



JIMÉNEZ DE ABERASTURI CORTA, Juan Carlos: “La II Guerra Mundial en el golfo de Vizcaya”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2006, pp. 517-546.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

La II Guerra Mundial en el golfo de Vizcaya

Juan Carlos Jiménez de Aberasturi Corta

1. INTRODUCCIÓN

La amplia masa de agua del Atlántico Norte situada en la costa occidental de Europa que baña gran parte de las costas de Francia y España ha recibido y recibe diversas denominaciones, el golfo de Vizcaya en su traducción del inglés y el golfo de Gascuña en su versión francesa, constituyendo sus límites geográficos por el Norte la costa bretona de Francia y por el Sur la costa de Galicia, incluida, como la vasca, en los límites del mar Cantábrico.

Durante la Segunda Guerra Mundial no fue una de las zonas más relevantes desde el punto de vista bélico ya que el protagonismo lo ocupaban otros sectores del Atlántico por donde discurría la ruta de los convoyes aliados y se hallaban las bases de los submarinos alemanes, o donde se libraron los grandes combates navales. Sin embargo, su peculiar situación política y estratégica le hacía desempeñar un papel nada despreciable en el conjunto del dispositivo naval del conflicto. La costa vasca, se hallaba situada en dos países diferentes, sometidos a situaciones políticas, administrativas, económicas y militares claramente diferenciadas. España acababa de salir de una terrible guerra civil en la que, con la ayuda del fascismo internacional, Franco se había hecho con el poder. El País Vasco que había contado con un Gobierno autónomo provisional durante algunos meses, había salido derrotado de la contienda pero parte de su población seguía apegada a las ideas republicanas y nacionalistas. Por su lado, el País Vasco francés, por lo menos en su franja costera, había quedado tras la derrota francesa y como consecuencia del armisticio, dentro de la zona de ocupación, es decir al margen del Gobierno de Vichy y bajo la autoridad militar alemana directa. El País Vasco español contaba con una estructura industrial y naval, con puertos como el de Bilbao y el de Pasajes. En el lado francés Bayona era sin ninguna duda un puerto secundario por su tráfico e infraestructura pero con un *hinterland* que le confería cierta relevancia para las autoridades alemanas de ocupación. En un radio de pocos kilómetros –además de las instalaciones portuarias– se encontraba un alto horno y una empresa química en Boucau (Pyrénées Atlantiques), una fábrica de pólvora y otra de pistolas en el barrio de Blancpignon y el aeropuerto de Parme, en Anglet, perteneciente a la empresa Bréguet que además de servir de escuela de entrenamiento para los pilotos nazis, incluía una fábrica de aviones que durante la ocupación se dedicó a la fabricación de componentes de los cazas *Focke Wulf* 189 y 190, a la reparación de los *Junkers* y al desarrollo de nuevos proyectos bajo la dirección de la fábrica alemana *Blohm & Voss*¹.

España fue, primero, un país teóricamente neutral –luego “no beligerante”– pero ligado al Eje por múltiples lazos políticos, económicos e ideológicos surgidos de la guerra civil. La colaboración entre las autoridades franquistas y las nazis será estrecha durante toda la guerra y en todos los ámbitos y sólo se verá atenuada por las presiones aliadas a medida que el conflicto bélico vaya tomando una dirección contraria a los intereses del fascismo internacional. La proximidad geográfica de ambos países abría grandes posibilidades al tráfico comercial, terrestre y marítimo, que fueron aprovechadas por ambos lados.

En la I Guerra Mundial las circunstancias habían sido muy distintas, aunque la situación de neutralidad de España había sido similar y había propiciado un amplio intercambio comercial con los beligerantes. El País Vasco participó en la guerra, en este ámbito, manteniendo activas relaciones con el bando aliado que contaba con fuertes simpatías entre la población.

1. LACROZE, Jean: “Blohm & Voss 144, un coucou allemand dans un nid français”, en *Le Fana de l'Aviation*, nº 322, septembre 1996.

Al estallar la guerra, en julio de 1914, se produjo una gran demanda de buques neutrales para el tráfico marítimo al haber sido incautados o intervenidos los de los países en guerra por sus respectivas Marinas nacionales. Este aumento espectacular del tráfico provocó inmensos beneficios en las navieras españolas y particularmente en las vizcaínas, donde se encontraba el grueso de la flota mercantil. Entre los años de 1917 y 1918 se constituyeron en Vizcaya trece sociedades navieras, aunque algunas se domiciliaron en Guipúzcoa debido a su menor presión fiscal. El tráfico internacional –entre los diferentes puertos de Europa (Mediterráneo, Atlántico, Mar del Norte o Báltico)– suponía asumir grandes riesgos y en él intervinieron los buques vizcaínos, particularmente los de la naviera “Sota y Aznar”, que participó activamente en el tráfico de carbón inglés, cuya exportación se encontraba entonces restringida pero que seguía siendo necesario en toda Europa. El Gobierno británico concedía fletes para los puertos del Atlántico y del Mediterráneo pero exigía a cambio que los buques neutrales le aportasen de vuelta hierro y diferentes minerales, así como vituallas, todo ello necesario para el esfuerzo de guerra. De la Sota se vio pues en parte obligado a aceptar este planteamiento ya que en caso contrario hubiese perdido el suministro de carbón inglés para sus numerosos clientes y se hubiese visto en la imposibilidad de exportar sus minerales. Por ello alquiló parte de sus barcos en régimen de “time charter”, es decir en fletes temporales, al Almirantazgo británico, ayudando así a cubrir las necesidades de abastecimiento de este país. La naviera “Sota y Aznar” consiguió cupos de carbón inglés de manera prioritaria, contribuyendo a ello, en gran manera, Norton, el representante de la empresa vizcaína en Gran Bretaña que logró establecer estrechos lazos con el ministro británico de Marina.

Al declarar Alemania la guerra submarina total, contra Gran Bretaña fundamentalmente, dando orden de no respetar a los mercantes neutrales que comerciasen con ella, el riesgo aumentó y las pérdidas se multiplicaron.

La flota mercante vizcaína sufrió las consecuencias de la política bélica de Alemania como queda reflejado en el siguiente cuadro:

PÉRDIDAS DE BUQUES DE LA FLOTA VIZCAÍNA DE 1914 A 1918		
Causa de la pérdida	Número de buques	Tonelaje
Accidentes de mar	29	65.074
Choque con minas	6	14.617
Torpedeamiento	61	131.076
TOTALES	96	210.767

La naviera “Sota y Aznar”, incluyendo a su filial, la “Compañía de Navegación Internacional”, perdió 16 buques que sumaban 28.376 toneladas de registro bruto por causas relacionadas con la guerra. Esto suponía el 18% de las pérdidas de toda la marina mercante española. Fallecieron 68 marinos embarcados en buques vascos. Entre los buques vascos de mayor tonelaje hundidos por los alemanes se encontraban el “Mendibil-Mendi” de 4.719 tn. y el “Telesfora”, de 4.069. Pero estas pérdidas no hicieron que la flota vizcaína disminuyese sino que, por el contrario, al calor del negocio conoció una gran expansión. El número de buques que era de 140 en 1914, pasó a 158 en 1920, y el de toneladas aumentó de 549.150 a 765.714.

Sin embargo, la venta de buques al extranjero por parte de las navieras vascas provocó las acusaciones de estar al servicio de intereses extranjeros, particularmente británicos, y de quitar trabajo a los marineros autóctonos, de manera que se llegó a prohibir la venta de buques superiores a 500 tn. de registro bruto. Incluso la ley de subsistencia promulgada en 1916, previó la posibilidad de incautar buques por necesidades de abastecimiento de la población.

La participación de la naviera “Sota y Aznar” en el tráfico mercante con Gran Bretaña durante la guerra hizo que el Gobierno británico concediese por decreto real, a Ramón de la Sota y Llano, el 9 de marzo de 1921, el título de “Sir Knight Commander of the Order of the British Empire” por ser “buen amigo de Inglaterra y sus nacionales”. El cónsul británico en Bilbao, Madden, subrayaba en la ceremonia en la que le fue impuesta la orden, el 29 de abril de este mismo año, “cómo los buques del señor Sota, con sus valientes tripulaciones, se hacían a la mar cargados con minerales para Inglaterra, desafiando la campaña submarina”.



De la Sota participó activamente en la fundación de los astilleros “Euskalduna” que surgió ante el aumento creciente de la demanda de construcción de buques y reparaciones agravadas por las restricciones de materiales de hierro y acero, el encarecimiento de las materias primas y la falta de bienes de equipo, así como por la elevación de los salarios. A finales de 1918, “Sota y Aznar” encargó la construcción de nuevos buques a “Euskalduna” y también a algunos astilleros británicos. De la Sota se convirtió entonces en la primera empresa naviera española y en una de las más importantes de Europa. De los 16 buques que contaba en 1919 pasó a tener 40 al finalizar 1922.

2. TRÁFICO MARÍTIMO Y COMPAÑÍAS NAVIERAS AL SERVICIO DE LOS ALEMANES

Ya desde el comienzo de la guerra civil los alemanes habían buscado hacerse con el mineral vizcaíno para incorporarlo a los planes de producción de armamento contemplados en el plan cuatrienal dirigido por Goering. Para ello tuvieron que vencer diferentes dificultades, como la legislación franquista que limitaba las inversiones extranjeras y la competencia británica que presionaba en sentido contrario a sus intenciones y que contaba con una implantación tradicional. La alianza política de Franco con el Eje y la considerable deuda contraída durante la guerra civil con los alemanes permitieron, una vez estallada la guerra mundial, la explotación de las minas españolas y en particular de las vizcaínas, en beneficio del esfuerzo de guerra alemán. No existen trabajos específicos en la historiografía actual sobre este tema pero es indudable el interés alemán en el mismo, más aún a partir de la ocupación de Francia que facilitó considerablemente las relaciones. El destino de estos minerales fue en primer lugar Bayona donde una parte fue aprovechada en las forjas del Adour situadas en la barra del río de este nombre, en la población de Boucau, y otra parte exportada hacia Alemania o Bélgica. Durante cierto tiempo este tráfico se efectuó por medio de camiones que recogían los minerales en diferentes almacenes de la geografía española y los conducían, a través de la frontera de Irún, al territorio francés ocupado. Puede ser también que ambos métodos, el terrestre y el marítimo, se utilizasen simultáneamente. En cualquier caso la navegación de cabotaje hacia Bayona se organizó tempranamente. Una estadística global del tráfico entre Bilbao y Bayona durante la guerra mundial, sin especificar el carácter de las mercancías, nos puede dar una idea de las variaciones de este tráfico, teniendo en cuenta que el 27 de junio de 1940 este último puerto pasó bajo control alemán. A partir de este momento la naturaleza del tráfico varía notablemente.

En plena guerra civil los nazis alemanes y los fascistas italianos parecían interesarse por la flota vasca. El comandante francés Robert Monnier, asesor del presidente Aguirre en asuntos militares e informador del *Deuxième Bureau* del Ejército francés, transmitía, en 1938, a sus superiores un informe sobre la apropiación de barcos vascos por parte de los aliados de Franco²:

NOMBRE ORIGINARIO	NUEVO NOMBRE	NUEVO PABELLON
“Azkarai-Mendi”	“Blanca”	Alemán
“Artxanda-Mendi”	“Siena”	Italiano
“Ayala-Mendi”	“Elise”	Alemán
“Júpiter”	“Arezzo”	Italiano
“Indauchu”	“Sulmona”	Italiano
“Arantza-Mendi”	“Lecce”	Italiano
“Kauldi”	“Perugia”	Italiano
“Arrate-Mendi”	“Ellen”	Alemán
“Bachi”	“Bologna”	Italiano
“Bizkaya”	“Padova”	Italiano
“Cilurnum”	“Bosenta”	Italiano
“Uribitarte”	“Corenza”	Italiano
“María Victoria”	“Potenza”	Italiano
“Manu”	“Marion”	Alemán

2. “Note sur la situation en Espagne au 8 septembre 1938”. Servicio Histórico Militar. Leg. 56, armario 46, carpeta 6.

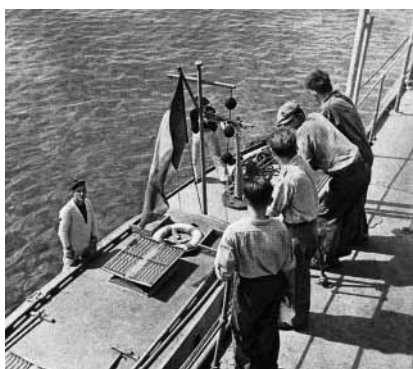
Del Norte de España –Bilbao, pero también Pasajes, Vigo, etc.– llegan los minerales necesarios al esfuerzo de guerra nazi como el hierro, cinc, espato de flúor, cobre, pirita, estaño, lingotes– sin contar el tráfico clandestino de wolframio que tantas preocupaciones dará a los servicios aliados³. El primer buque alemán que entró en Bayona el 12 de agosto, tras la derrota francesa, fue el “*Euler*” de 943 trb. proveniente de Bilbao, en lastre. Días después lo hacía el “*Nordmeer*” de 3137 trb. desde San Juan de Luz.

PUERTO DE BAYONA. 1940-43

Año	Movimiento de buques		Tráfico en toneladas	
	Salidas	Entradas	Importaciones	Exportaciones
1940	159	174	196.922	56.804
1941	668	659	172.042	15.465
1942	1507	1504	434.947	23.496
1943	764	765	260.173	34.015

En marzo de 1942, la avería de uno de estos buques que cubrían el tráfico Bilbao-Bayona que tuvo que ser conducido al puerto de Pasajes, atraía la atención del agregado naval francés en Madrid quien señalaba en su informe a Vichy que se trataba del vapor “*P.J.P.*” que transportaba 120 toneladas de mineral desde Bilbao, figurando como armador Robert Amiano de La Rochelle (Charente-Maritime) y como consignatario en Bilbao la empresa alemana “*M. Hoppe*” y en Bayona, *M. Forgues*⁴.

Unas veces se utilizaron buques de bandera alemana –de origen muy variado, provenientes de las presas de guerra y del saqueo organizado por los nazis en todos los países vencidos de Europa– aunque se buscó en un determinado momento transportar la carga en buques con pabellón español, bien contratando pequeñas navieras autóctonas, bien intentando comprarlas.



La España franquista, teóricamente neutral durante la II Guerra Mundial pero claramente favorable al Eje, fue vista siempre con recelo por los Aliados. Aquí podemos ver el registro por la Marina francesa de un buque español sospechoso de abastecer al enemigo desde un puerto neutral en el mes de abril de 1940. (Revista “La guerre aérienne et navale”, nº 174, 1940).

3. HAULON, Maurice: “Le mouvement des navires dans le port de Bayonne au cours de la Deuxième Guerre Mondiale”, en *Passé, Présent et Avenir du Port de Bayonne*, Bayonne, 1999.
 4. “Attaché Naval à Madrid. Lettres-Notes-Comptes rendus de Renseignements. 1942-1945”. Service Historique de la Marine. Paris. 2 BB7 M4.

Pero incluso en los buques con pabellón alemán la tripulación era en su mayor parte española y frecuentemente vasca. En agosto de 1942, el cónsul franquista en Bayona, José M. Bermejo se quejaba ante el ministro de Asuntos Exteriores de la actitud de las fuerzas alemanas de ocupación que en vez de vigilar a honrados ciudadanos españoles –léase franquistas– deberían –decía– estar atentas “*siquiera un poco a las tripulaciones españolas de esos barquitos alemanes que efectúan varios viajes semanales para transportar el mineral de hierro de Bilbao a este Puerto, tripulaciones que, además de propalar toda clase de bulos y rumores alarmantes entran en contacto, tan pronto como el barco atraca al muelle, con los elementos más indeseables entre los refugiados políticos españoles*”⁵. En efecto, marinos vascos, muchas veces impelidos por la necesidad, participaron de una manera u otra en este tráfico con los alemanes, algunos incluso desde el exilio. En esta situación se encontró Antonio Casto Ugarte, natural de Las Arenas (Vizcaya), de 38 años de edad en aquella época, a quien la sublevación militar le cogió en Herrera (Guipúzcoa), siendo posteriormente evacuado a Bilbao. Aquí embarcó en la pareja de pesca “*Danak Ondo*” y “*Marce*” que realizó labores de desminado por cuenta de la Junta de Defensa de Vizcaya hasta que fue incorporado a la Marina Auxiliar de Guerra de Euzkadi en diciembre de 1936 como 1º oficial de la lancha rápida “*Txepetx*” y, más tarde, al *bou Araba* como capitán. El 15 de junio, poco antes de la caída de Bilbao, evacuó a Bayona, trasladándose en julio al puerto belga de La Panne donde comenzó a trabajar para un armador de barcos pesqueros hasta el 14 de junio de 1940. Este día, cuando estaba dedicado a las faenas de pesca, recibió la orden del armador de dirigirse al puerto francés de Arcachon (Gironde) al que llegó un día antes de la entrada de las tropas alemanas. Requisados los barcos por las autoridades de ocupación marchó al puerto de La Pallice (Charente-Maritime) a entregarlos, siendo las tripulaciones repatriadas a Bélgica. Allí Ugarte se estableció de nuevo en La Panne donde comenzó a trabajar para una empresa alemana, haciendo la travesía diaria al puerto francés de Dunkerque hasta que un día, el 21 de diciembre de 1941, las autoridades alemanas de ocupación le informaron que era reclamado por la *Kommandantur* de Calais ofreciéndole participar en un convoy de barcos, al mando de uno de ellos como capitán, con destino a Bilbao. Así marchó al mando del “*Tim*”, junto con otros cuatro buques costeros holandeses procedentes de Delfzijl (Holanda), enfilando hacia Bayona, acompañado de otro vasco en parecida situación, Moisés Larrabeiti. El convoy iba escoltado por un patrullero alemán a la cabeza y otro en cola. Antes de llegar a Calais, cerca del puerto, los dos patrulleros se perdieron en la niebla, embarrancando uno de ellos en la playa. Al acercarse al puerto de Calais el patrullero de proa chocó con una mina y se hundió, con un balance de varios muertos y heridos. El convoy que marchó haciendo muchas escalas y pegado a la costa para evitar el hostigamiento aliado, tardó 4 meses en llegar a Bilbao, donde entró en puerto el 30 de abril de 1942⁶.

La empresa que organizaba el tráfico entre Bilbao y Bayona era “*Minerales de España, S.A.*”, cuya dirección telegráfica era “*MINI ESPAÑA-BILBAO*”, una de las empresas del *holding* de SOFIN-DUS dirigido por Bernhardt desde Madrid. Este personaje era, sin ninguna duda en este momento, uno de los más importantes representantes de la Alemania nazi en la España de Franco que concentraba en sus manos poder económico y poder político superior en algunos casos al del propio embajador. Esto lo debía indudablemente a sus valiosos servicios prestados a la causa franquista a cuyo triunfo había contribuido decisivamente. En su origen Johannes Bernhardt era un fracasado comerciante originario de Hamburgo que había emigrado a Tetuán en los años veinte y posteriormente, en 1933, se había afiliado al NSDAP. Como representante de varias casas comerciales alemanas en el protectorado español entabló estrechas relaciones con los militares españoles allí destinados de manera que al estallar la sublevación franquista se puso a su disposición inmediatamente, marchando ya el 23 de julio a Berlín con la petición de Franco a Hitler de ayuda en aviones de combate y transporte, armas ligeras y artillería. Sus entrevistas con Hess, Goering y el mismo Hitler, consiguieron la participación de la Alemania nazi en la guerra civil a favor de Franco lo que hizo de él uno de los personajes alemanes más influyentes en España durante la guerra civil y también después durante la guerra mundial. Para canalizar y controlar la ayuda a Franco fundó muy pronto, ya en julio de 1936, la HISMA (Hispano-Marroquí de Transportes S.L.) y casi paralelamente, en Alemania, para su control, la ROWAK (*Rohstoffe und Waren Einkaufsgesellschaft GMBH*). Bajo la experta dirección de Bernhardt, la HISMA-ROWAK que se transformaría posteriormente, en 1938,

5. Bayona, 21 de agosto de 1942. Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores. Madrid. L- 2154. Expediente 1. En adelante AMAE (M).

6. Documentación varia facilitada por Juan Pardo San Gil. El “*Tim*” sería uno de los últimos buques en entrar en Bayona –junto con el “*Maribel*”– en agosto de 1944, pocos días antes de la liberación del territorio vasco-francés.

en SOFINDUS (Sociedad Financiera Industrial, S. A.)-ROWAK, se convirtió en un amplio *holding* de empresas cuya finalidad fue la de penetrar en el mercado español, controlar el flujo económico entre ambos países, hacerse con las materias primas necesarias al esfuerzo de guerra nazi y luchar contra la influencia de los países aliados. Para ello invirtió y creó empresas de transportes, navieras, mineras –abarcando un amplio campo: plomo, hierro, cinc– con especial dedicación al wolframio, industrias químicas y textiles, productos agrarios, etc.

Gran importancia tuvieron desde el primer momento, para llevar a cabo las exportaciones desde Portugal y España hacia Alemania o la Europa ocupada, las compañías de transporte. Así, desde 1940 se crearon cuatro nuevas compañías con esta finalidad –a las que habría que añadir la “Marion” activa desde la guerra civil–: la “Agencia Lesser”; la “Compañía IROMA”; “E. Bauer Transport” y “Laboremus”.

En Francia el tráfico estaba bajo la dirección del Dr. Mann, de la “*Militärverwaltung Im Auftrage*”, en contacto con el *Direktor* Bauer, que era el representante de la SOFINDUS en España para estas operaciones a través de su compañía de transportes. En Bilbao, una de las piezas claves que aparece en la documentación alemana, era don Juan Raskop, citado frecuentemente en la correspondencia como “*Mein Lieber Don Juan*”, que aparecerá al final de la guerra en las “listas negras” aliadas cuya detención y deportación a Alemania se exigía al Gobierno español.

Según una estadística de la época, de enero a junio de 1944 se habían exportado a Francia, desde Bilbao, 30.311 toneladas de mineral. Las minas de las que se extraía el mineral que se exportaba en 1944 eran: la “Abandonada Rubio” y “San Luis Rubio”, en Olaveaga; “Malaespera Rostspat”, “Paulita Rubio”, “Bilbao Rostspat”, “Mamé Rostspat”, “Uribe Rostspat” y “Petronila Rubio”, en Triano; “Berango Escarp Rubio” en Galdames; “Setares Rubio” y “Sorpresa Rubio”, en Saltacaballo; “Encantada Rubio”, “Rosario Rubio” y “Cadura Rubio” en Castro Urdiales; “Catalina Rubio”, “Urto Rubio”, “Irún y Lesaca Rostspat”, en Irún, etc.

Desde Bilbao, y bajo la autoridad de Bauer, participaban compañías alemanas privadas unidas a los intereses nazis o filiales del *holding* nazi. El famoso Lipperheide, el alemán asentado en Bilbao antes de la guerra y ligado a los intereses mineros y metalúrgicos vizcaínos, mantenía indudablemente una estrecha relación con las autoridades nazis. Su nombre figura en la documentación nazi de la época y, sin duda, fue uno de los motivos de que se le incluyese en las listas negras aliadas del final de la guerra⁷. Juan Raskop, desde Bilbao, actuaba también como consignatario del tráfico marítimo con Bayona, como se ha dicho más arriba, al igual que otras casas como “Hoppe y Compañía” de Bilbao y “E. Erhardt y Cía, Ltda” con representación en Bilbao y Pasajes, fichadas también ambas como empresas enemigas en las listas negras aliadas. En este último puerto, “M. Ansó” figuraba como representante de “M. Hoppe”. La empresa francesa “Saint Gobain”, colaboraba igualmente en este tráfico desde sus instalaciones de Boucau que trabajaban para los nazis, facilitando parte de la infraestructura en los puertos, concretamente grúas de carga y descarga, según consta en un documento de abril de 1944. Este tráfico continuaba hasta Burdeos, bien por vía marítima, bien por vía terrestre. La dirección del mismo se encontraba en la capital aquitana, con la denominación de “*Inspektionareise Bordeaux und Bayonne*”. El tráfico terrestre en el interior de Francia se hacía en gran parte por ferrocarril, pero ya en marzo de 1944 las dificultades habían aumentado considerablemente, por razones bélicas, tardándose muchos días en efectuar los desplazamientos que generalmente conducían al norte de Bélgica o a la zona del Rhür.

En una carta del 20 de junio de este año, apenas dos semanas después del desembarco aliado en Normandía, dirigida al Dr. Unverzagt encargado del tráfico en la administración militar en Francia, se señalaba que el tráfico entre Bilbao y Bayona continuaba sin interrupción pero que en los almacenes de Bayona se acumulaban 54.000 toneladas de mineral lo que hacía que éstos se encontrasen saturados y al máximo de su capacidad. Era pues necesario organizar su transporte por ferrocarril desde Bayona aunque las dificultades en este sentido eran enormes. Si no, opinaba que habría que tomar alguna decisión sobre las importaciones provenientes de España⁸.

7. En un carta de esta época se hace mención a envíos de pequeños paquetes y cajas, vía militar, por parte de su secretaria: “*Das fragliche Kistchen ist seinerzeit von mir ebenso wie das Päckchen der Sekretärin von Herrn Lipperheide per Feldpost abgeschickt worden*”. Documentación nazi, en alemán, sobre el tráfico de mineral entre Bilbao y Bayona. 1940-1944. Archives Nationales. Paris. AJ 40-845.

8. Documentación nazi, en alemán, sobre el tráfico de mineral entre Bilbao y Bayona. 1940-1944. Archives Nationales. Paris. AJ 40-845.

La empresa alemana que se encargaba de este tráfico era la "Haeger und Schmidt GMBH", desde su agencia de París. Estas dificultades, con el aumento proporcional del riesgo en la navegación, hizo que Juan Raskop viese necesario la instalación de aparatos de radio en los principales buques que, en la primavera de 1944, se dedicaban a este tráfico: "Scharlachberger", "Rastenburg", "Baldur", "Hochheimer", "Midsland", "Sperber", "Bordsee" y "Nordfels"⁹. Con otros fines, indudablemente de espionaje de las actividades aliadas, la Compañía "Hispano Radio Marítima" de Bilbao, había instalado en 1941 un sistema perfeccionado de transmisiones en un pesquero español, el "Segundo Enrique" de 100 toneladas y casco de madera que había sido construido en 1929 en Vigo y faenaba en pareja con el "Primer Enrique". Pero el director de la compañía había informado al agregado naval británico, Hillgarth, del hecho por lo que no fue difícil apresar al pesquero cuando se hallaba cumpliendo algunas de sus misiones en aguas del Estrecho. Conducido a Gibraltar su patrón fue interrogado por los británicos a los que confesó que trabajaba para los nazis, siendo posteriormente encerrado en un campo de concentración hasta el final de la guerra¹⁰. Ante la gravedad de la situación, Hillgarth propuso a Londres actuar contra los transportes alemanes hundiéndolos mediante la colocación de bombas-lapas o intentar sobornar a sus capitanes para que se dejaran capturar¹¹.

Una relación del tráfico, en buques alemanes, entre Bilbao y Bayona en el primer semestre de 1944, poco antes de interrumpirse debido a la liberación de los territorios costeros vasco-franceses en el mes de agosto, puede darnos una idea más detallada del mismo:

TRÁFICO MARÍTIMO, CON BUQUES ALEMANES, BILBAO-BAYONA. ENERO-JULIO 1944

Fecha	Nombre del barco	Capitán	Consignatario	Origen	Armador	Toneladas de carga
22 de enero de 1944	"Baldur"	V. Bohnsack				6.048 (sin especificar)
24 de marzo de 1944	"Kauldi"				"Franco-Belga Rostpat aus Dampfer"	
Abril (?) 1944	"Rastenburg"	Karl Borgmann				5.839 de carbonato calcinado
21 de abril de 1944	"Nordfels"	W. Frase				1.747 de mineral
21 de abril de 1944	"Hochheimer"	J. Rief				2.190 (sin especificar)
22 de abril 1944	"Sperber"	B. Meyer				1.191 de mineral
22 de abril 1944	"Bordsee"	C. Jeschke				1.148 de mineral
26 de abril de 1944	"Rastenburg"	Karl Borgmann		Mina "Saltacaballo" Castro Urdiales		890 (sin especificar)
28 de abril de 1944	"Midsland"	Edgar Moeller				1.179 de mineral
10 de julio de 1944	"Midsland"	Edgar Moeller				1.214 de mineral
22 de julio de 1944	"Midsland"	Edgar Moeller				1.198 de mineral
24 (?) de julio de 1944	"Scharlachberger"	Otto Zurmuehe	"Hoppe y Compañía. Bilbao"	Mineral Rubio de Olaveaga de la Minas "Abandonada" y "San Luis" y Carbonato del "Coto Franco-Belga".		3.730 de mineral y carbonato calcinado

9. Documentación nazi, en alemán, sobre el tráfico de mineral entre Bilbao y Bayona. 1940-1944. Archives Nationales. París. AJ 40-845.

10. ROS AGUDO, Manuel: *La guerra secreta de Franco (1939-1945)*, Crítica, Barcelona, 2002, pág. 115. También JUÁREZ, Javier: *Madrid Londres Berlin. Espías de Franco al servicio de Hitler*, Temas de Hoy, Madrid, 2005.

11. ROS AGUDO, Manuel: *La guerra secreta de Franco (1939-1945)*, Crítica, Barcelona, 2002, pág. 117.

Los Aliados –que incluso dedicaron una flotilla de submarinos, el “Submarine Squadron 203”, con base en Rosneath a esta tarea– no podían dejar actuar impunemente a los nazis y llevaron a cabo de manera sistemática una serie de operaciones destinadas a impedir este tráfico enemigo en el Golfo de Vizcaya, de las que, de manera cronológica, se incluyen a continuación las más importantes¹²:

- Del 31 de mayo al 15 de junio de 1941: patrulla del submarino francés de las Fuerzas Navales de la Francia Libre (FNFL) “*Rubis*” en el golfo de Vizcaya.
- Del 8 al 20 de enero de 1942: nueva patrulla del “*Rubis*” en el golfo de Vizcaya y minado de la zona comprendida entre San Juan de Luz y Bayona.
- Del 27 de mayo al 14 de junio de 1942: nuevo crucero del “*Rubis*” en la costa vasca, sembrando un campo de minas al norte de Bayona.
- Del 30 de junio al 15 de julio de 1942: Cuarta patrulla del “*Rubis*” sobre el golfo de Vizcaya. Labores de minado al norte de Arcachon (Gironde).
- Del 8 al 18 de agosto de 1942: Quinta patrulla del “*Rubis*”, al mando del comandante Rousselot. El 14 de agosto sembró 32 minas entre Arcachon y Lacanau-Océan.
- El 18 de agosto de 1942 chocó con una de estas minas el patrullero alemán “*V-406/Hans Loh*”, de 464 toneladas, que se hundió a 45° 3’ Norte, 1° 34’ Este.
- 22 de septiembre de 1942: el patrullero alemán “*V-600*”, de 769 toneladas, resultó averiado al chocar contra otra mina frente a Arcachon.
- 25 de enero de 1943: el submarino estadounidense “*Shad*”, al mando del comandante Mac Gregor, lanzó dos torpedos contra el mercante alemán “*Nordfels*”, de 1.214 trb., al Norte de Bilbao, poco después de salir del puerto. Fue alcanzado ligeramente teniendo que regresar.
- 19 de febrero de 1943: el submarino norteamericano “*Blockfish*”, al mando del comandante Davidson, lanzó cuatro torpedos contra dos patrulleros alemanes al norte de Bilbao, alcanzando con uno de ellos al “*V-480 Haltenbank*”, de 432 trb. que se hundió a 43° 29’ Norte y 2°, 57’ Oeste. El segundo patrullero contrató lanzando cargas de profundidad que causaron averías al submarino.
- Del 29 de junio al 16 de julio de 1943: sexto y último crucero del submarino francés “*Rubis*” en el golfo de Vizcaya, minando la zona de Biscarrosse.
- 10 de julio de 1943: el mercante alemán “*Bordsee*”, de 950 trb. chocó contra una mina frente a La Courbe (Gironde) sufriendo importantes averías. Esta mina era una de las sembradas días antes, el día 5 de julio, por el “*Rubis*”.

Entre el 20 y el 21 de mayo de 1944, el submarino británico “*Sceptre*”, al mando del comandante MacIntosh, atacó frente a Bilbao al “*Hochheimer*”, de 1.762 trb, que iba protegido por los patrulleros alemanes “*V-402*” y “*V-405*”, alcanzando con sus torpedos al mercante que se hundió a las 0h 45. Dos días más tarde, el 23 de mayo, el “*Sceptre*” atacó de nuevo frente al cargadero de Saltacaballo, esta vez al “*Baldur*” (antiguo “*Jacob Christensen*”), de 360 trb, que se hundió a la altura de Castro Urdiales, destruyendo las instalaciones de carga, muriendo gran número de alemanes y algunos españoles, lo que provocó las protestas oficiales de las autoridades franquistas¹³. La información había sido transmitida por el agente del MI6 en el Consulado británico de Bilbao, Arthur Dyer, ayudado por su colaborador Manolo Zulaica. Por otra parte, el “*Midsland*”, de 1.085 trb. fue hundido en agosto de 1944 en Burdeos; el “*Bordsee*”, de 959 trb. fue capturado en la misma época en Saint Nazaire (Loire-Atlantique) y el “*Sperber*”, de 898 trb, al final de la guerra, en 1945.

12. Información extraída de los siguientes libros: ROHWER, Jürgen: *Axis Submarine Successes of World War Two. German, Italian and Japanese Submarine Successes, 1939-1945*, Naval Institute Press, Annapolis, Maryland, 1999. Del mismo autor: *Allied Submarine Attacks of World War Two. European Theater of Operations, 1939-1945*, Naval Institute Press, Annapolis, Maryland, 1997. También: E. CHALINE et le CV P. SANTARELLI: *Historique des Forces Navales Françaises Libres. Marine Nationale. Service Historique de la Marine*, Paris, 1989.

13. Testimonio de Arthur Dyer. Murguía, Álava, 1995.

En un momento dado los alemanes, cuando las necesidades de aumentar el tráfico marítimo crecieron y se redujeron los recursos propios, se plantearon la adquisición de buques sueltos aprovechando a "hombres de paja" de nacionalidad española o bien mediante el amplio tejido de sociedades legalmente españolas pero controladas por los servicios alemanes que, generalmente conducían a Bernhardt y a la SOFINDUS-ROWAK. Además del tráfico ordinario de mineral por la costa vasca, pronto hubo que añadir al esfuerzo bélico las necesidades creadas por la exportación del wolframio que si bien se hicieron en gran parte vía terrestre, mediante los camiones de la empresa "Marion" y otras, utilizó también la infraestructura creada para la navegación de cabotaje hacia Bayona. Cuando Franco, debido a las presiones de las embajadas aliadas, tuvo que reducir primero y prohibir luego oficialmente la venta de wolframio, el contrabando de este mineral se efectuaba también por mar. Así los servicios aliados detectaron en febrero de 1944 que el mercante español "Kauldi" de 3.000 toneladas, perteneciente a la compañía "Bachi", con sede en Bilbao y bajo control alemán, había transportado un importante cargamento de wolframio a San Juan de Luz¹⁴.

Pero además, las enormes pérdidas producidas por los Aliados en los diferentes frentes pero particularmente en el Mediterráneo, hizo que los alemanes pensasen en adquirir pequeñas navieras españolas que, a ser posible manteniendo el pabellón nacional, se pusiesen al servicio del abastecimiento de las tropas alemanas enzarzadas en duras batallas en África que debido a la eficacia del bloqueo aliado veían sus suministros reducirse peligrosamente. Para ello debían vencer la atenta vigilancia de los servicios aliados que en España observaban detenidamente todos los movimientos y maniobras de los nazis y presionaban cada vez más intensamente a Franco. Por esta razón, Bernhardt, a través de la SOFINDUS y utilizando testaferros u "hombres de paja" españoles, adquirió o creó diversas compañías navieras con este objeto. Éstas fueron la "Compañía Comercial Marítima de Transportes S.A.", conocida como Sociedad naviera TRANSCOMAR, con un capital social de 2,1 millones de pesetas; la "Naviera Ibérica S.A. (NISA) con 4 millones de pesetas y la "Naviera Bachi S.A." con un capital social en el momento de su constitución de 7,5 millones de pesetas. Los servicios aliados, como ocurrió en el caso del wolframio, tuvieron que competir también en este ámbito con los nazis y así, desde la embajada británica, su agregado financiero, Hugh Ellis-Rees, se implicó, en julio de 1941, en una dudosa operación financiera con el millonario y armador Juan March para la compra de buques españoles con el fin de evitar que cayesen en manos de los alemanes que estaban ya entonces desarrollando su programa de adquisición de medios de transporte marítimos para sus abastecimientos en el Mediterráneo¹⁵.

Los hermanos Astigarraga, Enrique y Eduardo, eran propietarios o importantes accionistas de la naviera "Bachi" fundada en Bilbao en 1901 que estuvo también registrada como "Hijos de Astigarraga". El primero era presidente y el segundo miembro del Consejo de Administración de la "Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques", fundada en Bilbao a comienzo del siglo XX. Como declararía el mismo Bernhardt después de la guerra a los expertos de la Comisión Aliada de Control, la SOFINDUS que él dirigía había recibido en junio de 1942 tres remesas de oro directamente desde Alemania, en total seis toneladas, procedentes de los fondos de la ROWAK, que fueron dedicadas a la compra de la compañía "Bachi"¹⁶.

Según un informe de marzo de 1942 del agregado naval *petainista* en Madrid, el contra-almirante Delaye –pasado más tarde al bando de Giraud– en el que daba cuenta a sus superiores de una conversación con Jesús Rotaeché, secretario de la Marina Mercante franquista, éste se manifestaba contrario a que los alemanes comprasen navieras españolas. Por ello –informaba Delaye– se había opuesto a la compra de la naviera vizcaína "Bachi" cuyos buques debían ser trasladados al Mediterráneo Oriental al servicio de los alemanes debido a la fuerte escasez de transportes para abastecer al *Afrika Korps*. Días después le había insistido en que su relación con los alemanes era muy tensa debido a que éstos habían dado la orden al gerente de "Bachi" para que trasladase sus buques a aquella zona de guerra. El Gobierno español se oponía a que barcos batiendo el pabellón español fuesen enviados a un frente bélico por temor a las represalias que podían tomar los Aliados, retirándoles los *navicerts*, imprescindibles para la navegación y por lo tanto para el abastecimiento de España. Rotaeché había amenazado con la cárcel al gerente en el caso de que desobedeciese sus órdenes y había informado a los capitanes de los buques que detendría a sus familias. Meses después, en octubre, el asunto de la navie-

14. Archives du Ministère des Affaires Etrangères. Paris. Guerre 1939-1945. Alger. CFLN-GPRF. Vol. 1270. pág. 217. En adelante AMAE (P).

15. MARTÍN ACEÑA, Pablo: *El oro de Moscú y el oro de Berlín*, Taurus historia, Madrid, 2001, pp. 307-10.

16. MARTÍN ACEÑA, Pablo: *El oro de Moscú y el oro de Berlín*, Taurus historia, Madrid, 2001, pág. 332.

ra "Bachi" seguía sin arreglarse y los alemanes insistían en poder disponer de los barcos según sus necesidades. Rotaeche sólo estaba dispuesto, según sus declaraciones a Delaye, a permitir que estos barcos mantuviesen el tráfico entre los puertos mediterráneos españoles y el puerto francés de Marsella¹⁷. Por cierto que este mismo agregado naval remitía a Vichy, por estas mismas fechas, una nota informativa sobre el empresario vasco Ramón Vicuña, ya fallecido, propietario de la mayoría de las acciones de la "Compañía Naviera del Bidasoa", de quien se señalaba que era "separatista vasco" y que antes de la guerra vivía en Portugalete, habiéndose refugiado en Francia a la caída de Bilbao. Se decía que Nicolás Franco había comprado las acciones de la empresa a cambio de permitir a su viuda y a su familia volver a España, lo que según parecía habían hecho¹⁸.

Sin embargo, y a pesar del discurso de algunas autoridades franquistas, los barcos de la "Bachi" y otros comprados por la TRANSCOMAR terminaron acudiendo al frente y poniéndose al servicio del esfuerzo de guerra alemán. Estos mercantes y pesqueros españoles fueron en un principio destinados por los alemanes al transporte de avituallamiento en dos fases: desde el Levante español hasta Génova y de allí al Egeo llegando en ocasiones en alguno de sus viajes hasta la isla de Creta. Pero los Aliados actuaron en consecuencia y a pesar de portar el pabellón español torpedearon a dos de sus barcos en un corto espacio de tiempo, algo más de una semana. El 26 de febrero de 1943, el submarino británico "Torbay", adscrito a la 1ª flotilla de submarinos de Alejandría, al mando del comandante Clutterbuck, lanzó cuatro torpedos frente a Cannes contra el mercante "Juan de Astigarraga" (3.560 trb.) que se hundió a una milla al norte del cabo Mele y a tan solo tres millas de San Remo. Días después, el 6 de marzo, otro submarino británico, el "Taurus", al mando del comandante Wingfield, lanzó a su vez –sin éxito– cuatro torpedos contra el mercante "Bartolo", ex "War Zephyr" y ex "Algorta" (3.118 trb.), que había sido construido en Gran Bretaña en 1918 y pertenecía también a la naviera "Bachi". Pero apenas dos horas después del primer ataque, lanzó otros dos torpedos contra el mercante, que se encontraba frente a Marsella, alcanzándole esta vez de lleno, provocando su hundimiento posterior.

La propaganda alemana aprovechó la ocasión para acusar a los Aliados de no respetar la neutralidad española e incluso la revista "Signal", un eficaz instrumento de la propaganda nazi, le dedicó un reportaje gráfico¹⁹.

Otros buques de origen vasco que terminaron al servicio de los nazis y también fueron hundidos por los Aliados, fueron el "Alma" de 253 trb, construido en Bilbao en 1919, ex "Aingeru Zar", comprado por la TRANSCOMAR y hundido en Naxos, Cícladas, en el Mediterráneo Oriental, el 23 de noviembre de 1943; el "Isis", ex "Axpe" (TRANSCOMAR), hundido en Navarino el 25 de febrero de 1944; el "Marguerite", construido en 1918 por Euskalduna, de 794 trb. ex "San Mamés" (TRANSCOMAR), hundido en Argostoli el 13 de octubre de 1943; el "Ostia", ex "Nere Ametza", comprado por la TRANSCOMAR al marqués de Caviedes (San Sebastián), hundido en Tobruk el 1 de noviembre de 1942; el "Monte Moncayo", ex "Gorbea Mendi", construido en los astilleros Euskalduna, en Bilbao, en 1913, hundido a 22 millas del cabo Carbonara, en Cerdeña; el "Itxas Gain", de 128 trb y casco de madera, construido en Ondárroa y perteneciente a la flota de Pasajes se hundió al chocar con una mina, en Petit Sole el 7 de mayo de 1942; el "Sebastián", vapor de carga construido en 1920, de 3.354 trb (TRANSCOMAR), ex "Itxas Alde", capturado por los Aliados el 29 de octubre de 1943 y conducido a Gibraltar, etc²⁰.

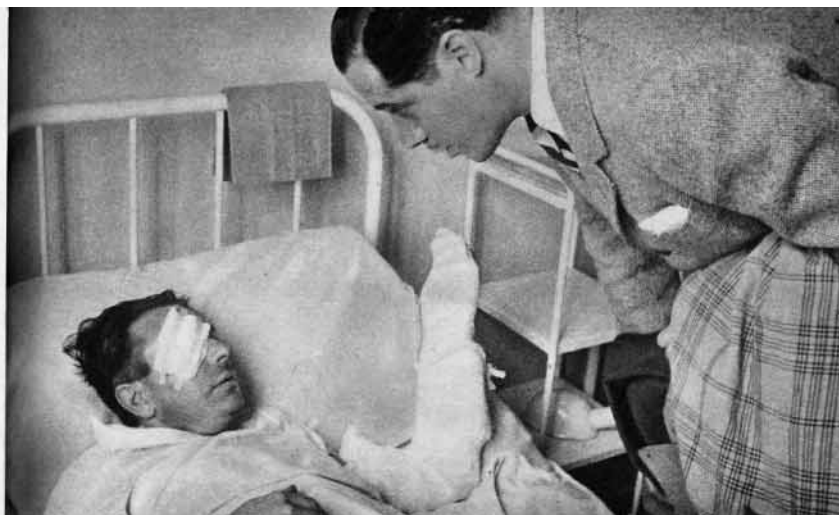
Pero extrañamente también varios buques vascos, navegando con pabellón español, fueron hundidos por los submarinos del Eje, tanto en el golfo de Vizcaya como en otros mares. La lista la encabeza el "Monte Gorbea", ex "Arantza Mendi", de la Naviera Aznar de Bilbao, hundido por el submarino U-512, al mando del capitán de corbeta Wolfgang Schultze el 19 de septiembre de 1942 a unas 60 millas de la isla de Martinica cuando desde Buenos Aires se dirigía a puertos españoles con 5.850 toneladas de trigo. Perecieron 29 pasajeros y 23 tripulantes. Igual suerte corrió el "Monte

17. Informes del contra-almirante Delaye, agregado naval francés en la embajada de Madrid, de fechas 24 de marzo; 28 de abril; 26 de septiembre y 13 de octubre de 1942. Service Historique de la Marine. Paris. II-BB7-M4.

18. "Attaché Naval à Madrid. Lettres. Notes. Comptes rendus de Renseignements". (24 de marzo de 1942). Service Historique de la Marine. Paris. 2BB7 M4.

19. *Signal*, nº 13, julio de 1943.

20. Vid. GRÖNER, Erich: *Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945*. Bernard & Graefe Verlag. Koblenz, 1990. También, GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael: "Treinta años después. Las otras pérdidas españolas en la Segunda Guerra Mundial", en *Revista General de Marina* (1974) y "Treinta años después. España y la guerra submarina", en *Revista General de Marina* (1973).



Los naufragos nos relatan:

José Zabalburo y Arteach, maquinista del "Bartolo": "Acobaba de comer, cuando una tras otra cayeron granadas en gran cantidad sobre nuestro buque desarmado. A poco de producirse el primer impacto, cuando me encontraba sobre cubierta, fui herido en del ojo derecho y en el brazo izquierdo por metralla de granada. En esta situación tuve que nadar unos cien metros para alcanzar la balsa arrojada al agua en lugar de los botes salvavidas que resultaron destruidos. Ahora tengo ya la prueba de que los ingleses nada tienen de caballeros, como pretenden"



Juan Lage García, marinero del "Bartolo": "Nos atacaron como los bárbaros. Nunca creí que los ingleses pudiesen ser tan brutales. ¿Por qué no nos dieron tiempo para utilizar los botes? ¿Por qué habíamos de perder ocho camaradas? Si el brigada alemán no se hubiese jugado el todo por el todo hubiera sido el fin de todos"

Fué un submarino inglés

"Signal" publica una información sobre la agresión por un submarino inglés al mercante español "Bartolo", que resultó hundido a pocas milas de la costa mediterránea francesa. Un hidroavión de socorro alemán salvó a los supervivientes

Fotos: PK Gebauer (4) y Tölle (2)



Juan Martínez, marinero del "Bartolo": "El comandante del submarino que nos atacó tenía un aspecto típicamente inglés y hablaba con acento londinense"
Sotero Martínez, primer maquinista del "Bartolo". "La metralla le hirió una pierna. Dice de la agresión inglesa: " Parecía una película de cowboys"



Y entonces llegaron nuestros salvadores alemanes. El consul de España en Marsella, Don Carlos de Rafael Marés, se hace contar por la tripulación del "Bartolo" y el piloto del hidroavión de socorro alemán, brigada Jahnke, el salvamento de los marineros españoles por la aviación alemana. El arma aérea del Reich suministró a los naufragos, que todo lo habían perdido a causa de la agresión inglesa, nuevas ropas y calzado



La revista de propaganda nazi "Signal" dedicó, en su edición para España, una página entera al hundimiento por el submarino británico "Taurus" al mando del comandante Wingfield -el 6 de marzo de 1943- del carguero "Bartolo", de 3.118 trb, perteneciente a la naviera vizcaína "Bachi", comprada por los alemanes para tareas de abastecimiento.

Igueldo", ex "*Arinda Mendi*" de la Naviera Sota y Aznar, de 3453 trb, hundido en aguas del Atlántico por el submarino italiano "*Barbarigo*" el 24 de febrero de 1943, cuando traía un cargamento de trigo desde Argentina. Pero el primer torpedeamiento de un mercante español durante la guerra mundial fue el del vapor bilbaino "*Banderas*" de la Naviera Vascongada, atacado por el submarino alemán U-53 al mando del capitán de corbeta Harald Grosse, a tres millas al NW del cabo Villano, el 18 de febrero de 1940. Según la información transmitida por la Agencia EFE, fechada en La Coruña el 20 de febrero, se había producido una "*formidable explosión*", hundiéndose el buque instantáneamente. Perekieron 22 miembros de la tripulación. Cinco lograron salvarse sin secuelas y el 2º oficial José Cervantes y el marinero Ramón Mondele resultaron gravemente heridos. Todos ellos fueron rescatados por el "*Tritonia*" que les condujo a La Coruña²¹.

También en aguas del Cantábrico fue hundido el "*Astillero*", un vapor de 389 trb, ex "*Vizcaya*", que fue abordado durante la noche a la salida del puerto de Zumaya por un buque de guerra alemán²².

3. EL ASALTO AL "*BALTIC*"

Los protagonistas fueron tres nacionalistas vascos naturales de Santurce y un francés llamado Joseph Lorre refugiado en este pueblo vizcaíno y en contacto con ellos. Pedro Eugenia Loza, conocido como "Pedrín", marino y pescador que tenía entonces 34 años, afiliado a ELA-STV, fue uno de los que participó en el asalto. Su amigo Luis Fernández Renobales, de 31 años y de profesión ajustador era, junto con su hermano Víctor, uno de los más activos nacionalistas de Santurce formando parte del *batzoki* del pueblo antes de la guerra, Víctor como presidente del mismo y Luis como vocal de su Junta Directiva. Luis participó en la guerra civil alistándose en el batallón nacionalista "Arana Goiri" donde actuó como cabo de ametralladoras, luchando en Campanzar y Bizcargui hasta la caída de Bilbao, momento en el que intentó embarcar en Santurce cosa que no pudo llevar a cabo al llegar demasiado tarde, siendo detenido días después. Pasaría por varias prisiones franquistas –el barco "*Upo-Mendi*", la cárcel bilbaína de Larrínaga y el fuerte navarro de San Cristóbal– hasta que fue juzgado y condenado a muerte, pena que le sería conmutada por la de cadena perpetua. Finalmente, saldría a la calle tres años más tarde, pero con la obligación de presentarse semanalmente ante la Guardia Civil. Mientras su hermano Víctor permanecía escondido, Luis se estableció en su pueblo, Santurce. Otro de los protagonistas de la operación, fue el corpulento Isidoro Villanueva Aguirre, de ideas también nacionalistas aunque no fuese formalmente del PNV, de 32 años entonces, casado y ajustador de profesión, como su amigo Luis Fernández Renobales. Otro santurzano, amigo de los anteriores, participante en la confabulación pero que no llegó a embarcar en el último momento, fue Valentín Mendizabal Aguirre, de 37 años y marinero de profesión, conocido como "Chova". Afiliado al PNV la operación fue idea suya y fue él quien mantuvo el contacto con el Consulado británico en Bilbao. Aquí, más que con el cónsul Graham William, como se ha señalado en ocasiones, el contacto tuvo lugar con el joven bilbaino-británico Arthur Dyer, agente del MI6, quien consultó y puso en conocimiento del proyecto a sus superiores preparando el desarrollo del "golpe", que incluía el traslado del barco a Gibraltar donde los tripulantes serían acogidos por las autoridades del Peñón²³.

Un colaborador muy eficaz de Dyer fue Manolo Zulaica, que estaba empleado en la Oficina de Prácticos de Portugalete y al que había conocido al comienzo de sus actividades cuando todavía estaba adscrito al servicio de la Guerra Económica, es decir, antes de su ingreso en el MI6. La relación, que se mantuvo a través de Ernesto Cassans, el empleado bilbaino del consulado británico de Bilbao, proporcionó excelentes resultados. Manolo Zulaica informó también sobre los agentes alemanes que iban en barcos españoles, sobre los contactos y andanzas de Carlos Imaz –un colaborador de los nazis– en los muelles y, sobre todo, acerca de la carga y destino de los barcos. Una información específica que se consiguió a través suyo fue acerca de los convoyes alemanes que se formaban en Bilbao con destino al puerto de Bayona y a los cercanos altos hornos de Boucau –como ya se ha dicho– que trabajaban para la industria de guerra nazi. Cuando alguno de estos convoyes, que iban protegidos

21. *L'intransigeant. Le journal de Paris*. 21 de febrero de 1941.

22. GONZÁLEZ ECHEGARAY, R.: "Treinta años después. España y la guerra submarina", en *Revista General de Marina*. Abril 1973.

23. ROMANA, J. M.: *La Segunda Guerra Mundial y los vascos*, Mensajero, Bilbao, 1988, pp. 25-6. También: "Los hermanos Fernández Renobales. El arraigado nacionalismo de dos encartados", *Alderdi*, nº 80, 30 de enero de 1986.

por algún buque de escolta o por la aviación, emprendía su viaje, Manolo Zulaica utilizando una clave avisaba telefónicamente a Dyer que, rápidamente, informaba por radio a los servicios británicos sobre la salida de la expedición, hecho que ocurría generalmente de madrugada. De esta manera la "Navy" estaba informada de la hora de partida y de la composición y destino del convoy. Manolo Zulaica informaba no sólo de los barcos que salían de Bilbao sino de aquéllos que cargaban en mar abierto, en los cargaderos que estaban situados cerca de Castro Urdiales, Saltacaballos y Pontón, como se ha visto más arriba. Fue pues Zulaica quien puso a este grupo de nacionalistas vascos en contacto con Dyer. El Almirantazgo británico dio el visto bueno a la operación que se organizó con la colaboración de Dyer en cuya casa de Las Arenas se reunía el grupo²⁴.

Otro colaborador importante del grupo fue –como se ha señalado anteriormente– un francés, capitán de la Marina mercante, nacido en 1909 en Saint Malo (Bretaña), llamado Joseph Lorre ("Peter") que se encontraba viviendo clandestinamente en Santurce desde hacía tres meses. Siendo teniente de navío en el carguero francés "Courdannes" desertó, logrando pasar a España en uno de los buques alemanes que con tripulación española hacían el tráfico entre Bayona y Bilbao. Todo el grupo estaba en contacto con otro santurzano famoso ya en aquel tiempo por sus hazañas al burlar repetidas veces –vía marítima– la vigilancia franquista, el nacionalista del Jagi, Lezo de Urreztieta Recalde, que se encontraba entonces refugiado en Francia. Éste había hecho llegar a Isidoro Villanueva, un mes antes de los hechos, 30.000 pts. para los gastos. Con ellas se había pagado la estancia de Lorre en Santurce, con quien se había entrevistado, haciendo en ocasiones de traductor con sus amigos debido a su conocimiento del francés que los demás ignoraban.

El "Baltic" era un pequeño carguero de 397 toneladas de registro bruto de origen holandés que los alemanes habían capturado en mayo de 1940 cuando la ofensiva en el frente occidental –como había ocurrido con otros muy similares y modernos como el "Waterweg" y el "Zuiderzee"– y que se denominaba en realidad "Kunlabori". Bautizado con su nuevo nombre pasó a engrosar la numerosa flotilla alemana que generalmente con tripulación española se dedicaba al transporte de mineral, en navegación de cabotaje –es decir bordeando la costa sin separarse más de tres millas de ella que era el límite de las aguas jurisdiccionales españolas– entre Bilbao y Bayona. La casa consignataria de estos barcos era la alemana "Erhardt y Compañía", una de las más activas en la zona del golfo de Vizcaya, dedicada al servicio del esfuerzo bélico nazi, como ya se ha visto. El capitán del barco, Ramón Garay Bilbao, era de Erandio, como algunos otros tripulantes que en su mayoría eran vascos. El "Baltic" navegó también entre Bilbao y Bayona con el nombre de "Altio". Un testigo de la época recuerda cómo vio llevarse a cabo esta transformación en el puerto de Bayona: "Un día descubrí algo insólito en relación con el carguero BALTIC. En efecto, un marinero encaramado en un andamio estaba pintando la quilla del buque y de la manera más natural del mundo transformaba el nombre BALTIC en ALTIO. Se izó un pabellón de comercio español en la parte trasera y fue así como un buque alemán se convirtió en un navío neutral"²⁵.

Este tráfico entre Bayona y Bilbao era casi diario y con frecuencia podían verse en el mismo Santurce de 10 a 12 pequeños cargueros que habían llenado sus depósitos de mineral en Luchana-Baracaldo y fondeaban en el Abra esperando recibir combustible de los depósitos de la CAMPESA antes de iniciar su viaje. En un principio se planeó asaltar otro barco: el "Erik". Isidoro Villanueva había trabajado ya en la compañía alemana embarcado en el "Spes" y en el "Maribel" –en este último, de la naviera nazi TRANSCOMAR, también bajo las órdenes del capitán Ramón Garay– y había intentado alistarse en el "Erik" pero su petición fue rechazada por el inspector naval "por tener razones poderosas para ello", según informaba el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada en una carta dirigida al subsecretario del Ministerio de Asuntos Exteriores.

Villanueva había estado vigilando sus movimientos, según informaba Adolfo Aparicio, el Jefe Superior de Policía de Bilbao: "a partir del 13 de mayo del corriente año se le vio con frecuencia en un bote con otros individuos, alrededor de los barcos alemanes, aduciendo para justificar este hecho que iban a pescar centollos".

24. Testimonio de Arthur S. "Pat" Dyer. Murguía. Álava, 1995. También, BRISTOW, Desmond: *Juego de topas. Memorias del jefe de la sección española del servicio secreto británico*, Ediciones B, Barcelona, 1993, pág. 240.

25. NAVARRET, Jacques: "Un peu d'Histoire! La Deuxième Guerre Mondiale à Bayonne", en *Passé, Présent et Avenir du Port de Bayonne*, Bayonne, 1999.

El 23 de junio de 1943, hacia las 4 de la tarde, el "*Baltic*" apareció en el Abra, cargado con 314 toneladas de mineral de hierro –aunque también se dijo, cosa nada de extrañar, que se trataba de wolframio– de regreso de Luchana-Baracaldo. Enfiló hacia la bocana del puerto, fondeando en Santurce a la vista de la balsa de recreo del "Sporting Club", centro de reunión y ocio de los monárquicos de Neguri, a unos 400 metros del embarcadero de Las Arenas. Los cuatro conjurados se situaron en el muelle de pescadores de Santurce, armados cada uno de ellos con una pistola. Pedro Eugenia Loza y Isidoro Villanueva fueron los primeros en partir hacia el barco en uno de los botes. Llegados por babor al buque, Villanueva, que era conocido de las tripulaciones, indicó a uno de los marineros que venía a traer una maleta para el maquinista a sabiendas que éste no se encontraba a bordo. Una vez embarcados, Villanueva encañonó a los dos únicos tripulantes que se encontraban a bordo y los encerró en la bodega a la espera de que fuesen llegando los otros cinco marineros que completaban la tripulación. Según fueron embarcando, Villanueva y Eugenia repitieron la operación hasta que todos estuvieron a buen recaudo. Posteriormente, en un segundo bote, llegaron Luis Fernández Renovales y Joseph Lorre, provisto este último de numerosos mapas de navegación. A las diez y media, ya con noche cerrada, el "*Baltic*" se hizo a la mar avistando cerca de la salida a cuatro o cinco buques de guerra alemanes. Según contó el capitán Garay a las autoridades nazis, la tripulación había abandonado su lugar habitual de atraque a las 16h30 quedando citados para embarcar todos a las 21h30. Garay fue a su casa para recoger el equipaje. Cuando volvió al barco a las 21h30 como había quedado con la tripulación, no vio a nadie. Llamó desde el muelle al cocinero ¡*Jesús!* quien le contestó ¡*Ya Voy!* pero sin aparecer por lo que decidió subir, momento en el que fue encañonado y conducido con el resto de la tripulación. Según sus declaraciones, Villanueva le había dicho al detenerle: "*Lo siento Garay, esto no estaba pensado para el "Baltic" sino para el "Hank" pero al haber zarpado para Castro hemos tenido que tomar vuestro barco para trasladarnos a Gibraltar, sino perderemos la cabeza*"²⁶.

La tripulación fue conminada a unirse a ellos pero rechazó la propuesta a pesar de que, según pensaba el comisario jefe de la Policía de Bilbao, eran todos de "*filiación separatista*". Los asaltantes llevaban dos pistolas, una visible y otra oculta para el caso de que fuesen desarmados por la tripulación que, según la Policía, les habían sido entregadas por el cónsul británico en Bilbao. Al salir del muelle sustituyeron la bandera nazi por la española, aunque más adelante la cambiaron por la de la Francia Libre. A la altura del cabo Peñas, frente a las costas asturianas, fueron vistos por el vapor "*Josiña*" que dio cuenta a la Comandancia y avistaron dos aviones de nacionalidad desconocida, pero que según las declaraciones de Garay eran británicos, y el día 24, a la altura de El Ferrol, otros más, esta vez alemanes.

El buque de guerra británico que, según el acuerdo al que habían llegado en Bilbao, debía salir para abastecerles a la altura de El Ferrol, con el fin de poder enfilarse hacia territorio británico, no apareció por lo que la situación se puso difícil al comenzar a faltarles el combustible. Decidieron entonces poner rumbo a Gibraltar pensando que por lo menos, si eran detenidos serían desembarcados en Portugal. A la altura del cabo Espichel, en la rada de Setubal (Portugal), se encontraron con un convoy aliado compuesto por dos buques mercantes franceses, el "*Djebel Aurès*" y el "*Sidi Brahim*" que se dirigían a Setubal para embarcar a los evadidos de Francia que, después de pasar una temporada en el campo de concentración de Miranda de Ebro (Burgos), habían sido liberados por las autoridades franquistas. El convoy iba escoltado por el cañonero de la Francia Libre, "*Dumont D'Urville*" y por un destructor británico, al que pidieron ayuda sin que les hiciese caso, hasta que Villanueva tuvo la idea de izar el pabellón nazi. La situación no fue fácil de resolver ante la incredulidad de los franceses: "*Tras un duro y eterno tira y afloja para que nos dieran combustible, aceptaron cuando llegaron a comprender que era verdad que habíamos secuestrado el "Baltic" para llevarlo a Gibraltar con su tripulación detenida. Les costaba mucho creer esa historia. Total, que pasaron tres días en esa extraña situación, en alta mar, siempre frente a la costa portuguesa. Un teniendo y siete marineros franceses pasaron al "Baltic" bien armados, haciéndose ellos mismos cargo del buque hacia Gibraltar mientras nosotros íbamos encerrados en los camarotes, junto a la tripulación auténtica del pequeño carguero*"²⁷.

26. Declaración del capitán Ramón Garay (Traducida al alemán). "Abschrift. Fuer die Hafestelle Bayonne. 6.7.1943". AMAE (M). R-2152/4.

27. ROMAÑA ARTEAGA, J.M.: *La Segunda Guerra Mundial y los vascos*, Mensajero, Bilbao, 1988, pág. 61.

Aunque los franceses trataron de conducirles a Casablanca, finalmente el día 29 a las 13h, tras sortear los pasillos de minas, entraron en Gibraltar. Allí las autoridades británicas dijeron no saber nada del asunto por lo que entraron en contacto con los representantes de la Francia Libre quienes, finalmente, se hicieron cargo del "Baltic". La tripulación, a la que los ingleses negaron la posibilidad de entrevistarse con el cónsul franquista, fue inmediatamente conducida a Algeciras. Los raptos marcharon con igual rapidez, en dos buques distintos, a Gran Bretaña. Allí permanecieron durante largos años poniéndose a trabajar, nada más llegar, en las industrias de guerra, concretamente en los "Astilleros Harland and Wolff" –los que habían construido el "Titanic"– en Southampton, reparando los buques "Liberty" dedicados al transporte del material bélico de los Aliados. El francés Joseph Lorre marchó enseguida a Estados Unidos. Fernández Renovales permanecería en Gran Bretaña 27 años, siendo uno de los fundadores de la "Euzko Etxea" (Casa Vasca) de Londres. El "Baltic" o "Altio", fue cambiado de nuevo de nombre y pasó a denominarse "Ros-Braz" por su parecido con otro buque, el "Braz Mor", un carguero francés que también se dedicaba, bajo control alemán, al tráfico Bilbao-Bayona y que de una manera similar, decidió un día no volver a su puerto de origen, enfilando hacia Portugal y posteriormente a Gibraltar. Por su parte, el "Baltic" salió el 3 de julio de Gibraltar en dirección a Casablanca donde el "Service de Prises Maritimes" debía regularizar su situación. Este buque continuaría navegando con el nombre de "Ros Braz" y después de la guerra fue reclamado por Holanda aunque la complejidad del caso –de origen holandés, capturado y utilizado por los alemanes, raptado por un francés y varios españoles, cambiado de nombre varias veces, navegando bajo pabellón español y finalmente incorporado a la Marina francesa– hizo que el pleito para su recuperación por parte de los holandeses continuase todavía años después de la guerra²⁸.

El asunto produjo bastante revuelo y complicaciones diplomáticas ya que las autoridades franquistas consideraron que el acto de "piratería", como denominaban a la acción, se había producido con la colaboración británica. De hecho, en los informes de la Policía y de las autoridades de Marina se señalaba, según las conversaciones que los raptos habían tenido durante la travesía, que el asalto había sido organizado por el cónsul británico en Bilbao, Graham William, de acuerdo con el Agregado Naval de la embajada británica en Madrid que había acudido a Bilbao con tal objeto. Durante los contactos, el cónsul –en realidad Dyer– les había prohibido acudir al Consulado llevándose a cabo las reuniones en su domicilio particular en Las Arenas. Además les habían prometido a cada participante doscientas mil pesetas, de las cuales 100.000 serían entregadas, a través del conserje del Consulado, a sus familias en Santurce y el resto a ellos mismos al llegar a su destino. Se les había prometido igualmente, siempre según estas fuentes, la propiedad del barco con la única condición de navegar al servicio del esfuerzo de guerra británico en el Mediterráneo. También se había previsto que, si el golpe fracasaba, se refugiarían en el Consulado británico desde donde serían evacuados hacia Portugal. Sin embargo habían quedado muy desengañados al llegar a Gibraltar donde las autoridades británicas –quizás temerosas de las posibles complicaciones diplomáticas y espoleadas en este sentido por el embajador Hoare– les dijeron no saber nada de estas promesas²⁹. Las autoridades franquistas estaban indignadas y encargaron al duque de Alba, embajador franquista en Londres, que pidiera explicaciones al Gobierno británico. En este sentido se dirigía el ministro de Marina al de Exteriores exigiendo que se tomasen medidas:

*"que mediaticen la acción de los Cónsules de S.M. británica en Puertos españoles y en los que suele observarse un desprecio marcado a las leyes españolas y un abuso manifiesto de las consideraciones de que son objeto como tales representantes extranjeros. El hecho ocurrido en Bilbao, absolutamente inevitable dada la forma en que se desarrolló, no es nuevo; en una u otra forma ha venido repitiéndose durante los últimos cuatro años sin que las reiteradas advertencias hechas por este Ministerio al Agregado Naval inglés hayan surtido efecto alguno. Las Autoridades de Marina al enfrentarse con los Consulados, detienen su acción, y los atropellos a nuestra soberanía han quedado por regla general, impunes"*³⁰.

La Policía de Bilbao había denunciado, por su parte, la actuación de un grupo de mujeres, relacionadas con los medios aliados, que en Bilbao se dedicaban a propiciar las desertiones de los tripulantes franceses que desde Bayona o Burdeos llevaban a cabo este tráfico costero con la capital vizcaina. Se habla-

28. NAVARRET, Jacques: "Un peu d'Histoire! La Deuxième Guerre Mondiale à Bayonne", en *Passé, Présent et Avenir du Port de Bayonne*, Bayonne, 1999.

29. Los vascos fueron detenidos en Gibraltar y tratados como prisioneros de guerra. La intervención de Dyer, indignado, consiguió que los liberasen y fuesen recompensados por su acción. A. Dyer, entrevista citada.

30. Carta del ministro de Marina al de Asuntos Exteriores. Madrid, 31 de agosto de 1943. AMAE (M). R-2152/4.

ba de dos muchachas de nacionalidad belga que se dedicaban a esperar a los tripulantes de los buques franceses que transportaban mineral con destino al Gobierno alemán. Éstas abordaban a los marineros y les proporcionaban toda clase de ayudas y dinero, proponiéndoles la desertión de los buques al servicio de Alemania. La actuación de las jóvenes se llevaba a cabo, según la Policía, esperando a los tripulantes en la estación de ferrocarril Bilbao-Portugalete, conduciéndoles al café "Nervión" que se encontraba en las inmediaciones y donde iniciaban el acercamiento. Parecía ser que éste era el procedimiento que habían utilizado con el francés Joseph Lorre para hacer que desertase. Se sospechaba que dos de estas jóvenes implicadas en estas actuaciones residían en el hotel "Inglaterra"³¹.

4. EL ABASTECIMIENTO DE LAS "BOLSAS" NAZIS DEL ATLÁNTICO

Después de la liberación de la mayor parte del territorio francés en 1944 quedaron todavía, sobre todo en la costa atlántica, reductos fuertemente fortificados y armados que, aunque se encontraban totalmente rodeados por las tropas aliadas y no podían por lo tanto extenderse por tierra ni intentar ningún tipo de ofensiva, mantenían la presencia nazi en Francia, siendo abastecidos por mar, al mismo tiempo que conservaban contactos relativamente fluidos y continuados con las autoridades nazis en Alemania. Mientras, los Aliados concentraban sus esfuerzos en el frente alemán donde la resistencia a su avance se hacía cada vez más fuerte, hasta culminar en la ofensiva nazi de las Ardenas, el 16 de diciembre de 1944, que puso en grave peligro la estabilidad estratégica del frente occidental. Días después se desencadenaba una dura contraofensiva nazi en Alsacia.

Estas fortalezas nazis cercadas en la retaguardia francesa, al no representar un grave peligro militar, fueron dejadas, por el momento, de lado. En esta situación se encontraban Lorient, con una guarnición de 27.000 hombres, en el norte, y también Saint-Nazaire, con 18.000, que sólo capitularon los días 7 y 8 de mayo de 1945, respectivamente. En el sur estaba el puerto de La Rochelle (Charente-Maritime) con una guarnición de 16.000 hombres que, al igual que las anteriores, sólo se rendiría como consecuencia de la capitulación final de Alemania. A pocos kilómetros, Royan (Charente-Maritime), con sus 5.000 hombres, se rendiría algunos días antes, entre el 14 y el 18 de abril de este mismo año. Justo enfrente, es decir al otro lado de la desembocadura del Gironde, en Pointe-de-Grave y Le Verdon, en la región aquitana del Médoc, se encontraba otro de los puntos fortificados nazis que formaban parte de la Muralla del Atlántico, con 3.890 soldados en cuya liquidación participarán los vascos encuadrados en el batallón "Gernika", en abril de 1945.

Por fin, más al norte, en el canal de la Mancha, Dunkerque fue otra de las guarniciones nazis que aguantó hasta el final³². Así pues, absortos por el frente alemán, los Aliados esperaban que mejorasen las circunstancias para desalojar a los nazis de estos reductos marginales con la esperanza, también, de que el colapso de Alemania antes de finalizar el año 44, hiciese innecesaria su conquista.

Cercadas por tierra y sometidas a un bloqueo marítimo todavía imperfecto hacia el verano de 1944, pero que se irá estrechando paulatinamente, las "bolsas" nazis necesitaban urgentemente toda clase de abastecimientos así como mantener las comunicaciones. En septiembre-octubre de 1944 todavía algunos aviones lograron llegar a los principales reductos nazis del Atlántico aportando nuevos mandos y órdenes. Los servicios de información franceses pensaban que los alemanes estaban en buenas condiciones para abastecerse desde el exterior ya que el bloqueo no era total y existían facilidades de comunicación por tierra, mar y aire. Al comienzo, el abastecimiento de correo, medicamentos e incluso armas y municiones se había mantenido mediante lanzamientos en paracaídas, con dos o tres aviones por semana o utilizando en ocasiones hidroaviones. Más tarde se había priorizado la línea marítima trayendo de España los abastecimientos con la llegada de un barco semanal por cada sector³³. Los alemanes contaban además con importantes bases de submarinos, como la de La Pallice (Charente-Maritime), que eran utilizadas también en misiones de abastecimiento. Pero las dificultades en la propia Alemania y el riesgo que implicaban los desplazamientos y el transporte de mercancías desde allí, debido al control aéreo y naval de los Aliados sobre estas rutas hizo que pronto, es decir desde la liberación de estos territorios costeros franceses en el verano de 1944, se organizase el abastecimiento

31. Informe de Adolfo Aparicio, Jefe Superior de Policía de Vizcaya, al Gobernador Civil. Bilbao, 26 de julio de 1943. AMAE (M). R-2152/4.

32. SORIANO, Antonio: *Exodos. Historia oral del exilio republicano en Francia. 1939-1945*, Grijalbo, Barcelona, 1989, pp. 49-52.

33. "Poches de l'Atlantique. Synthèse de renseignement sur l'ennemi". (15 de febrero de 1945). Service Historique de la Marine. Paris. TT F9.

desde la España franquista donde los servicios nazis contaban con una amplia infraestructura y grandes complicidades en el aparato del Estado así como con “altas” protecciones.

Así, desde Madrid se estableció un complicado sistema dedicado exclusivamente al abastecimiento de los reductos nazis. Fueron dos grupos los que se ocuparon directamente de la tarea. Por un lado estaba el agregado naval de la embajada alemana en relación con los puertos de Galicia y Asturias y por el otro la organización creada por Bernhardt, el jefe de la SOFINDUS, con excelentes contactos entre los militares, servicios secretos españoles y medios industriales –por su larga trayectoria en España desde la guerra civil– que contaban con el apoyo de los diferentes servicios secretos alemanes y de la organización oficial del partido nazi.

Pero los servicios secretos aliados y las embajadas estaban atentos y desarrollaron una eficaz actividad contra las redes nazis de abastecimiento. Ya en noviembre de 1944 el servicio de información francés DGER (*Direction Générale des Etudes et Recherches*) tenía la certeza de que los pesqueros españoles abastecían a las bolsas alemanas “ya que hemos visto latas de conservas de origen español”³⁴. En un informe del mes siguiente insistía sobre el mismo asunto señalando la relación de las bolsas nazis con España y la participación de submarinos alemanes en las operaciones de abastecimiento que se pensaba que eran llevadas a cabo a las órdenes del general Fich –que había pasado el Bidasoa con la complicidad de un tal Bidart– y otros generales refugiados en España³⁵.

Por otro lado, en el extranjero se desató una amplia campaña de prensa denunciando la colaboración española en la guerra contra los Aliados al contribuir al abastecimiento de los reductos nazis³⁶. Esta agitación llegaba en mal momento ya que el Ministerio de Asuntos Exteriores franquista, que trataba de congraciarse con las potencias aliadas preparándose para la inminente derrota de los nazis, veía su política de aproximación frustrada tras los acuerdos firmados con los Aliados en abril-mayo de 1944 sobre los temas más conflictivos, como la limitación drástica de las exportaciones de wolframio a Alemania, el suministro de petróleo, el cierre del consulado alemán en Tánger así como el cese de las actividades de espionaje de los agentes nazis en territorio español.

A comienzos del año 1945 las acusaciones arreciaron. El periódico comunista *L'Humanité* denunciaba en esta época que, desde los puertos del norte de España y de la zona fronteriza, se seguía abasteciendo a los alemanes. Además subrayaba, el 8 de febrero, que este apoyo a los nazis se desarrollaba al mismo tiempo que Franco proponía una alianza anti-soviética a Gran Bretaña. Otro periódico, nacido de la Resistencia francesa, *Combat*, publicaba el testimonio de un guerrillero venido del interior que informaba cómo se utilizaban los pesqueros “Campillo” y “Santi” para abastecer a las “bolsas” nazis. Éstos habían sido cargados de noche en el puerto de Bilbao con gasolina, municiones, medicamentos y sardinas, en una operación que había sido organizada por un alemán llegado de San Sebastián en contacto con villa “Paquita” de la calle Zabaleta, realizando la carga obreros del sindicato vertical de la Falange³⁷.

La presencia de soldados y agentes nazis era resaltada y se denunciaban las actividades de marineros de la *Kriegsmarine* pertenecientes a submarinos o a pequeñas embarcaciones que se dedicaban a abastecer a las “bolsas” nazis de la costa francesa desde diferentes puertos del Cantábrico. “El 8 de enero la población donostiarra pudo ver en plena Avenida –se podía leer en un periódico comunista editado en Francia– unos grupos de marinos y algunos oficiales que, con uniforme de la *Kriegsmarine* e impermeables grises, paseaban sus ocios, mientras en otros lugares se reparaban sus submarinos o se cargaban sus barcos”³⁸.

Las denuncias sobre este asunto se multiplicaron así como las demandas de ruptura de relaciones diplomáticas con España³⁹. El Ministerio de Asuntos Exteriores salió al paso de estas acusaciones,

34. “car nous avons vu des boîtes de conserve d'origine espagnol”. Service Historique de la Marine. Paris. TT F9. Informe nº 333.

35. “Compte rendu du Renseignements nº 189”. Service Historique de la Marine. Paris. TT F9.

36. En 1944, con el título “Concentraciones de submarinos en los puertos de Euzkadi”, el periódico *España Popular* de México, nº 195, del 23 de junio, denunciaba la presencia de “una auténtica flota” de submarinos nazis en los puertos de Vizcaya.

37. *L'Humanité*, 8 de febrero de 1945. *Combat*, 14 de diciembre de 1944, en AMAE (M). Leg. 2198. Expd. 27.

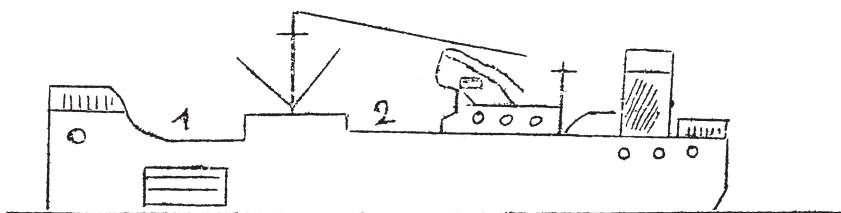
38. *Reconquista de España. Journal hebdomadaire*. Nº 53. Sábado, 3 de febrero de 1945.

39. Carta de Germán Burriel, cónsul en Pau, al ministro de Asuntos Exteriores. 16 de marzo de 1945. AMAE (M) Leg. 2223. Expd. 2. Los comunistas vascos también se unieron a la campaña: “Todavía hoy los puertos vascos están siendo utilizados por el franquismo para abastecer a los nazis cercados en La Rochelle” se podía leer en su prensa. En “La Delegación en Francia del Partido Comunista de Euzkadi a la emigración vasca en Francia”. *Alkartu* nº 1, Toulouse, 21 de enero de 1945.

que calificó de calumniosas, en una nota del 8 de abril de 1945, negando cualquier implicación en el asunto y afirmando que el Gobierno vigilaba cuidadosamente los puertos del Norte para evitar cualquier actividad de este tipo. Pero la falsedad de estas aseveraciones no ofrecía la menor duda para los diferentes servicios secretos aliados que actuaban en España.

El método utilizado por los alemanes era, con frecuencia, complicado, con el fin de borrar las pistas sobre sus actividades. Así por ejemplo, creaban una compañía naviera en Andalucía que compraba algunos buques, a nombre de propietarios españoles interpuestos, en relación con una sociedad comercial en Asturias que se dedicaba a la compra de mercancías para la exportación. Los buques se hacían a la mar e iniciaban un periplo por las costas de España que podía durar meses. Cargaban alubias en Valencia, quedaban atracados algún tiempo por averías en Málaga, volvían a reparaciones a Barcelona y retornaban de nuevo en dirección a Andalucía. En Sevilla, cogían nueva carga para dirigirse al puerto de Vigo donde volvían a necesitar reparaciones. Desde allí completaban el cargamento –harina, azúcar, mantequilla, patatas, aceite de oliva, sardinas en lata, cigarros y mucho material sanitario– y emprendían el viaje final hacia las “bolsas” o hacia algún submarino al que transportaban la carga y con el que habían quedado previamente citados. Esto había ocurrido, por ejemplo, en el caso del “Mercado”, de 50 toneladas, fletado por una sociedad alemana con destino a La Rochelle en el que los servicios secretos franceses habían logrado infiltrar un agente. Después de un largo periplo entre Vigo y Santander y tras pensar en atracar en Deva o San Sebastián para recoger las mercancías –10 toneladas de conservas y 60 sacos de trigo– fue detenido como consecuencia de las denuncias cursadas por las embajadas aliadas⁴⁰.

El 31 de diciembre de 1944 el vapor español “Vulcano”, de 600-700 toneladas, había llegado a Royan (Charente-Maritime) con su cargamento y escoltado por la flotilla alemana de la Gironde había desembarcado el abastecimiento cargado en Cádiz: harina, aceite, patatas, sardinas, naranjas, chocolate, turrón, etc. El “Vulcano”, uno de los buques más activos de los utilizados por los alemanes, se desplazaba aparentemente con cargamento de madera desde Sevilla a Pasajes⁴¹ y según denuncias francesas había estado dedicado al abastecimiento del consulado alemán en Canarias, siendo visto en Tenerife el 12 de febrero de 1944⁴². Desarrollaba una velocidad media de 8 nudos con una tripulación de 7-8 hombres y estaba matriculado en Vigo a nombre de “Enrique Lorenzo y Cía.”⁴³, socio de Luis Iglesias, quienes lo habían comprado a Aureliano Parejo González “hombre de paja” de este último. Los servicios aliados sospechaban que este barco había participado en el tráfico de provisiones, municiones y wolframio, navegando hasta la altura de las islas de Ré y Oloron donde transbordaba su cargamento a submarinos alemanes⁴⁴.



Perfil del “Vulcano”, uno de los cargueros dedicados al abastecimiento de los reductos nazis en la costa atlántica francesa en 1945, según un dibujo transmitido por un agente de los servicios de espionaje franceses. (Service Historique de la Marine. D.G.E.R Section Etudes Marine, 19-I-1945. Compte rendu de Renseignements, n° 269)

40. IPPÉCOURT: *Les chemins de l’Espagne. Mémoires et documents sur la guerre secrète a travers les Pyrénées. 1940-45*, Editions Gaucher, Paris, 1948, pp. 71-77.

41. IPPÉCOURT: *Ibidem*. CHAZETTE, Alain: *La forteresse de Royan-Pointe de Grave. Ouragan de feu dans les Charentes. Occupation, Libération*, Editions Heimdal, 1995, pág. 78. También SALLABERRY, Francis: *Aquitaine allemande. Bordeaux-Gironde. Landes-Pays Basque. 1940-45*, J&D Editions, Biarritz, 1996, pág. 159.

42. Guerre 1939-45. Alger. CFLN-GPRF. Vol. 1270. Pág. 219. AMAE (P).

43. “Espagne. Voyage à St. Nazaire du vapeur “Vulcano”. (16 de marzo de 1945). Service Historique de la Marine. Paris. TT F9.

44. “From Commander U.S. Naval Forces, France, to French Ministry of Marine, Second Bureau”. 4 de abril de 1945. Service Historique de la Marine. Paris. TT F9.

A comienzos del año 1945, según señalaba el jefe de las fuerzas aéreas francesas del frente Atlántico, había sido hundido un barco español de 10.000 toneladas, de los conocidos con la denominación de “Cabo”, junto al puerto de La Pallice. Este militar informaba al político republicano exiliado Maura que, en una de las frecuentes treguas entre las fuerzas de las FFI y los alemanes en La Rochelle, éstos les habían propuesto a los franceses el cambio de determinados alimentos por naranjas y limones: “En La Rochelle no se cultivan ni limones ni naranjas. Su procedencia es indudablemente española”⁴⁵.

Un informe del *Deuxième Bureau* –Servicio de Información– de las *Forces Françaises de l’Ouest* de enero de 1945 señalaba, refiriéndose al abastecimiento de las “bolsas” del Atlántico, la existencia de un tráfico marítimo con España y el posible transbordo de mercancías –frutos frescos, naranjas y limones– desde barcos pesqueros a submarinos. En estas mismas fechas se señalaba en otro informe que el abastecimiento de La Rochelle se llevaba a cabo por medio de tres buques de mediano tonelaje: un “Cabo”, español, el “Horizon”, francés y el “Wilkins”, holandés, los tres batiendo pabellón alemán. Se pensaba que el tráfico con España se realizaba con cuatro cargueros de 180 a 200 toneladas que llevaban a cabo una media de dos viajes por mes. Estos buques eran del mismo tipo que los que mantenían el tráfico de mineral o de wolframio para los alemanes entre Bilbao y Bayona. El puerto de origen, según algunos testimonios, era Bilbao o Portugalete. De hecho, el 3 de enero de 1945, un informador del servicio secreto francés había visto en el puerto de Royan, a 200 metros, un pequeño navío en cuyo casco estaban pintados los colores de la bandera española. En la noche del 31 de diciembre de 1944 otra motonave pintada igualmente con los colores de la bandera española, había atracado en el puerto de Royan descargando apresuradamente durante toda la noche el cargamento, saliendo de nuevo a la mar hacia las 4 de la mañana. La tripulación y los oficiales, en total 15 hombres, parecían de nacionalidad española aunque el responsable de la carga era un alemán que hablaba fluidamente el español. El informe señalaba que se trataba indudablemente del “Vulcano” y que el cargamento incluía latas de sardinas redondas con las etiquetas impresas en español, salchichones de aproximadamente un kilo, en cajas de 50 kilos; chocolate embalado en un papel sin ninguna impresión; 16 cestos de naranjas; 50 barricas de aceite de oliva de unos 200 litros, y una caja de vendas. El alemán había desembarcado con dos grandes maletas de las que no se separaba⁴⁶.

Por estas fechas los servicios franceses habían vuelto a detectar las actividades del “Vulcano” que había salido a finales de diciembre de 1944 de Sevilla, con un cargamento oficial de 150 toneladas de madera con destino a San Sebastián-Pasajes que incluía una carga clandestina de 300 toneladas de víveres. En lugar de pararse en Pasajes, el “Vulcano” había enfilado hacia Saint Nazaire (Loire-Atlantique), puerto francés en poder de los alemanes, donde un remolcador le había conducido a los muelles donde realizó la descarga. El 8 de enero de 1945 llegó por fin a Pasajes, donde desembarcó las 150 toneladas de madera en dos días. El “Vulcano” había transportado en su viaje a tres alemanes: una personalidad civil que había desembarcado en Guetaria, así como un oficial y un piloto de la Marina alemana que quedaron internados en Pasajes. Por este viaje cada marino de la tripulación había cobrado 25.000 pts; los oficiales 50.000 pts; el capitán 100.000 y el propietario medio millón⁴⁷.

Meses más tarde el mismo servicio volvía a subrayar, aunque minimizando su importancia, las actividades de buques españoles en el abastecimiento a las “bolsas” que aportaban café, chocolate, tabaco y latas de sardinas. El tráfico se organizaba, según esta fuente, desde una oficina que los alemanes tenían en Bilbao⁴⁸.

La vigilancia francesa fue en aumento y las lanchas rápidas establecidas en San Juan de Luz y los aviones con base en Hourtin (Gironde) dificultaron considerablemente los intercambios hispano-germanos. A comienzos de abril de 1945 los franceses mantenían patrullas de vigilancia que abarcaban todo el golfo de Gascuña tomando como límite Santander⁴⁹. El día 1 de este mes, aviones del grupo

45. “Entrevista con Maura. 13 de enero de 1945”, en LANDABURU, F. J.: *Obras Completas*, tomo V, Ekintza, S.A. Bilbao, 1984, pág. 288.

46. “Compte rendu de renseignement n° 269. Allemagne. D.G.E.R. 2° Direction. Section Etudes Marine” (6-15 de enero de 1945). Service Historique de la Marine. Paris. TT F9.

47. “Espagne. Voyage à St. Nazaire du vapeur “Vulcano”. (16 de marzo de 1945). Service Historique de la Marine. Paris. TT F9.

48. BUFFETAUT, Yves: *Les ports français 1939-1945. Les ports de l’Atlantique*, Editions Marines, s.d.

49. “Compte rendu de renseignement”. (9 de abril de 1945). Service Historique de la Marine. Paris. TT F9.

Lainé hundieron el pesquero "Coolie" y el día 5 la fragata "Surprise" mantuvo un violento combate a cañonazos con dos dragaminas alemanes. Dos días después, una lancha rápida alemana fue capturada con toda su tripulación⁵⁰.

Así, según fue avanzando el año 1945, la situación se hizo cada vez más difícil para los alemanes. El control era más severo y las actuaciones de los servicios secretos más eficaces. En esta tarea intervino también el servicio de información vasco que, desde San Sebastián, dirigía ya entonces Ajuriaguerra. Después de la liberación de París éste fue uno de los objetivos que se plantearon los dos grupos organizados en San Sebastián⁵¹ y en cierta ocasión, como recordaba el donostiarra José Manuel Iradi, uno de los que participaron en estas tareas y que sería por estas fechas nombrado secretario de Ajuriaguerra, el "servicio" llegó a penetrar en un barco amarrado en Pasajes comprobando que llevaba suministros para las "bolsas" nazis. En concreto, Iradi recordaba cómo, además de alimentos, el barco en el que habían logrado entrar los miembros del "servicio", llevaba un cargamento de jabón de la marca "Bi-Lore"⁵². El testimonio de uno de los combatientes –el navarro Pantxo Etxeberria– del batallón "Gernika" que, en abril de 1945 participó en los combates del Médoc (Montalivet-Pointe de Grave) resulta esclarecedor en este sentido: "Los barracones alemanes y los blocaos estaban repletos de conservas y alimentos españoles. Latas de sardinas españolas, latas de atún españolas, galletas María españolas, alcohol español, algodón español, yodo, vendas.... ¡Todo español! ¡Franco les abastecía de todo!"⁵³.

Cuando, en 1945, la Dirección General de Aduanas, presionada por las autoridades aliadas, llevó a cabo un inventario de todos los bienes alemanes depositados en aduanas y puertos francos españoles con el fin de ser confiscados y liquidados, uno de los depósitos más importantes correspondía a 10.318 cajas de sardinas en conserva retenidas en la Aduana de Bilbao⁵⁴.

Incluso, en ocasiones, las mismas autoridades españolas espoleadas por los funcionarios del Ministerio de Asuntos Exteriores, que recibían fuertes presiones de las embajadas, se veían forzadas a actuar. El "Capricornio" –a quien los servicios franceses consideraban sospechoso de abastecer periódicamente a submarinos alemanes a lo largo de la costa atlántica francesa⁵⁵– era una bonitera de 60 toneladas y 160 CV, matriculada en Santoña, que había amarrado en El Ferrol el día 20 de marzo de 1945, despertando las sospechas de las autoridades navales. El día 13 de enero había salido de Santander a faenar, entrando en Zumaya el 27 para reparaciones –donde había sido vista por un informador el 18 de febrero⁵⁶– y volviendo el día 15 de marzo de nuevo a Santander, siendo despachada el mismo día para Vigo. El patrón informó que el armador le había dado la orden de liquidar los salarios y desembarcar a los tripulantes. Por otra parte, se ignoraba lo que había estado haciendo desde el 27 de enero, que había llegado a Zumaya, hasta el día 14 de marzo que había salido de nuevo para Santander⁵⁷. Estos detalles, hacían pensar en la posible dedicación del barco a actividades ilícitas. Mr. Maurice Fogler, agregado de la embajada de los Estados Unidos, se había trasladado a Santander para inspeccionar el combustible del barco al que se le había negado el cupo de gasoil que había solicitado⁵⁸. El pesquero tenía un depósito de una capacidad de 2.000 litros de gasoil y nunca se hacía a la mar sin tenerlo completamente lleno. Además cargaba igualmente cierto número de grandes bidones llenos del mismo carburante⁵⁹. El "Capricornio" había sido recientemente adquirido por un rico ganadero de Suances llamado Francisco Miguel Jara Cobos que, según

50. LORMIER, Dominique: *La Résistance dans le Sud-Ouest*, Sud-Ouest, Bordeaux, 1989, pág. 185.

51. DURAÑONA, José Antonio: *Escritos autobiográficos*. (Mecanografiados), Laburdi, 1982.

52. Testimonio de José Manuel Iradi. San Sebastián 29 de diciembre de 1993.

53. *Memoria de los vascos en la II Guerra Mundial. De la Brigada Vasca al Batallón Gernika*, Pamiela, Pamplona, 2002, pág. 206.

54. MARTÍN ACEÑA, Pablo et alii: *Informe para la Comisión de investigación de las transacciones de oro procedente del Tercer Reich durante la Segunda Guerra Mundial*. Capítulo IV: "Bloqueo, expropiación y liquidación de activos alemanes en España, 1945-1958". En: <http://mae.es/oro2gm/oromonetario/informe.htm>

55. "Espagne. Ravitaillement de sous-marin allemand par le vapeur "Capricornio". (21 de marzo de 1945). Service Historique de la Marine. Paris. TT F9.

56. "Compte rendu de renseignements" (27 de febrero de 1945). Service Historique de la Marine. Paris. TT F9. Sobre las características y andanzas del "Capricornio" puede verse también, los informes americanos en: "From Commander U.S. Naval Forces, France, to French Ministry of Marine, Second Bureau". 4 de abril de 1945. Service Historique de la Marine. Paris. TT F9.

57. Escrito del Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada al Subsecretario del Ministerio de Asuntos Exteriores. Madrid, 5 de mayo de 1945. AMAE (M). Leg. 2152. Expd. 15.

58. Escrito del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada al Subsecretario del Ministerio de Asuntos Exteriores. Madrid, 14 de mayo de 1945. AMAE (M). Leg. 2151. Expd. 15.

59. "Espagne. Ravitaillement de sous-marin allemand par le vapeur "Capricornio". (21 de marzo de 1945). Service Historique de la Marine. Paris. TT F9.

la embajada británica, era un testaferro de los alemanes que formaba parte de una sociedad que actuaba bajo el nombre de "Regemein". Su hijo, llamado también Francisco pero conocido como "Currito", dirigía estas sospechosas actividades entre las que no se incluía la pesca. Su padre había pagado, a cuenta de esta sociedad, 5.000 pts. a cada miembro de la tripulación y 25.000 al patrón, sabiéndose además que había gastado 10 millones de pesetas en suministros para los alemanes. Él y su socio Rebolledo, recibían el dinero de los alemanes a través del Banco Español de Crédito y, aunque había sido detenido el 20 de marzo, había salido libre por orden del Gobernador Civil⁶⁰.

No es de extrañar pues, que la desconfianza y el estado de alerta en que se encontraban los Aliados y particularmente los franceses, provocasen tensiones con los españoles. A finales de marzo se produjeron algunos incidentes al ser atacados varios pesqueros de la flota de Pasajes que se encontraban faenando a unas 65 millas al N. del cabo Híguer dentro de la llamada entonces "zona peligrosa". El "Berdin Gabea" de la casa "Angel Ciriza Lafuente" de San Sebastián, había sido conminado por dos aviones franceses a tomar la ruta de vuelta a Pasajes siendo ametrallado en varias ocasiones durante las tres horas que duró el ataque. Su patrón, Isidro Pillado Durán narró lo sucediendo al llegar al puerto de Pasajes:

"Cuando llevábamos andadas hora y media vimos aparecer por la parte del E. dos aparatos de aviación negros bimotores, los cuales al llegar a nuestra altura dieron una vuelta sin hacer disparo alguno, pero la segunda vuelta empezaron a disparar ráfagas de ametralladora a bordo, e incluso, lanzaron bombas, a pesar de que hubo impactos en el buque, no hubo que lamentar desgracias personales, durando este ataque aproximadamente tres horas, al verlos desaparecer hicimos nuevamente rumbo a Pasajes a toda máquina, hallándonos en aquel momento a unas treinta y cinco millas, con sorpresa volvimos a verlos reaparecer, siendo al parecer los dos mismos aparatos anteriores, los cuales, al llegar a nuestra altura volvieron a ametrallarnos, y lanzaron tres bombas más, e incluso algunas cajas vacías de munición, de nuevo hubo impactos a bordo, sin que tampoco en esta ocasión tuviéramos que lamentar desgracias personales, este ataque fue de corta duración, terminado el mismo continuamos nuestro viaje al Puerto de Pasajes, llegando por nuestros propios medios a las diez de la noche, a pesar de las averías, entre ellas una vía de agua".

El "Alvarez" y el "Feijoo" sufrieron también ametrallamientos por estos aviones. Por su parte, el "Liraña" fue obligado a emprender ruta al puerto de Arcachon donde la tripulación desembarcó el día 1 de abril. En la Comandancia de Marina el patrón, Ramón Chans Vidal, fue interrogado por las autoridades navales francesas que tenían sospechas de que los buques españoles llevaban abastecimientos a los reductos alemanes de la costa. Le preguntaron:

"sobre la manera de distribución del pescado capturado en España, sobre el tanto por ciento que se dejaba para los alemanes, y al contestar yo, que el pescado se vendía en España en fresco, entendí que lo que querían es saber sobre el pescado que se ponía en conserva para abastecer a las fuerzas alemanas, a lo cual, como yo ya he manifestado anteriormente objeté que el pescado se exportaba a las diferentes provincias españolas para el abastecimiento de España. Fui preguntado sobre los uniformes que se veían en San Sebastián y en este puerto de Pasajes, a lo cual yo manifesté, que eran soldados de Infantería de Marina españoles, que custodiaban los barcos alemanes internados en el citado puerto pasaitarra.... Me interrogaron acerca de un barco que carga conservas en Santander y Santoña, de carga de unas 43 toneladas, y cuyo andar es de 10 millas, motor, y cuya chimenea va pintada de rojo y blanco, siendo su color de casco, blanco con franjas rojas, y al decirle que no sabía, me manifestaron que era uno de los barcos que descargaba víveres en el puerto de La Pallice".⁶¹

El 6 de abril de este año el *Deuxième Bureau* de la Marina francesa informaba desde Bayona que Luis Tomás, un comerciante de Zarauz, se encargaba del abastecimiento a los submarinos alemanes que recogían la carga en alta mar con destino a la base de Lorient. El transbordo se hacía en buques matriculados en Ondárroa⁶².

60. "Summary of information in possession of H.M.G. concerning the shipment of contraband provisions, etc. from the North of Spain to the German garrisons in Western France". AMAE (M). Leg. 2152. Expd. 15.

61. "Asunto: ametrallamiento de pesqueros por aviones franceses". Escritos del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada al Subsecretario del Ministerio de Asuntos Exteriores. 16 y 17 de abril de 1945. AMAE (M). Leg. 2152. Expd. 15.

62. Service Historique de la Marine. Paris. Château de Vincennes. TT T 12. COMAR BORDEAUX. 1944-45. Informaba igualmente de la interceptación el 28 de mayo de un pesquero, el "Mariñela", de la firma "Angel Urtano Amable y Cia." de Bermeo con seis personas a bordo que decían ser refugiados políticos.

Once días más tarde las autoridades navales francesas del Bidasoa informaban a las españolas que, a las dos de la tarde del día anterior, había salido de Gijón el barco "*Mendi*" de unas 50 toneladas, matriculado en Zumaya, que pensaba cargar unas treinta toneladas de sardinas en conserva y aceite de oliva con intención de llevarlas a la guarnición alemana de La Pallice. Según se sospechaba, la carga se iba a hacer en un cargadero particular de la fábrica de conservas "García y Lens" de Ribadeo. Los franceses solicitaban la intervención de las autoridades navales españolas amenazando claramente con represalias contra los buques españoles que faenaban en la zona de las "aguas peligrosas" en caso de no intervención⁶³.

Ante una denuncia tan concreta, reiterada posteriormente por vía diplomática, las autoridades españolas se vieron obligadas a actuar. El barco marchó a primeros de mes del puerto de Gijón para Ribadeo donde entró y salió de noche sin informar a ninguna autoridad, después de cargar mercancías en una fábrica de conservas, también de noche y de manera ilegal, en Suances y Requejada, en días consecutivos entre el 5 y 9 de abril. Por ello y ante el temor de las represalias francesas el barco fue detenido en Avilés y su armador en Pasajes. El comandante de Marina de Guipúzcoa se veía obligado a reconocer, aunque intentando justificar y minimizar el hecho, en un escrito dirigido al Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, lo sucedido:

"En la esfera de esta organización es indudable han actuado clandestinamente el "MENDI" y el "TERCIO DE BEGOÑA" alijando en determinados puntos mercancías de origen o destino ilegales, cambiando de propietario, sin dar la debida cuenta a las Autoridades, ofreciendo primas o premios de cuantía inusitada a las dotaciones por determinados viajes (que claro no serían los viajes a Pasajes, Suances, etc.) y animando a los temerosos de emprender estos viajes que consideraban arriesgados o ilegales, con la consabida insidia de que tienen fuertes valedores en Madrid, insidia que al llegar a oídos de Cónsules de actuación generalmente muy limitada como son los de esta Provincia, puede tentarlos a lucirse ante sus Embajadas presentando como apoyados por los otros que dicen ser muy importantes para la seguridad de sus Naciones y que en realidad no son mas que vulgares intentos de supuestos contrabandos..."⁶⁴.

Días después la embajada británica remitía un amplio "Memorándum" a las autoridades españolas señalando que, tras la caída de algunas de las bolsas alemanas –la Pointe de Grave y Royan– las potencias aliadas tenían pruebas irrefutables de que éstas habían estado abastecidas con productos españoles mediante el contrabando desde las costas del Norte de España, pidiendo que cesase el tráfico y que sus autores fuesen perseguidos.

El "*Tercio de Begoña*" buque a motor de 267 toneladas, matriculado en Bilbao, había sido comprado por José García Abrisqueta, abogado del Banco Español de Crédito de la capital vizcaína, en el mes de marzo, por un millón novecientas mil pesetas. Este barco había llegado a Santander procedente de Bilbao el 14 de abril de 1945, zarpando al día siguiente para Pasajes con una carga de 320 toneladas de alubias, conservas de pescado, coñac y patatas. Este cargamento iba consignado a nombre de José Luis López Muñoz de Pasajes por un tal Luis Solano, agente de Aduanas de Santander. A su salida de esta ciudad el barco sufrió algunas averías y tuvo que volver a puerto. Finalmente, el 17 de abril, emprendió el viaje hacia Pasajes pero ante las sospechas comunicadas telefónicamente por el comandante de Marina de Bilbao, el de Santander hizo que M. Andonaegui, su adjunto en la Comandancia, embarcase a bordo. Llegaron al día siguiente a Pasajes, donde se desembarcó el cargamento que comprendía también tabaco, mercancía no consignada⁶⁵. La embajada señalaba que el consignatario José Luis López Muñoz era desconocido en Pasajes y que tres miembros de la tripulación habían desertado en Santander, antes de emprender el viaje a Pasajes, al enterarse que la carga iba destinada a los alemanes. Antes de salir de Santander se habían ofrecido fuertes sumas a la tripulación y al enterarse de la peligrosidad del viaje y su carácter ilegal –el armador les informó que las mercancías serían transbordadas a submarinos en alta mar– los que no habían desertado exigieron más dinero⁶⁶. El mismo día 17 los cónsules de Estados Unidos y Gran

63. "Asunto: ametrallamiento de pesqueros por aviones franceses". Escrito del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada al Subsecretario del Ministerio de Asuntos Exteriores. 17 de abril de 1945. AMAE (M). Leg. 2152. Expd. 15.

64. Escrito de Jorge Espinosa de los Monteros, comandante de Marina de Guipúzcoa, al Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada. San Sebastián, 3 de mayo de 1945. AMAE (M). Leg. 2152. Expd. 15.

65. Escrito del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada al Subsecretario del Ministro de Asuntos Exteriores. Madrid, 3 de mayo de 1945. AMAE (M). Leg. 2152. Expd. 15. En otro documento se señala que el "*Tercio de Begoña*" iba consignado a nombre de Andrés Obeso, en Pasajes, que no había aparecido pero su hijo había sido detenido. El capitán del barco había recibido 100.000 pts. por el viaje. "Boletín Diario de Información de Fronteras, nº 176. Frontera francesa. Madrid, 27 de abril de 1945". AMAE (M). Leg. 2152. Expd. 15.

66. *Ibidem*.

Bretaña en San Sebastián hicieron saber que, por órdenes de sus embajadas, estaban interesados en inspeccionar el buque lo que les fue negado por las autoridades navales por ser el asunto competencia de la Marina de Guerra y quizás, aunque esto no lo dijeron, porque los detenidos habían alardeado de tener *"altas protecciones"*.

El *"Nieves"*, de 128 toneladas, otro de los buques denunciados por las embajadas, era en este momento propiedad de "Industrias y Construcciones S.A.", domiciliada en Barcelona y había despachado de Huelva para Bilbao, haciendo una escala en Muros el 9 de abril. Entraría en La Coruña nueve días más tarde. Aquí descargó todas las mercancías que traía, en su mayor parte productos alimenticios, quedándose vacío. Inspeccionado por la Comandancia de Marina nada se encontró y al ser preguntado por las razones de haber descargado, el patrón indicó que lo había hecho por órdenes de los receptores del cargamento en Bilbao, es decir la compañía "Suministros y Transportes" (S.Y.T.S.A.). Según informaba el capitán general de El Ferrol *del Caudillo*, la carga parecía que iba destinada a Francia y el patrón del barco al ser interrogado se había mostrado *"un tanto azorado"*⁶⁷.

La organización alemana había intentado comprar, a través de uno de sus agentes españoles, el *"Eduvigis"*, de 40 toneladas, también matriculado en Bilbao. Esta organización, dependiente de la SOFINDUS y dirigida por Bernhardt, como ya se ha dicho, estaba compuesta por Dietel que era su secretario y por Hermann Moll que era el encargado de la compra de productos alimenticios. Este último había dirigido la operación de carga del *"Mendi"*. Los alemanes tenían también algunas sociedades auxiliares como la OCIMEX dirigida por Martin Hoffman, en Madrid, que se había ocupado de la compra de aprovisionamiento y que estaba en relación con otra empresa, la "Sociedad Medivetti", también en Madrid. Ayudado por la S^a. Karmann y de acuerdo con la embajada alemana había participado en varias operaciones como la del *"Capricornio"*, en las que había colaborado con Jara Cobos, a quien había abonado la cantidad de 150.000 pts. Una empleada del Sindicato de Transporte de La Coruña, María José Pérez Torres, bien situada en las *"altas esferas"*, se había encargado directamente de la operación y conseguido todos los permisos.

También en Madrid se había constituido, en diciembre de 1944, la compañía "Suministros y Transportes S.A." (S.Y.T.S.A.), con domicilio en la calle alcalde Saínz de Baranda, con el fin de comprar algunos buques, como el *"Nieves"* y el *"Eugenio"* con capital facilitado por Bernhardt. Pertenecía igualmente a la SOFINDUS la compañía de "Transportes Marion" —a la que ya se ha hecho referencia anteriormente— con su gran flota de camiones dedicada al transporte terrestre de las mercancías, al igual que la "Compañía de Transportes Martínez Hermanos", domiciliada en Vigo, que tenía depositadas mercancías en un almacén por cuenta de Luis García Cabido, chófer de "Transportes Marion"⁶⁸. A comienzos de febrero de 1945 la Guardia Civil encontró en sus almacenes de Gambados una gran cantidad de suministros destinados a los alemanes —cientos de pares de zapatos, sulfamidas, preparados vitamínicos, material médico— que había traído en camiones desde Salamanca, aunque él alegó que el transporte había sido hecho sin su conocimiento cuando se encontraba ausente⁶⁹.

En San Sebastián la red alemana estaba constituida por Alfred Groschell, súbdito alemán, propietario del conocido salón de té "Garibay" que se había ocupado, a principios de marzo, de la compra de productos alimenticios para la organización. Igualmente, el falangista y proveedor de la Intendencia militar, Eulogio Zulueta, domiciliado en San Martín n^o 47, estaba en contacto con Groschell y con Schonsboeck, agentes de Moll. Zulueta había efectuado compras por cuenta de la organización nazi y, en concreto el 5 de marzo, un pedido de 21 toneladas de alimentos para ser embarcado en el puerto de Deva con destino a La Rochelle. Por su parte, Delio Llorca, que tenía un garaje en la calle Carquizano de la capital donostiarra, también había sido utilizado por Moll para la compra de mercancías y para el flete de buques con el mismo objetivo. Se sabía que había llevado a cabo la compra del *"Mendi"* por encargo de la organización nazi, así como la adquisición de las mercancías que debía transportar este barco. En Bilbao, el abogado José García Abrisqueta, había comprado en marzo de 1945 un cargamento de patatas e higos secos con la misma finalidad.

67. Escrito del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada al Subsecretario del Ministerio de Asuntos Exteriores. Madrid, 5 de mayo de 1945. AMAE (M). Leg. 2152 Expd. 15.

68. "Summary of information in possession of H.M.G. concerning the shipment of contraband provisions, etc. from the North of Spain to the German garrisons in Western France". AMAE (M). Leg. 2152. Expd. 15. También: "Comptes rendus du renseignements". (4 de abril de 1945). Service Historique de la Marine. Paris. TT F9.

69. "From Commander U.S. Naval Forces, France, to French Ministry of Marine, Second Bureau". 4 de abril de 1945. Service Historique de la Marine. Paris. TT F9.

Las autoridades franquistas, preocupadas por este asunto, habían intentado presentar estas actividades como simples delitos de contrabando, muy difíciles de controlar debido a la extensión de las costas españolas y a los escasos medios de que disponían. En su respuesta a las protestas del Gobierno Provisional de la República Francesa (GPRF) afirmaban que *“El Gobierno español es el primer interesado en reprimir esta tráfico clandestino...”* y culpaban, minimizando el asunto, a los refugiados en Francia que trataban de *“crear un conflicto entre Francia y España, sirviéndose de la eventualidad de un contrabando que, en el peor de los casos, ha sido tan reducido como inevitable”*⁷⁰. Los Aliados habían denunciado, por ejemplo, las actividades pro-nazis de Clemente de Diego, hijo del presidente del Tribunal Supremo, que había intervenido en operaciones de compra de abastecimientos. Detenido y trasladado a Madrid se le encontró una fuerte suma de dinero. Pero inmediatamente se le puso en libertad y se le devolvió el dinero *“por orden de alguna autoridad superior”*.

Así pues, resulta claro que si bien este contrabando era realmente rechazado desde Asuntos Exteriores ya que ponía en entredicho, al igual que en el asunto del wolframio, la política que se pretendía desarrollar de cara a los Aliados –comprometía las relaciones con las naciones aliadas y afectaba directamente a la neutralidad española que pretendía defender– es también evidente que era, no sólo tolerado, sino vehiculado, protegido o protagonizado por gente ligada al Régimen y en mucho casos bien situada en las *“altas esferas”* del mismo⁷¹.

5. EL DESPLIEGUE NAVAL DE LA KRIEGSMARINE Y LAS FORTIFICACIONES DEL “MURO DEL ATLÁNTICO” EN EL PAÍS VASCO FRANCÉS

La costa vasco francesa se encontraba desde el armisticio de 1940, así como una parte del interior del País Vasco, dentro de la zona de ocupación alemana, bajo la autoridad de los organismos administrativos y militares de la *Wehrmacht*. En lo que se refería a su utilización naval y como estructura portuaria quedó integrada en el dispositivo de la Marina de Guerra alemana, mientras que las fortificaciones –una amplia red de casamatas y búnkeres costeros que se extendían desde Hendaya hasta Noruega– formaban parte de un plan más amplio en el que intervenían las diferentes fuerzas armadas dentro de lo que se llamó el *“Muro del Atlántico”*.

En la organización general de la *Kriegsmarine* la costa atlántica francesa –que incluía también Bélgica– estaba comprendida dentro del Alto Mando del Oeste (*Oberbefehlshaber des Marinengruppenkommando West*) con base en París que comprendía a su vez tres sectores netamente diferenciados: el *Atlantikküste*, el *Sudküste* y el *Kanalküste*. Este último comprendía la costa que iba desde el Loire hasta Hendaya y en él estaba incluida la costa vasca. En las consiguientes subdivisiones en sectores defensivos costeros (*Seeko*), la zona vasca dependía del *“Seeko Gascogne”* con base en Royan que comprendía a su vez otras subdivisiones según la importancia de los puertos que se incluyesen en sus costas. Los de cierta importancia estaban bajo la responsabilidad de un comandante del puerto –*Hako*– encargado de los buques basados en el perímetro de sus puertos y debía ocuparse de su aprovisionamiento, municiones, combustible, etc, así como de la seguridad y defensa en el área bajo su control con una compañía de Marina adjunta a su mando. El puerto de Bayona estaba incluido en esta categoría. En él se encontraban instalados numerosos servicios: la policía del puerto que se ocupaba del control de los buques civiles y de sus equipajes con un efectivo de 30 hombres a los que había que añadir unos cuarenta voluntarios holandeses dedicados a la vigilancia y a las guardias; el servicio de avituallamiento que gestionaba los depósitos de carbón y el carburante y el servicio de gestión de los depósitos de material que se ocupaba de los explosivos, minas, anclas, armas y redes en sus locales de Bayona y Blancpignon. A esto había que añadir el servicio meteorológico instalado

70. “Nota verbal” del Ministerio de Asuntos Exteriores dirigido al GPRF. Madrid 3 de mayo de 1945 y borrador de respuesta a la nota nº 277 del 26 de abril del GPRF. S.f. AMAE (M). Leg. 2152. expd. 15.

71. Escrito de la Dirección General de Política Exterior al sr. ministro de Marina. Madrid, 28 de abril de 1945. AMAE (M). Leg. 2152. Expd. 15. Curiosamente, el embajador estadounidense, el profesor Carlton J. H. Hayes, conocido por sus simpatías profranquistas, opinaba en su libro escrito poco después de la guerra, algo parecido a lo aducido en su defensa por las autoridades españolas: *“Podría haber salido de Galicia algún contrabando, que cruzando el Golfo de Vizcaya llegara a las guarniciones alemanas bloqueadas en la costa francesa pero sería en todo caso muy insignificante ya que para entonces la totalidad de la costa estaba bloqueada y guarnecida por los británicos”*. Opinión que contradecía todos los esfuerzos llevados a cabo por sus propios servicios en aquella época. Carlton J. H. HAYES: *Misión de guerra en España*, E.P.E.S.A., Madrid, MCMXLVI, pág. 329.

en la cima del monte La Rhune (Larún) y los siete depósitos de abastecimiento repartidos entre Bayona y Hendaya. Existía también en Bayona un centro de prueba de armas, explosivos y minas, adonde acudían a menudo para entrenarse algunos marinos italianos.

Los puertos más pequeños estaban, como el de San Juan de Luz, al mando de un capitán de puerto (*Haka*). Estos capitanes disponían de una compañía de seguridad o policía de puerto que controlaba todas las salidas y entradas de los buques, incluidos los de pesca que iban a faenar al exterior. Ambos puertos –San Juan de Luz y Bayona– formaban parte del dispositivo de apoyo a las flotillas de seguridad o escolta incluidas en la 4ª “*Sicherungs-Divisionen*” con base en las proximidades de Lorient, y puntos de apoyo en Burdeos, La Pallice, Royan y Blaye (Gironde). Estas unidades se desplazaban por la costa atlántica francesa dedicadas a la protección de las bases navales y de los convoyes, como los procedentes de Bilbao con mineral, lucha antisubmarina, búsqueda y destrucción de minas sembradas por los aliados en las cercanías de los puertos o en las rutas de acceso, etc. Esta División disponía para estas tareas de la 4ª y 6ª flotillas de patrulleros compuestas por embarcaciones de 500 toneladas, armadas con un cañón de 75 mm. y tres antiaéreos de 20 mm. Rara vez llegaron a estos puertos navíos de guerra de mayor tonelaje. En alguna ocasión torpederos de 1.750 toneladas con tres cañones de 105 mm. como los “*T 22*”, “*T 23*”, “*T 24*” y “*T 27*” de la 4ª flotilla de torpederos o algunos destructores de 3.600 toneladas, armados con cuatro cañones de 150 mm., de la 8ª flotilla de destructores de la *Kriegsmarine*⁷². Por ejemplo, el “*T 4*” y el “*T 22*” fondearon el 31 de octubre de 1942, en la bahía de San Juan de Luz a la vuelta de una patrulla en busca del mercante “*Wismar*”. Solo un submarino llegó a la costa vasca y en concreto al puerto de Bayona a lo largo de toda la guerra. Entró a puerto averiado y en un estado lamentable, tras haber sido atacado por aviones aliados en el golfo de Vizcaya, con heridos a bordo que fueron rápidamente evacuados. Las autoridades de ocupación tomaron medidas excepcionales de seguridad, cerrando el acceso a los muelles de Saint Esprit, que levantaron una vez se hizo de nuevo a la mar⁷³.

Por otra parte también dependían de la *Kriegsmarine* las baterías de la artillería naval, incluidas las que con las siglas MAA (*Marineartillerie*) se extendían por toda la costa de Bélgica y Francia, siendo la MAA nº 286 la que operaba en la zona de Bayona-San Juan de Luz⁷⁴. De todas maneras, los puntos de apoyo con artillería naval o antiaérea en la costa vasca eran numerosos y su organización bastante compleja porque si algunos dependían, como se ha dicho, de la Marina, otros eran del Ejército de Tierra o de la *Lufftwaffe* y estaban integrados dentro del conjunto de búnkeres que constituían las fortificaciones del denominado “Muro del Atlántico”. En la costa vasca existían varios puntos de apoyo artillero. En primer lugar estaba el de Bayona que cubría la desembocadura del Adour y el puerto con tres puntos. Uno era el de Boucau, con cañones rusos y franceses, éstos bastante viejos, emplazados en búnkeres con una enorme torre de dirección de tiro denominada “*Bárbara*”, de una quincena de metros de alto con varios pisos en su interior en uno de los cuales estaba instalado un gran telémetro. A continuación había una batería DCA en la otra orilla del río, junto al hipódromo, y una tercera en el golf de Chiberta con seis cañones rusos de 152 mm. de un alcance de 17,2 kms. con más de 100 hombres a su servicio. En total, en los 18 km. de costa que había entre Ondres y Bidart, se podían contar 25 nidos de resistencia lo que daba una densidad de uno cada 500 metros lo que puede considerarse como muy alta.

Por su parte el punto de apoyo de Biarritz incluía también varias fortificaciones y nidos de resistencia. En los jardines del “Hôtel du Palais” existía una casamata con dos ametralladoras pesadas que batían la playa de Miramar y un cañón *Skoda* de 47 mm. enfilado sobre la *Grande Plage*. Entre la roca de la Atalaya, la roca de la Virgen y el *Vieux Port*, se extendían una serie de galerías interiores excavadas en la roca con cuatro niveles, intercomunicados, que abrigaban diverso armamento –ametralladoras pesadas y cañones *Skoda* de 83,5 mm.– e instalaciones. En Biarritz se encontraba también la batería escuela de la *Kriegsmarine*, situada cerca de la villa “Marbella”, compuesta por 14 plataformas de cemento que abrigaban otros tantos cañones de DCA, de 20 y 37 mm, para el aprendizaje de 500 reclutas a cuyo servicio se encontraban 50 marineros y oficiales.

72. SALLABERRY, Francis: *Quand Hitler bétonnait la Côte Basque*, Jean Curutchet/Editeur Harriet, Bayonne, 1988.

73. NAVARRET, Jacques: “Un peu d’Histoire! La Deuxième Guerre Mondiale à Bayonne”, en *Passé, Présent et Avenir du Port de Bayonne*, Bayonne, 1999.

74. CHAZETTE, Alain, KURSIETIS, Andris y PIPES, Jason: “Organization of the Kriegsmarine in the West. 1940-1945”. Internet: <http://www.feldgrau.com>



Cañón antiáereo cuádruple de 20 mm emplazado en las colinas de Bordagain, no lejos de Socoa cuyo faro y torre de señales puede verse al fondo. (Bundesarchiv).



Batería antiaérea alemana (Flak) compuesta por cuatro cañones del 75 situada en la playa de Erromardie, entre San Juan de Luz y Guéthary. (Bundesarchiv).



Batería de 4 cañones de 155 mm situada junto a la carretera en la cornisa litoral de Socoa a Hendaya. (Bundesarchiv).

El grupo de puntos de apoyo de San Juan de Luz constaba de cinco baterías. Uno de ellos con cañones *Krupp* sobre raíles de 240 mm. de un alcance de 20,7 km, se encontraba situado en la retaguardia de la playa de Erromardie, entre Guéthary y San Juan de Luz, y estaba completado con numerosas piezas de apoyo. Otros puntos eran los correspondientes a la punta de Santa Bárbara con cuatro cañones franceses de 105 mm.; los del fuerte de Socoa también con cuatro cañones franceses pero de 75 mm. que se utilizaban sobre todo como escuela de tiro para los jóvenes reclutas de la artillería costera del Sur-Oeste, aunque también como protección del puerto; los ubicados en la colina de Bordagain, en Ciboure, con cuatro cañones de 105 mm. situados en búnkeres artísticamente decorados como si fuesen villas de estilo vasco y finalmente, en la carretera de la cornisa, entre Socoa y Hendaya, otro con igual armamento⁷⁵. De Guéthary a Socoa, en un litoral de 9 kms. existían una veintena de nidos de resistencia. ¿Se trataba quizás de una medida tomada a raíz de la incursión aliada "*Myrmidon*", como se verá a continuación? Finalmente, el tercero de los grupos de puntos de apoyo denominado "*Santa Ana*" cubría Hendaya y la frontera franco-española. Una de las baterías situada en la extremidad de la punta de Santa Ana constaba de seis cañones rusos de 152 mm. y la otra situada en los campos de Sendoteguy-Dorrondeguy incluía una batería sobre raíles de 240 mm., con un alcance de 26,7 km. y un campo de tiro de 360°. Sin vista directa sobre el océano debía ser dirigida por los oficiales encargados de la puntería en el puesto de mando del grupo de Ciboure. Constaba además de media docena de nidos de resistencia complementarios pero en el momento de la liberación algunos no habían sido terminados y otros estaban faltos de armamento⁷⁶.

Todas estas fortificaciones y artillería no tuvieron ocasión de entrar en acción durante la guerra, salvo esporádicamente en la operación "*Myrmidon*", como se verá a continuación. Al final terminarían, en agosto de 1944, siendo voladas por los mismos alemanes en su precipitada retirada del País Vasco. Lo mismo hicieron en el puerto de Bayona buscando dejarlo inservible para las tareas de abastecimiento de los ejércitos aliados. El 21 de agosto después de haber sembrado el Adour de minas, hicieron saltar varios barcos con el fin de bloquear el acceso. En el muelle llamado Lesseps hundieron el barco-taller "*Viper*" y en el Quaie Neuf el antiguo mercante belga "*Jacqueline*". Un poco más lejos, junto a la oficina del puerto, los remolcadores "*Gigant*" y "*Abeille 19*" quedaron tumbados sobre su costado. En Blancpignon incendiaron el patrullero "*401*" (ex "*Norkap*", originariamente "*Cap Nord*") y el antiguo mercante belga "*Francine*" que, sin embargo, se logró mantener a flote. Hacia la embocadura del Adour hundieron otros patrulleros, el exdragador holandés "*Suriname*" y el petrolero de pequeño tonelaje "*Baltrum*". Felizmente las autoridades francesas lograron esconder a los únicos buques franceses que se encontraban en el puerto, es decir los mercantes "*Courdannes*" y "*Louvetot*"⁷⁷.

Algunos de los buques alemanes con base en puertos del Sud-Oeste francés se refugiaron en el puerto de Pasajes. Así lo hicieron los modernos buques-taller "*Immelman*" y "*Richthofen*", el petrolero "*Brossen*" y algunas lanchas rápidas, quedando internadas sus tripulaciones. Un año después, el 21 de julio de 1945, entraría en puerto la corbeta de la Armada británica "*K-459*" que vino a hacerse cargo de estos buques que se encontraban en perfecto estado y fueron tripulados hasta Inglaterra por sus dotaciones alemanas.

6. OPERACIÓN "MYRMIDON"

La única operación naval que se llevó a cabo en la costa vasca del golfo de Gascuña no pasó de ser un intento frustrado aunque fue concebido con ciertas ambiciones, y una participación relativamente importante. Contando probablemente con la información transmitida por las redes de información del interior, en concreto con la de la red "*Castille*" que tenía informadores en Bayona, el

75. Sobre las defensas costeras de San Juan de Luz, con abundantes fotografías que completan algunas de las publicadas por Sallaberry puede verse: CHAZETTE, Alain: "La M.K.B. St-Jean de Luz, un chef-d'oeuvre d'integration", en *39/45 Magazine*, nº 212, Mai 2004.

76. Estudio detenido de estas fortificaciones en SALLABERRY, Francis: *Quand Hitler bétonnait la Côte Basque*, Jean Curutchet/Editeur Harriet, Bayonne, 1988. También SALLABERRY, Francis: *Aquitaine Allemande. Bordeaux-Gironde-Landes-Pays Basque. 1940-1945*, J&D Editions, Biarritz, 1995.

77. NAVARRET, Jacques: "Un peu d'Histoire! La Deuxième Guerre Mondiale à Bayonne", en *Passé, Présent et Avenir du Port de Bayonne*, Bayonne, 1999.

Almirantazgo británico planeó una gran operación de comandos que en su primer proyecto contemplaba un desembarco de tres mil hombres con tanques "Valentine" transportados en diez buques de guerra, que debería desarrollarse en marzo de 1942. Los desembarcos serían múltiples y tendrían lugar en Bayona, Boucau, San Juan de Luz y Hendaya. La operación debería durar de 20 a 24 horas y al final las tropas reembarcarían en la bahía de San Juan de Luz. Aparte de la reacción alemana, uno de los principales problemas era, además, el estado de la mar generalmente agitado en esta zona y por lo tanto desfavorable para este tipo de operaciones. Por ello se previó un plan más modesto, que sería el que finalmente se llevaría a cabo. Los objetivos que se mantuvieron fueron los de desembarcar en la desembocadura del Adour; suprimir las baterías costeras a ambos lados de la ría –incluida la torre de dirección de tiro de Tarnos– así como el hundimiento de los cargueros que se encontrasen allí; la destrucción de las "Forges de l'Adour", industria metalúrgica de Boucau-Tarnos que trabajaban para el esfuerzo de guerra alemán; la voladura del gasómetro situado en la zona industrial, –cerca del cementerio de los ingleses–; la fábrica de productos químicos de Saint Gobain en Boucau así como la fábrica de pólvora de Blancpignon productora de tolueno, elemento esencial para la fabricación de TNT, utilizada por los alemanes y la fábrica aeronáutica de Latecoère (Bréguet), en Hardoy. Se intentaría, también, el establecimiento de una cabeza de puente en el barrio de Saint Esprit, en Bayona, para hacer frente al posible envío de refuerzos por parte de los alemanes, así como diversas acciones en la zona de Biarritz-San Juan de Luz-Hendaya que incluían el hundimiento de los buques alemanes que se pudiesen encontrar en los puertos atacados. Se pensaba neutralizar parte de la resistencia enemiga, sobre todo los tanques, haciendo que un destructor remontase el Adour hasta Bayona. Otro de los objetivos era el desembarco de algunos civiles encargados de misiones por el *Intelligence Service* y el de algunos oficiales de las Fuerzas Francesas Libres entre los que se encontraba el entonces teniente De Boissieu.

Incluso se planeó para que la operación coincidiese con otra que se había organizado contra el dique seco de Saint Nazaire. La operación de Bayona acabaría retrasándose por problemas técnicos, pero la de Saint Nazaire se llevaría a cabo el 27 de marzo bajo en nombre clave de "Chariot". En ella participaron 611 hombres y fue todo un éxito.

Hay que tener en cuenta que en esta época el Alto Mando Aliado, presionado por los rusos, estaba ya pensando en organizar el desembarco en Europa para lo que carecía de la experiencia e información necesarias. Estas operaciones servirían, entre otras cosas, para probar las defensas alemanas, su solidez y grado de respuesta. En el mes de agosto de este mismo año, meses después de estas operaciones, se organizaría la más importante de ellas, el desembarco en el puerto de Dieppe con la finalidad de probar la posibilidad de hacerse con un puerto –uno de los problemas que planteaba el desembarco en Francia– en el que asentar el comienzo de la invasión. El resultado es conocido: de los 6.106 hombres que participaron –británicos y canadienses–, 1.027 resultaron muertos y 2.240 fueron hechos prisioneros. Es pues en este contexto, al que pueden añadirse otros factores como el político-propagandístico y la necesidad de demostrar el dominio de los mares por parte británica –una advertencia suplementaria a la España franquista– en el que puede enmarcarse la operación "Myrmidon"⁷⁸.

El 25 de marzo de 1942, Churchill, de acuerdo con el vice-almirante *lord* Mountbatten, dio el visto bueno a la operación. Los comandos británicos que deberían desembarcar –entre los que se incluía también un pequeño destacamento de Ingenieros– quedaron reducidos a unos 800 hombres⁷⁹. La operación no debía superar las cinco horas de duración. El mando de la fuerza de desembarco fue asignado al teniente-coronel Glendinning, mientras el capitán de navío Maxwell-Hyslop mandaba el componente naval. Se había planeado, si la operación salía bien, que los buques de transporte se acercaran a una milla de la costa para reembarcar a los combatientes. Pero también se había previsto que las cosas podían salir mal y para este caso se había dotado a los participantes de una brújula, 2.000 francos de la época, una ración de 500 gramos de chocolate y un concentrado de caldo de buey que debía permitirles sobrevivir mientras organizaban el paso de la frontera española.

78. Sobre este episodio de la guerra naval, se sigue aquí SALLABERRY, Francis: *Aquitaine allemande. Bordeaux-Gironde-Landes-Pays Basque. 1940-1945*, J&D Editions, Biarritz, 1995, pp. 143-46; LE TOURNEUR, René: "Témoignage. Une opération maritime britannique sur Bayonne (avril 1942)", en *39/45 Magazine*, nº 72; LAXALT, Txomin: "Opération Myrmidon le 5 avril 1942. Commando franco-anglais sur Bayonne", en *La Semaine du Pays Basque*, du 14 au 20 Octobre, 1994, así como PINTAT, André: "L'opération "Myrmidon" des 4 et 5 avril à l'entrée du port de Bayonne", en *Passé, Présent et Avenir du Port de Bayonne*, Bayonne, 1999.

79. La cifra varía según las fuentes. Uno de los protagonistas –Le Tourneur– señala –al igual que André Pintat– la participación de 700-800 hombres mientras que según Sallaberry los hombres destinados a desembarcar eran solamente 400.

El momento elegido coincidía con las vacaciones de Semana Santa y se pensaba que quizás parte de la guarnición alemana estaría de permiso. La fuerza naval participante en la operación estaba constituida por varios buques de guerra y de transporte. Entre estos últimos estaban dos transbordadores holandeses inicialmente requisados por los alemanes –el “*Princess Beatrix*” y el “*Queen Emma*”– en los que iba embarcada la tropa. Para facilitar la operación participaban también varios franceses libres, entre ellos el oficial René Le Tourneur (*Officier des Equipages*), instructor de l’*Ecole Navale de la France Libre*, incluido a petición del Almirantazgo británico por las Fuerzas Navales de la Francia Libre (FNFL) al servicio de la operación en calidad de piloto por su conocimiento de la costa aquitana. Éste, en las entrevistas previas a la operación con el contra-almirante británico jefe de las fuerzas anfibias y con el teniente coronel De Chevigné del Estado Mayor de la Francia Libre, insistirá en la dificultad que presenta la barra de Bayona conocida por la presencia casi constante de un fuerte oleaje que dificultaba cualquier maniobra. De Chevigné –que había escapado el 24 de junio desde el puerto de San Juan de Luz hacia Gran Bretaña pocos días antes de que entrasen los alemanes– participará en la operación como consejero técnico (más tarde llegará a ser ministro de Defensa de Francia de 1953 a 1954). Le acompañará el teniente De Boissieu, futuro general y también futuro yerno del general De Gaulle⁸⁰.

La flotilla salió del puerto inglés de Falmouth, en la punta de Cournouailles, el 2 de abril de 1942 a las 16h 30 con bastante buena mar. Los transportes de tropa iban escoltados por los destructores “*Calpe*” y “*Badsworth*”. Al día siguiente a las 19h 10 se hará a la mar una agrupación de apoyo compuesta por los contratorpederos “*Middleton*”, “*Albrighton*” y “*Wheatland*” que tenían que permanecer a retaguardia para intervenir en caso de necesidad. Durante dos días, la flotilla de desembarco navegará en zigzag tratando de eludir la vigilancia alemana que entre Mernac y el cabo Finisterre mantenía patrullas aéreas de reconocimiento. El convoy marchó en dirección a la costa española, como si se dirigiese a Bilbao o Santander, en ruta hacia Gibraltar. Tras superar el cabo Finisterre en Galicia, paró a la altura de Portugal para llevar a cabo su transformación. El 4 de abril, durante varias horas y con el fin de engañar a la vigilancia alemana, el convoy enarboló la bandera española pero al caer la noche hizo marcha atrás enfilando rumbo a Bayona. A las 22h35 el motor de uno de los transportes de tropa, –el “*Princess Beatrix*”– se averió lo que produjo una ralentización de la marcha. Debido a este incidente la llegada a la barra de Bayona se produjo con retraso en condiciones muy desfavorables y muy diferentes a las previstas. Por ello, los oficiales británicos al mando decidieron acortar en una hora las operaciones en tierra. El 5 de abril a las 0h17 –día de Pascua– la expedición se situó a la altura de la desembocadura del Adour. Fuertes nubes ocultaban intermitentemente la luna. A lo lejos, a unas 4 millas, se divisaba la costa y el reflejo de las forjas del Adour, en Boucau. Inmediatamente se botaron al mar las 16 barcasas de desembarco en las que embarcaron los comandos. Treinta minutos después la pequeña flotilla enfilaba hacia la desembocadura. Al mismo tiempo, una fuerte marejada del noroeste empezaba a rolar con fuerza. La situación empeoró por momentos. En la primera barcaza iban el teniente de navío británico George, comandante de la flotilla de desembarco y el piloto francés Le Tourneur. Algunas de ellas estaban sobrecargadas de hombres y equipo y se hundieron pesadamente en el agua. Las olas golpeaban cada vez con más fuerza las embarcaciones. La situación empeoró y los oficiales empezaron a pensar que sería difícil superar, en aquellas condiciones, la barra de Bayona. Le Tourneur recordará años más tarde aquellos momentos: “*Confieso que no tuve ninguna dificultad para distinguir las primeras escolleras ya que la luna se levantaba por el Oeste, majestuosamente, mientras que el enrojecimiento del cielo provocado por las forjas formaba excelentes puntos de referencia para el desembarco. Desgraciadamente, la marejada que se desencadenó obligó al comandante, con mi humilde consejo, a anular el desembarco de acuerdo con el teniente coronel encargado de la operación que se encontraba sobre otra barcaza; aunque la pequeña flotilla que nos seguía se encontraba a una centena de metros de la barra*”⁸¹. Poco antes, siguiendo con el plan de la operación, el capitán de navío Maxwell-Hyslop ordenó a los dos destructores que marchasen sobre San Juan de Luz. Llegados a la altura de este puerto, a las 3h 40, el teniente de navío Wallace, al mando del “*Calpe*”, lanzó varias

80. Pierre de Chevigné herido durante la guerra, se escapó del hospital de Dax donde se encontraba, embarcando el 23 de junio de 1940 en San Juan de Luz en el “*Ettrick*” con rumbo a Gran Bretaña. Después de la guerra fue gobernador de Madagascar, ministro, y diputado por los Bajos Pirineos. Por su parte, De Boissieu siendo prisionero de guerra se evadió del campo de concentración alemán donde estaba recluido siendo internado por los soviéticos, que le detuvieron, en los campos de Mitchurin y Grizievitch. Liberado al entrar la Unión Soviética en la guerra, con otros 196 franceses más que serán conocidos como “los rusos”, se unió a las Fuerzas Francesas Libres del general De Gaulle. Participó posteriormente en la operación de Dieppe y terminó su carrera como Jefe de Estado Mayor del Ejército de Tierra y “Grand Chancelier de la Légion d’Honneur”. Vid. PINTAT, André: “L’opération “*Myrmidon*” des 4 et 5 avril à l’entrée du port de Bayonne”, en *Passé, Présent et Avenir du Port de Bayonne*, Bayonne, 1999.

81. LE TOURNEUR, René: art. cit. pág.18.

bengalas sobre la bahía de San Juan de Luz. Poco después abrió fuego con las piezas de 102 mm. sin gran acierto ya que los proyectiles fueron a caer cerca de Bidart y en Socoa. Por su parte, el "*Badsworth*" se acercó hacia la entrada buscando alguna presa pero ningún buque alemán se encontraba en la zona. La presencia de los dos destructores desencadenó la reacción de los alemanes. Un proyector se encendió en el fuerte de Socoa y numerosas bengalas lanzadas ahora por los alemanes cayeron sobre la bahía. Descubiertos y faltos de objetivos ambos buques se retiraron, protegiéndose con una cortina de niebla artificial, mientras las baterías alemanas de la costa reaccionaban con lentitud. Abrió fuego la batería del fuerte de Socoa que lanzó 15 proyectiles de 20 mm y también las baterías situadas entre Hendaya y San Juan de Luz. A su regreso en dirección a Bayona, hacia las 4h de la mañana, los destructores británicos se encontraron al "*Princess Beatrix*" y al "*Queen Emma*" en plena faena de recuperación de las barcas de desembarco y de sus tripulaciones. La mar agitada hacía difícil la operación. Los hombres treparon penosamente por las redes que colgaban de las cubiertas de los transportes. Ante la imposibilidad de izar una de las barcas que había sido atacada por las baterías costeras y salvada por la intervención de uno de los destructores británicos, se decidió abandonarla dejándola a la deriva. Un dragaminas alemán —el "*M 4206*"— la encontraría a la altura de la bahía de San Juan de Luz durante la noche del 6 al 7 de abril. La vuelta se emprendió con dificultad debido al fuerte oleaje. Además todas las baterías alemanas de la costa en estado de alerta encendieron sus focos. Uno de los proyectores logró atrapar en su haz luminoso al "*Princess Beatrix*". A las 4h 05 la batería de Boucau, al otro lado del Adour, lanzó una salva de cuatro proyectiles de 164 mm errando el tiro. Inmediatamente el "*Badsworth*" se situó entre el "*Princess Beatrix*" y la orilla y le cubrió con una capa de niebla artificial. Poco antes, la batería de la DCA situada en el hipódromo, en la orilla izquierda del Adour, abrió fuego con sus cuatro cañones de 75 mm contra un avión de acompañamiento que participaba también en la operación. Mientras, los tres destructores de la fuerza de apoyo que se habían mantenido hasta entonces a distancia se acercaron a toda máquina al percibir los resplandores y darse cuenta del cañoneo entablado. A las 4h 30 los siete buques británicos, con sus tripulaciones y los comandos recuperados felizmente, emprendieron el camino de regreso a 13 nudos. Pero todo no había terminado todavía. Ese mismo día y en tres ocasiones diferentes la fuerza naval en retirada será descubierta por los aviones de reconocimiento alemanes, los *Focke Wulf "Kondor"*, que intentarán atacarla pero ante el intenso fuego antiaéreo deberán retirarse. Por fin el 7 de abril a la tarde la flotilla llegó sin más contratiempos a Falmouth. El Almirantazgo británico enviará posteriormente un mensaje de felicitación a los participantes: "*Well done, but the sea is the sea*" ("Bien hecho, pero el mar es el mar").

Las autoridades militares alemanas de la costa vasca se quedarán tranquilas ante el fracaso de la operación pero durante los años siguientes, hasta la liberación, reforzarán considerablemente las fortificaciones de la costa entre Boucau y Hendaya, así como la protección a los buques mercantes que se dedicaban al tráfico de minerales entre Bilbao y Bayona.