puertos canarios, el control de la navegación

84 O'DONNELL (2000), pp. 156-166. Para la posición del hundimiento: Archivo Naval de Canarias (ANC), 2ª Sección de Estado Mayor (EM), legajo 4, carpeta 1, radiotelegrama del comandante general de la Base Naval de Canarias al ministro de Marina, 10 de abril de 1943. La documentación del ANC, consultada en 1999 y 2000, cambió de signatura en dos ocasiones después de ser consultada y posteriormente fue enviada a la Península.

85 DÍAZ BENÍTEZ (2001-2002), pp. 115-126.

por los Aliados para evitar el contrabando de guerra a favor de Alemania y la existencia de una base naval francesa cercana, en Casablanca, desde la que podía efectuarse dicho control. Así ocurrió con la detención del vapor *León y Castillo* por el submarino galo *Argo* en marzo de 1940, tres meses antes de que Italia entrara en la guerra y cuando todavía los *U-Boote* no se habían desplazado a latitudes tan bajas. Las tareas de vigilancia ejercidas por los submarinos franceses se limitaron a los primeros nueve meses de la guerra, pues cesaron tras la derrota francesa de junio de 1940, aunque con posterioridad a ese mes llegaron noticias de incidentes protagonizados por submarinos franceses no muy lejos del archipiélago.

La beligerancia de Italia convirtió a Canarias en una zona de operaciones para los submarinos de la *Regia Marina*. Inmediatamente el *Giuseppe Finzi* y el *Veniero* patrullaron las aguas situadas entre las islas en junio y julio de 1940, aparentemente ricas en presas a causa de la importancia del tráfico marítimo internacional que pasaba por ellas antes de la guerra. La ausencia de resultados hizo que los submarinos italianos trasladaran sus zonas de operaciones fuera del archipiélago, a veces relativamente cerca, pero sin volver a considerarlo como un espacio en el que buscar a los barcos enemigos. No obstante, algunos volvieron a pasar por el archipiélago, como el submarino *A. Cappellini*, el cual se acercó al puerto de la Luz durante la noche del 1 al 2 de enero de 1941 y permaneció en él para reparar averías entre el 20 y el 23 de ese mismo mes. También pasó entre las islas el *Calvi*, concretamente el 7 de mayo de 1941, pero no se volvieron a repetir las patrullas del *Giuseppe Finzi* y el *Veniero* entre las islas, en torno a las cuales ya no se esperaba encontrar buques británicos.

La *Kriegsmarine* contaba con el archipiélago para reabastecer a sus *U-Boote*, ampliando su radio de acción hasta las aguas del África occidental. Los preparativos comenzaron varios años antes de la Segunda Guerra Mundial y al menos desde enero de 1940 ya estaba disponible el *Corrientes* en el puerto de la Luz para esta misión. En este sentido, es preciso destacar que la mayoría de los submarinos alemanes que navegaron en aguas canarias no tenían como objetivo buscar barcos británicos en ellas sino tomar provisiones y combustible que les permitieran llegar hasta el África occidental o regresar a sus bases en la costa atlántica francesa. Así ocurrió con el *U-37*, que intentó infructuosamente abastecerse en el *Corrientes* en diciembre de 1940 y febrero de 1941, en este último caso junto con el *U-43*, igualmente sin suerte. Y sobre todo con los seis submarinos que entre marzo y julio de 1941 sí consiguieron ser abastecidos por dicho buque dentro del puerto de la Luz: *U-124*, *U-105*, *U-106*, *U-123*, *U-69* y *U-103*. Otros actuaron a centenares de kilómetros del archipiélago, especialmente desde finales de 1942, y algunos llegaron a ser hundidos en Canarias, como el *U-135*, a unos sesenta kilómetros al este de Fuerteventura, o el *U-167*, en aguas jurisdiccionales españolas al sur de Gran Canaria. Con el fin de rescatar a la dotación de este último, otro submarino alemán, el *U-455*, llegó hasta el límite de las aguas jurisdiccionales españolas en dicha isla. No queda en cambio constancia de que Fuerteventura fuera una base de submarinos ni parece creíble, dadas las dificultades que la *Etappenorganisation* había encontrado en La Luz para organizar un servicio mucho más discreto, el cual, a pesar de todo, fue descubierto por los servicios de inteligencia británicos.

De todo lo dicho anteriormente se deduce la presencia puntual de submarinos de las potencias beligerantes en Canarias, lo cual no quiere decir que el archipiélago fuera una zona de operaciones prioritaria para la batalla del Atlántico. En realidad, su escenario principal estuvo localizado en la ruta que conectaba a Estados Unidos con Gran Bretaña, la cual pasaba al norte de Azores y al sur de Islandia, muy lejos del archipiélago español. De hecho, la ausencia de hundimientos por los submarinos italianos confirmó que la ruta de los convoyes hacia el Atlántico sur se había desviado al oeste y que el tráfico de buques aislados pasaba entre las islas y la costa africana, pero, en cualquier caso, la navegación internacional evitaba el archipiélago. Su utilidad como área de abastecimiento para los *U-Boote* que iban o venían del África occidental también debe ser matizada: no era la zona de operaciones más importante para la guerra submarina alemana, pese a que se revalorizó ocasionalmente, y la mayoría de las más de doscientas patrullas que actuaron allí e incluso más al sur no fueron abastecidas por el *Corrientes*, por lo cual este tampoco era imprescindible para prolongar el radio de acción de los *U-Boote* hasta aquellas aguas.

Finalmente, la presencia de submarinos de las potencias beligerantes en Canarias también está relacionada con la política de no beligerancia española. Los submarinos franceses participaban en el control de la navegación de un neutral sospechoso de colaborar con el enemigo y que ya a finales de noviembre de 1939 había dado su consentimiento para el abastecimiento de submarinos alemanes en

diversos puertos españoles. Sin esta colaboración no habría sido posible el abastecimiento de los seis submarinos alemanes en el puerto de la Luz, ni la posterior fuga de la dotación del *U-167*, recogida por otro submarino alemán cerca de Gran Canaria. El lento giro neutralista de la política exterior española a partir de agosto de 1942 fue acabando poco a poco con esta colaboración y la presencia de submarinos del Eje en aguas canarias, aunque eso no evitó el mantenimiento de las sospechas aliadas y los consiguientes vuelos de reconocimiento aéreo desde las bases situadas en el protectorado francés de Marruecos, intensificados en 1943, cuando se produjo el hundimiento de dos *U-Boote* en el archipiélago. Después de la guerra los rumores y las sospechas magnificaron la importancia de la guerra submarina en Canarias, creando una imagen tan atractiva como poco rigurosa sobre esta cuestión, que ha sobrevivido hasta la actualidad.

REFERENCIAS

- ATKINSON, R. (2008). *Un ejército al amanecer. La guerra en el norte de África, 1942-1943*. Barcelona, España: Crítica.
- BLAIR, C. (2000). *Hitler's U-boat War, vol. 1: The Hunters 1939-1942*. Londres, Gran Bretaña: Cassell & Co.
- BLAIR, C. (2000). *Hitler's U-boat War, vol. 2: The Hunted 1942-1945*. Londres, Gran Bretaña: Cassell & Co.
- BRENNECKE, J. (1995). *Die Wende im U-Boot-Krieg. Ursachen und Folgen 1939-1943*. Augsburg, Alemania: Weltbild Verlag.
- BURDICK, C. (1970). «Moro: The Resupply of German Submarines in Spain, 1939-1942». *Central European History*, vol. 3, núm. 3, pp. 256-284.
- DE BELOT, R. (1982a). *La guerra aeronaval en el Mediterráneo (1939-1945)*. Madrid, España: Editorial Naval.
- DE BELOT, R. (1982b). *La guerra aeronaval en el Pacífico (1941-1945)*. Madrid, España: Editorial Naval.
- DE RISIO, C. (1993). *La Marina Italiana nella seconda guerra mondiale, vol. 17: I violatori di blocco*. Roma, Italia: Ufficio Storico della Marina Militare.
- DÍAZ BENÍTEZ, J. J. (2001-2002). «Incidentes en la zona aérea de Canarias y África occidental durante la II Guerra Mundial». *Vegueta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, núm. 6, pp. 115-126.
- DÍAZ BENÍTEZ, J. J. (2002). «Náufragos en Canarias durante la batalla del Atlántico». En *Revista de Historia Naval*, núm. 77, pp. 35-51.
- DÍAZ BENÍTEZ, J. J. (2003). «El anteproyecto de flota de 1938 y la no beligerancia española durante la Segunda Guerra Mundial». En *Ayer. Revista de Historia Contemporánea*, núm. 49, pp. 271-289.
- DÍAZ BENÍTEZ, J. J. (2008). «Aproximación a la guerra naval en Canarias entre 1939 y 1945». En MORALES PADRÓN, F. (coord.). *XVII Coloquio de Historia Canario-Americana (2006)*, celebrado en Las Palmas de Gran Canaria del 2 al 6 de octubre de 2006. Cabildo de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, pp. 1561-1569.
- DÍAZ BENÍTEZ, J. J. (2014a). «The Italian Naval War in the Mid-Atlantic: Blockade Runners and Submarines in the Canary Islands (1940-1943)». *The Mariner's Mirror*, vol. 100, núm. 2, pp. 186-197. DOI: 10.1080/00253359.2014.901701
- DÍAZ BENÍTEZ, J. J. (2014b). «El ataque contra el buque alemán *Corrientes* en el Puerto de la Luz en mayo de 1940». En MORALES PADRÓN, F. (coord.), *XX Coloquio de Historia Canario-Americana (2012)*, celebrado en Las Palmas de Gran Canaria del 15 al 19 de octubre de 2012. Cabildo de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, pp. 1161-1170.
- DÍAZ BENITEZ, J. J. (2016a). «The Spanish support for the Third Reich in the Second World War: New considerations about the Etappenorganisation». En *The International Journal of Maritime History*, vol. 28, núm. 3, pp. 513-531. DOI: 10.1177/0843871416647347
- DÍAZ BENÍTEZ, J. J. (2016b). «El supuesto abastecimiento de submarinos en Fuerteventura durante la II Guerra Mundial». En *XV Jornadas de Estudios sobre Fuerteventura y Lanzarote*,

celebradas en Puerto del Rosario del 19 al 23 de septiembre de 2011. Cabildo de Fuerteventura, Puerto del Rosario, tomo 3, pp. 389-417.

DINKLAGE, L. y WITTHÖFT, H. J. (2001). *Die Deutsche Handelsflotte 1939-1945*. Hamburgo, Alemania: Nikol Verlagsgesellschaft.

GARCÍA PÉREZ, R. (1993). *Franquismo y Tercer Reich*. Madrid, España: Centro de Estudios Constitucionales.

GONZÁLEZ QUEVEDO, M. y MARTÍNEZ MILÁN, J. M. (2004). *Submarinos y Buques de las Potencias del Eje. La II Guerra Mundial en Canarias*. Las Palmas de Gran Canaria, España: Fundación Puertos de Las Palmas.

HARDACH, G. (1986). *La Primera Guerra Mundial, 1914-1918*. Barcelona, España: Crítica.

HISTORY CHANNEL (productora). (2015). *Hunting Hitler. Season 1, Episode 6: Hitler's Safehouse [serie de televisión]*. Estados Unidos: History Channel.

LLOYD'S WAR LOSSES (1989). *The Second World War, 3 September 1939 – 14 August 1945, vol. 1: British, Allied and Neutral merchant vessels sunk or destroyed by war causes*. Londres, Gran Bretaña: Lloyd's of London Press Ltd.

MARIMÓN, F. (31 de enero de 2017). «La Agencia señala en Jandía un escondite de seguidores de Hitler». En *La Provincia*, p. 27.

MEDDLICOTT, W. N. (1978). *The Economic Blockade. Londres y Nendlen, Gran Bretaña: Her Majesty Stationery Office (HMSO)*.

MI-5 (30 de julio de 1946). «Etappenorganisation der Kriegsmarine». Recuperado de https://www.cia.gov/library/readingroom/docs/GERMAN%20INTELLIGENCE%20SERVICE%20%28WWII%29%2C%20%20VOL.%203_0014.pdf. [Última consulta el 13-01-2018]

MILLET, D. (31 de enero de 2017). «Los nazis utilizaron una estación espía en Tenerife para vigilar a los aliados». En *La Provincia*, p. 26.

MILWARD, A. S. (1986). *La Segunda Guerra Mundial, 1939-1945. España y Gran Bretaña en la Segunda Guerra Mundial (1939-1945)*. Barcelona, España: Crítica.

MORADIELLOS, E. (2005). *Franco frente a Churchill*. 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. (2005). *La División Azul. Sangre española en Rusia, 1941-1945*. Barcelona, España: Crítica.

MORISON, S. E. (2001). *History of the United States Naval Operations in World War II, vol. 1: The Battle of the Atlantic, September 1939 – May 1943*. Nueva Jersey, Estados Unidos: Castle Books.

MORISON, S. E. (2001). *History of the United States Naval Operations in World War II, vol. 2: Operations in North African Waters, October 1942 – June 1943*. Nueva Jersey, Estados Unidos: Castle Books.

MORISON, S. E. (2001). *History of the United States Naval Operations in World War II, vol. 10: The Atlantic Battle Won May 1943 – May 1945*. Nueva Jersey, Estados Unidos: Castle Books.

NAVAL HISTORY DIVISION (2 de febrero de 2017). *Unites States Submarine Losses World War II. Washington, Estados Unidos: Office of the Chief of Naval Operations*. Recuperado de <https://www.history.navy.mil/research/library/online-reading-room/title-list-alphabetically/u/united-states-submarine-losses.html>[consultado el 4 de enero de 2018].

NIESTLÉ, A. (1998). *German U-boat Losses during World War II. Details of Destruction*. Londres, Gran Bretaña: Greenhill Books.

O'DONNELL, C. (2000). «Hundimiento del submarino alemán U 167 en aguas de gran Canaria durante la II Guerra Mundial». En *Revista Española de Historia Militar*, núm. 3, pp. 156-166.

PIKE, D. W. (2010). *Franco y el Eje Roma-Berlín-Tokio. Una alianza no firmada*. Madrid, España: Alianza Editorial.

PONCE MARRERO, F. J. (2006). *Canarias en la Gran Guerra, 1914-1918: estrategia y diplomacia. Un estudio sobre la política exterior de España*. Las Palmas de Gran Canaria, España: Cabildo de Gran Canaria.

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.

ROSKILL, S. (1998). *The Navy at War 1939-1945*. Ware (Hertfordshire), Gran Bretaña: Wordsworth Editions.

RUBIO ROSALES, J. (4 de septiembre de 2016). «Curiosidades nazis en Canarias». En *ABC*. Recuperado de http://www.abc.es/espana/canarias/abci-curiosidades-nazis-canarias-201609041550_noticia.html [consultado el 29 de diciembre de 2017].

UBALDINI, U. M. (comp.). *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale, vol. 12: I sommergibili negli oceani*. Roma, Italia: Ufficio Storico della Marina Militare.

VIÑAS, Á. (2016). *Sobornos. De cómo Churchill y March compraron a los generales de Franco*. Barcelona, España: Crítica.

WATSON, G. (19 de septiembre de 2015). *Organisation of the Royal Navy 1939-1945*. <http://www.naval-history.net/xGW-RNOrganisation1939-45.htm#31> [consultado el 4 de enero de 2018].

WYNN, K. (1997). *U-boat Operations of the Second World War*. Londres, Gran Bretaña: Chatham Publishing.

YOUNG, J. M. (1989). *Britain's Sea War. A Diary of Ship Losses, 1939-1945*. Wellinborough, Gran Bretaña: Patrick Stephens Limited.