

REVISTA  
DE  
HISTORIA NAVAL



Año XX

2002

Núm. 77

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL  
ARMADA ESPAÑOLA

# NÁUFRAGOS EN CANARIAS DURANTE LA BATALLA DEL ATLÁNTICO

Juan José DÍAZ BENÍTEZ  
Licenciado en Geografía e Historia

La presencia de naufragos en Canarias ha sido un fenómeno que ha estado presente desde las primeras noticias históricas sobre el archipiélago, habida cuenta su situación geoestratégica en las rutas trasatlánticas. Los enfrentamientos navales aumentaban las posibilidades de la llegada de un mayor número de naufragos, tal y como ocurrió durante la segunda guerra mundial, coyuntura bélica en la que diversos historiadores han resaltado la importancia de Canarias en el marco de la batalla del Atlántico (1). En este sentido, el estudio de la arribada de naufragos a nuestras islas a partir de las fuentes españolas nos permite matizar esta importancia en el contexto más amplio de la guerra submarina en aguas atlánticas. Y aun nos permite abordar otra cuestión no menos importante: la del cumplimiento por parte de España, a lo largo del conflicto, de las obligaciones inherentes a la neutralidad, cuestión extensible a los beligerantes, pues en más de una ocasión fueron ignoradas tanto por el Eje como por los aliados.

## Inicio de la batalla del Atlántico. Septiembre de 1939-junio de 1940

Al estallar la guerra, la abrumadora superioridad naval aliada disuadía a la Kriegsmarine de intentar enfrentarse con las poderosas flotas británica y francesa para asegurarse el dominio del mar. La única opción que le quedaba a la Marina alemana era atacar el tráfico marítimo enemigo, acción que inició de dos formas distintas. Por un lado, mediante incursiones de grandes buques de superficie en aguas del Atlántico sur y del océano Índico; por el otro, a través de la guerra submarina en aguas europeas. Este limitado alcance inicial de la guerra submarina se debió a la carencia de bases que permitieran el acceso a las rutas oceánicas, y al escaso número de U-Boote disponibles, por cuanto en su mayor parte eran inadecuados para operaciones oceánicas. Su penetración más meridional fue realizada a la altura de Lisboa, donde el *U-25* hundió al *Armanistan* (2). Los naufragos fueron recogidos ese mismo día por el mercante español *Monte Abril*, en tránsito hacia Canarias; allí embarcaron de regreso a Inglaterra el 11 de febrero de 1940 en el buque británico *Hilhan Patriot* (3).

(1) MORALES LEZCANO, Víctor: *Canarias en la II Guerra Mundial*. Edirca, Las Palmas de Gran Canaria, 1995, pp. 89-108.

(2) YOUNG, John M.: *Britain's Sea War. A Diary of Ship Losses, 1939-1945*. Patrick Stephens Ltd., Wellingborough, 1989, p. 26.

(3) Archivo General de la Administración Civil del Estado (en adelante AGA), Marina, caja 23.590.

CUADRO 1

NÁUFRAGOS EN CANARIAS DURANTE LA PRIMERA FASE DE LA BATALLA DEL ATLÁNTICO

Buques	Hundimiento		Nacionalidad	Náufragos
	Fecha	Localización		
<i>Armanistan</i>	03-02-40	38°21'N-11°05'W	Británico	54
<i>Madda</i>	13-06-40	Playas de las Galletas en Tenerife	Italiano	30

Elaboración propia a partir de las siguientes fuentes:

- Archivo General de la Administración Civil del Estado (AGA), Marina, Caja 23.590.
- AGA, Marina, Caja 20.389.
- Archivo General de la Zona Marítima de Canarias (AGZMC), 2.ª y 3.ª Sección de Estado Mayor (EM), Legajo 2.º, Carpeta núm. 11.

La actuación de las autoridades españolas y británicas había sido correcta en el caso del *Armanistan*, lo que incluso mereció una nota de agradecimiento de la embajada británica por el rescate de los náufragos. De hecho, la política inicial de las autoridades españolas durante la segunda guerra mundial fue la del mantenimiento de la neutralidad, tal y como se ordenó en las instrucciones remitidas a las comandancias militares de Marina (4). Sin embargo, ello no quiere decir que no hubiera propósito por parte española de intervenir en el conflicto al lado de las potencias del Eje, según se desprende de la política de rearme naval (5) y de las negociaciones para el abastecimiento de submarinos alemanes en diversos puntos de las costas españolas (6). Simplemente, la guerra había empezado demasiado pronto y España intentaba ganar tiempo para completar su preparación.

Las veleidades belicistas del Gobierno español cobraron nuevo impulso en junio de 1940, cuando la derrota francesa pareció precipitar el fin de la guerra. La declaración de no beligerancia, interpretada como un estado prebélico (7), fue seguida por un ofrecimiento de ayuda a Alemania que pasaba por encima de las obligaciones españolas como país neutral (8). Italia fue aún más lejos y declaró la guerra a los aliados; como consecuencia de ello sus buques mercan-

tes se vieron obligados a buscar refugio en los puertos neutrales más próximos. Muchos de ellos consiguieron llegar a Canarias, aunque aquí se encontraron con la desagradable presencia de las unidades navales francesas. Al menos uno de ellos, el *Madda*, fue atacado el 13 de junio por un crucero ligero francés cuando se encontraba a 400 metros de la costa tinerfeña, en aguas territoriales españolas. Ante el riesgo de ser capturado, el capitán italiano optó por embarrancar el buque en la playa de las Galletas y poner a salvo a su tripulación en tierra. La aparición del guardacostas español *Xauen* obligó al crucero francés a desistir de su ataque. Dos días después, el *Madda* fue escoltado por el guardacostas hasta el puerto de Santa Cruz de Tenerife (9), donde permaneció hasta el final de la guerra.

### Segunda fase. Julio de 1940-marzo de 1941

La derrota de Francia abrió en la batalla del Atlántico una nueva etapa caracterizada por el aumento de la pérdida de mercantes aliados. Minas, cruceros auxiliares, aviones de gran radio de acción y grandes buques de superficie fueron los causantes de la creciente sangría del tráfico marítimo aliado, aunque el factor más decisivo fue la actuación de los U-Boote desde las bases instaladas en la costa atlántica francesa. La escolta de los convoyes mejoró gracias a la aparición de un nuevo tipo de buque, la corbeta, y a la cesión estadounidense de 50 viejos destructores a la Royal Navy. Pero aun así la protección siguió siendo muy deficiente, y la disminución de la actividad de los U-Boote durante el invierno de 1940-1941 (10) obedeció únicamente al mal tiempo.

Precisamente poco antes de que empezara el invierno, llegó el primer submarino alemán a Canarias, el *U-37*. Sin embargo, de los siete buques que hundió, tres no eran británicos (11). El primero fue el vapor español *San Carlos*, hundido a cañonazos durante un ataque nocturno en el que hubo seis heridos entre el pasaje y la tripulación (12). Tres días después, en otro ataque nocturno, hundió al petrolero *Rhône* y al submarino *Sfax*, ambos pertenecientes a la Marina francesa. Los supervivientes consiguieron llegar a tierra en el Sáhara, donde fueron auxiliados por las autoridades españolas hasta que embarcaron en un destructor francés (13). El cónsul de Alemania en Las Palmas informó al agregado naval alemán del primero de estos ataques, aunque éste negó ante el ministro español de Marina la existencia de submarinos alemanes en aguas canarias (14).

(9) AGA, Marina, legajo 139.

(10) LIDDELL HART, Basil H.: *Historia de la Segunda Guerra Mundial*. Luis de Caralt Editor. Barcelona, 1998, t. I, pp. 408-411.

(11) BLAIR, Clay: *Hitler's U-boat War*, vol. I: *The Hunters, 1939-1942*. Cassell & Co., Londres, 2000, p. 222.

(12) AGZMC, 2.ª sección de EM, legajo 3.º, carpeta núm. 27.

(13) AGA, Marina, caja 23.590.

(14) AGA, Marina, caja 23.590. El agradecimiento de las autoridades francesas fue tal, que llegaron a solicitar el beneplácito del Gobierno español, el 30 de noviembre de 1949, para condecorar a varios jefes y oficiales por su actuación en el salvamento de los náufragos. Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA), expediente A-9263.

(4) Archivo General de la Zona Marítima de Canarias (en adelante AGZMC), 3.ª sección de EM, legajo 1.º, carpeta núm. 2.

(5) AGA, Marina, legajo núm. 3, «Introducción a un anteproyecto de Flota nacional».

(6) BURDICK, Charles: «Moro: The Resupply of German Submarines in Spain, 1939-1942», *Central European History*, 1970, núm. 3, pp. 256-284.

(7) MORALES LEZCANO, Víctor: *Historia de la no-beligerancia española durante la II Guerra Mundial*. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 1995, pp. 241-273.

(8) TUSELL, Javier: *Franco, España y la II Guerra Mundial. Entre el Eje y la neutralidad*. Ediciones Temas de Hoy, Madrid, 1995, pp. 85-89.

CUADRO 2

NÁUFRAGOS EN CANARIAS DURANTE LA SEGUNDA FASE DE LA BATALLA DEL ATLÁNTICO

Buques	Hundimiento		Nacionalidad	Náufragos
	Fecha	Localización		
<i>San Carlos</i>	16-12-40	30 millas al sureste de punta Jandía	Español	28
<i>Britannia</i>	25-03-41	07°50'N-25°56'W	Británico	77

Elaboración propia a partir de las siguientes fuentes:

- AGA, Marina, Caja 23.590.
- AGZMC, 2.ª Sección de EM, Legajo 2.º, Carpeta núm. 3.
- AGZMC, 2.ª Sección de EM, Legajo 3.º, Carpeta núm. 27.

Sin embargo, a finales de dicho invierno llegó la mayor parte de los náufragos correspondientes a esta fase de la batalla del Atlántico. Eran 77 de las 483 personas que viajaban en el *Britannia* cuando fue atacado por el crucero auxiliar alemán *Thor*, que fueron rescatadas por el vapor español *Cabo de Hornos* tras pasar cuatro días a la deriva (15). Otro buque español, el *Bachi*, rescató a 63 supervivientes más el día 26, pero un mercante armado británico lo obligó a entregárselos. Los rescatados por el *Cabo de Hornos* llegaron a Canarias poco después, para seguir en el mismo barco hasta Cádiz, excepto los 49 supervivientes militares. Estos últimos, de acuerdo con el derecho internacional, fueron internados hasta el 4 de agosto de 1941, fecha en la que embarcaron en el vapor británico *Ardeola* (16).

Tercera fase. Abril-diciembre de 1941

El aumento del número de U-Boote en servicio y el desarrollo de la táctica de jauría de lobos incrementaron las pérdidas de mercantes británicos. Sin embargo, la protección del tráfico marítimo fue mejorando progresivamente gracias a la extensión de la cobertura aérea, la creación de una fuerza canadiense de escolta y la ayuda norteamericana. Esta última no se limitó a la instalación de bases de la Marina de EE.UU. en el Atlántico occidental, sino que también se materializó en la Ley de Préstamo y Arriendo y en la constitución del Grupo de Apoyo a la Flota Atlántica. Al finalizar el año, las pérdidas

(15) Sobre la odisea de este grupo, véase el relato de uno de los supervivientes en: Public Record Office (PRO), Admiralty (ADM) 1/11.464.

(16) AGA, Marina, caja 23.590.

causadas por la guerra submarina habían disminuido, especialmente en los convoyes, donde crecían cada vez más las pérdidas de U-Boote (17).

CUADRO 3

NÁUFRAGOS EN CANARIAS DURANTE LA TERCERA FASE DE LA BATALLA DEL ATLÁNTICO

Buques	Hundimiento		Nacionalidad	Náufragos
	Fecha	Localización		
<i>Carpathian</i>	08-04-41	32°48'N-22°51'W	Británico	39
<i>Duffield</i>	10-04-41	34°N-23°W	Británico	27
<i>Ermani</i>	28-06-41	480 millas al oeste de La Palma	Italiano	32
<i>Nikoklis</i>	14-07-41	Cerca de Azores	Griego	13
<i>Ida Knutsen</i>	21-07-41	34°34'N-14°14'W	Noruego	16

Elaboración propia a partir de las siguientes fuentes:

- AGA, Marina, Caja 23.590.
- AGZMC, 2.ª Sección de EM, Legajo 1.º, Carpeta núm. 34.
- AGZMC, 2.ª Sección de EM, Legajo 1.º, Carpeta núm. 38.
- AGZMC, 2.ª Sección de EM, Legajo 2.º, Carpeta núm. 4.
- AGZMC, 2.ª Sección de EM, Legajo 2.º, Carpeta núm. 44.

El incremento de las pérdidas británicas también se reflejó en la llegada de náufragos a Canarias. No eran muchos más que en las fases anteriores, pero procedían de los torpedeamientos de cinco buques —cuatro de los cuales navegaban rumbo a Gran Bretaña—, cuyas tripulaciones fueron repatriadas al Reino Unido. El quinto era el vapor italiano *Ermani*, refugiado en Santa Cruz de la Palma desde mediados de 1940. Al año de haber llegado a las islas, intentó burlar el bloqueo británico como antes habían hecho otros con éxito, pero fue sorprendido y torpedeado por un submarino británico. Los demás hundimientos habían tenido lugar cerca de las Azores y de Madera, donde fueron torpedeados otros buques cuyos supervivientes no llegaron a Canarias. De hecho, ni siquiera llegaron todos los tripulantes de los cinco buques mencionados anteriormente.

(17) LIDDELL HART, Basil H.: *Historia de...*, pp. 411-418.

CUADRO 4

TRIPULACIONES DE LAS QUE PROCEDÍAN LOS NÁUFRAGOS LLEGADOS A CANARIAS EN LA TERCERA FASE DE LA BATALLA DEL ATLÁNTICO

Buques	Tripulación y pasajeros	Náufragos		
		Canarias	Otros destinos	Muertos o desaparecidos
<i>Carpathian</i>	43	27	—	4
<i>Duffield</i>	52	39	—	25
<i>Ermani</i>	34	32	—	2
<i>Nikoklis</i>	28	13	—	15
<i>Ida Knutsen</i>	42	16	17	9
Total	199	127	17	55

Elaboración propia a partir de las siguientes fuentes:

— *Guildhall Library, Word Card Losses.*

— *Lloyd's War Losses. The Second World War, 3 September 1939-14 August 1945. Volume I: British, Allied and Neutral Merchant Vessels Sunk or Destroyed by War Causes.* Lloyd's of London Press Ltd., London, 1989.

Estos náufragos fueron entregados a sus respectivos cónsules para su repatriación, pues al no ser militares no tenían por qué ser internados. Los italianos permanecieron en Canarias durante el resto de la guerra, para que no cayesen en manos británicas. Las dotaciones del *Nikoklis* y el *Ida Knutsen* navegaban para el Gobierno británico, por lo que fueron enviadas a Inglaterra. Sin embargo, la actitud de las autoridades españolas no era todo lo recta que cabía esperar. Ya se habían realizado diversas operaciones de abastecimiento de submarinos alemanes en puertos españoles, seis de ellas en Canarias (18), cuando el 10 de diciembre el ministro de Marina envió a todos los departamentos marítimos y comandancias navales un cuestionario, traducido al inglés y al francés, que debían rellenar los náufragos, muchas de cuyas preguntas hacían sospechar que se intentaba pasar al Eje información sobre la guerra marítima (19):

(18) BURDICK, Charles: «Moro...», pp. 283-284.

(19) AGZMC, 2.ª sección de EM, legajo 2.º, carpeta núm. 61. Véase una copia del mismo documento en AGA, Marina, caja 23.576.

FICHA DE INFORMACIÓN DE NÁUFRAGOS O DESERTORES

- I. Nombre, naturaleza y nacionalidad.
- II. Nacionalidad del buque.
- III. Destino a bordo.
- IV. Causas del naufragio y situación en que tuvo lugar.
- V. ¿Formaba parte de un convoy o no? (caso afirmativo, de cuántos barcos y cuáles eran los puertos de origen y destino).
- VI. Cargamento del buque.
- VII. Buques en que había navegado previamente durante la guerra actual.
- VIII. Puertos en que había estado durante el actual conflicto y daños que pueden haber sufrido por la causa anterior.
- IX. Torpedeamientos o hundimientos por bombas de aviación o minas que ha presenciado y cuáles eran los nombres de los buques.
- X. Otras informaciones sobre la guerra marítima que pudiera suministrar.
- XI. Si fue desertor, qué razones le impulsaron a tomar tal decisión.
- XII. ¿Había en el buque algún español embarcado y en caso afirmativo, cuál era su nombre?

Cuarta fase. Enero-julio de 1942

La colaboración de EE.UU. con Gran Bretaña en la protección de convoyes que cruzaban el Atlántico entre ambas naciones se había iniciado en 1940. Pero la entrada estadounidense en la guerra no provocó la inmediata derrota de los U-Boote. Nada más lejos de la realidad: el escenario de la guerra submarina se trasladó a aguas norteamericanas, donde la vulnerabilidad del tráfico marítimo aliado proporcionó grandes triunfos al arma submarina alemana. La prioridad concedida al mando de bombardeo sobre el mar costero, y la preferencia por la construcción de embarcaciones de desembarco antes que por la de fragatas agravó aún más la situación para los norteamericanos. Tan sólo la dispersión de los U-Boote en servicio, especialmente Noruega ante el temor de un ataque aliado, mitigó esta precaria situación, la cual se mantuvo hasta julio, cuando la mejora de los métodos antisubmarinos y la adopción en aguas norteamericanas del sistema de convoyes consiguió reducir sustancialmente las catastróficas pérdidas iniciales (20).

(20) LIDDELL HART, Basil H.: *Historia de...*, pp. 418-420.

CUADRO 5

NÁUFRAGOS EN CANARIAS DURANTE LA CUARTA FASE DE LA BATALLA DEL ATLÁNTICO

Buques	Hundimiento		Nacionalidad	Náufragos
	Fecha	Localización		
<i>Dinsdale</i>	31-05-42	02°00'S-30°37'W	Británico	45
<i>Shaftesbury</i>	11-07-42	350 millas al oeste de Canarias	Británico	21
<i>Sithonia</i>	13-07-42	300 millas al oeste de Canarias	Británico	26

Elaboración propia a partir de las siguientes fuentes:

- AGZMC, 2.ª Sección de EM, Legajo 3.º, Carpeta núm. 10.
- AGZMC, 2.ª Sección de EM, Legajo 3.º, Carpeta núm. 34.

La presencia de U-Boote en las costas norteamericanas hizo disminuir la actividad submarina en el Atlántico oriental. No obstante, la ruta que enlazaba Gibraltar con Freetown nunca había sido la principal en la lucha contra el tráfico marítimo aliado, por lo que no se experimentó una gran reducción en la llegada de náufragos a Canarias. Además, como había ocurrido con tantos

CUADRO 6

TRIPULACIONES DE LAS QUE PROCEDÍAN LOS NÁUFRAGOS LLEGADOS A CANARIAS EN LA CUARTA FASE DE LA BATALLA DEL ATLÁNTICO

Buques	Tripulación y pasajeros	Náufragos		
		Canarias	Otros destinos	Muertos o desaparecidos
<i>Dinsdale</i>	58	45	—	13
<i>Shaftesbury</i>	45	21	23	1
<i>Sithonia</i>	53	26	20	7
Total	156	96	43	21

Elaboración propia a partir de las mismas fuentes utilizadas en el Cuadro 5.

buques anteriormente, los que consiguieron arribar al archipiélago no constituían toda la dotación de la nave. Valga como ejemplo el *Sithonia*, cuatro de cuyos tripulantes murieron, 26 fueron rescatados tras pasar catorce días a la deriva y se ignora la suerte de los 23 restantes (21). Los náufragos fueron salvados por buques españoles que pasaban cerca de Canarias, y a todos se les interrogó según el cuestionario preparado en diciembre de 1941.

### Apogeo de la batalla del Atlántico. Agosto de 1942-mayo de 1943

En el verano de 1942 se inició la fase decisiva de la guerra submarina en el Atlántico, en la que los aliados, tras haber padecido grandes pérdidas, consiguieron imponerse definitivamente a los U-Boote. El incremento de las bajas aliadas se debía al aumento cuantitativo y a la mejora cualitativa de los submarinos alemanes, así como al desciframiento de las claves de control de los convoyes. Sin embargo, a finales de marzo de 1943 se recogieron los frutos de los esfuerzos hechos para proteger la navegación aliada, concretamente el empleo de bombarderos Liberators en misiones de patrulla marítima, la introducción de un nuevo radar de 10 cm, la mejora del entrenamiento y la cooperación aeronaval, y la mayor eficacia de los grupos de apoyo, dedicados a cazar a los sumergibles del Eje (22). Y todo ello sin olvidar el fracaso del *B-Dienst*, pues si hasta entonces había descifrado los códigos navales británicos y angloamericanos, no pudo hacerlo con el norteamericano, especialmente a finales de marzo de 1943, e incluso a partir del verano de dicho año tuvo cada vez más problemas para hacerlo con el resto (23).

Los desembarcos anglosajones en el noroeste de África hicieron que entre los últimos meses de 1942 y principios del siguiente año esta zona adquiriera una importancia sin precedentes dentro de la guerra submarina. Los U-Boote que actuaron en sus aguas procedían de aquellos destinados a atacar las vitales rutas del Atlántico norte, pero los resultados durante las dos primeras semanas fueron frustrantes, sobre todo teniendo en cuenta la gravedad de las pérdidas sufridas para obtenerlos. Durante el mes de diciembre se destinaron menos submarinos a este escenario y más al oeste, para evitar los aviones de patrulla marítima con base en Gibraltar y Marruecos, aunque los resultados tampoco mejoraron sustancialmente. No en vano, antes de que transcurriera una semana desde los desembarcos en Marruecos, habían llegado a Casablanca y Port Lyautey dos escuadrones de hidroaviones norteamericanos para acabar con lo que hasta entonces había sido una zona sin cobertura aérea (24).

(21) AGZMC, 2.ª sección de EM, legajo 3.º, carpeta núm. 34.

(22) LIDDELL HART, Basil H.: *Historia de...*, pp. 420-426.

(23) KAHN, David: *Hitler's Spies. German Military Intelligence in World War II*. Da Capo Press, 2000, pp. 213-222.

(24) BLAIR, Clay: *Hitler's U-boat War*, vol. II: *The Hunted, 1942-1945*. Cassell & Co., Londres, 2000, pp. 106-117.

CUADRO 7

NÁUFRAGOS EN CANARIAS DURANTE LA QUINTA FASE DE LA BATALLA DEL ATLÁNTICO

Buques	Hundimiento		Nacionalidad	Náufragos
	Fecha	Localización		
<i>Anglo Maersk</i>	26-10-42	27°50'N-22°15'W	Británico	37
<i>Nagpore</i>	28-10-42	Cerca de Azores	Británico	19
<i>Pacific Star</i>	28-10-42	29°40'N-19°20'W	Británico	97
<i>Polydorus</i>	27-11-42	08°39'N-25°40'W	Holandés	81
<i>Alaskan</i>	28-11-42	30°N-25°40'W	Norteamericano	14
<i>William Wilberforce</i>	09-01-43	30°45'N-23°31'W	Británico	55
<i>Moanda</i>	28-03-43	80 millas al oeste del cabo Bojador	Belga	10
<i>U-167</i>	06-04-43	2,5 millas al este de Maspalomas, en Gran Canaria	Alemán	53
<i>James W. Denver</i>	11-04-43	250 millas al suroeste de Canarias	Norte-americano	29
<i>Nanking</i>	29-04-43	140 millas al sur de Freetown	Sueco	25

Elaboración propia a partir de las siguientes fuentes:

- AGA, Marina, caja 23.590.
- AGZMC, 2.ª Sección de EM, Legajos 3.º (Carpetas núm. 28, 30, 31, 33 y 36) y 4.º (Carpetas núm. 1, 21, 36, 37 y 38).

Esta revalorización del noroeste de África se manifestó en el aumento del número de náufragos que arribaron a Canarias, pues fueron casi tantos como la suma de los recibidos en las fases anteriores. La mayoría de ellos llegaron entre últimos de octubre y finales de noviembre de 1942, es decir, antes y

después de los desembarcos, aunque curiosamente ninguno durante éstos. En realidad, los únicos náufragos que llegaron como consecuencia de ellos fueron dos heridos franceses procedentes del submarino *Sidi Ferruch*, el cual, habiendo conseguido escapar de Casablanca, los había entregado al vapor español *Monte Orduña* el día 9 de noviembre. Al tratarse de un oficial y un timonel de la Armada francesa, inicialmente fueron internados, aunque el

CUADRO 8

TRIPULACIONES DE LAS QUE PROCEDÍAN LOS NÁUFRAGOS LLEGADOS A CANARIAS EN LA QUINTA FASE DE LA BATALLA DEL ATLÁNTICO

Buques	Tripulación	Náufragos		
		Canarias	Otros destinos	Muertos o desaparecidos
<i>Anglo-Maersk</i>	37	37	—	—
<i>Nagpore</i>	92	19	54	19
<i>Pacific Star</i>	97	97	—	—
<i>Polidorus</i>	82	81	—	1
<i>Alaskan</i>	46	14	28	4
<i>William Wilberforce</i>	63	55	5	3
<i>Moanda</i>	56	10	16	30
<i>U-167</i>	53	53	—	—
<i>James W. Denver</i>	69	29	9	31
<i>Nanking</i>	32	25	7	—
Total	627	420	119	88

— Nota: Las fuentes consultadas indican que en el *James W. Denver* sólo falleció un tripulante aunque, según los informes de la Ayudantía de Marina de Villacisneros y de la Dirección General de Marruecos y Colonias, en agosto habían aparecido al menos 6 cadáveres de sus tripulantes en las costas del Sáhara. Véase AGA (Marina, Caja 23.590) y AGZMC (2.ª Sección de EM, Legajo 4.º, Carpeta núm. 35).

— Elaboración propia a partir de las fuentes utilizadas en el Cuadro 7.

almirante jefe del Estado Mayor de la Armada ordenó poco después al comandante naval de Canarias que no les considerara beligerantes y por lo tanto que no les internara (25).

La presencia de los aliados en el Marruecos francés dio nuevo impulso al camino emprendido en el verano de 1942 por Gómez Jordana, ministro español de Asuntos Exteriores, para volver a la neutralidad que España había mantenido inicialmente en la guerra (26). Sin embargo, este camino fue largo y lleno de baches, prueba de que seguía vigente la colaboración del Gobierno español con el Eje. Uno de ellos lo constituyó el hundimiento del submarino alemán *U-167* en aguas jurisdiccionales españolas, a principios de abril de 1943. Pertenecía al grupo *Seeräuber*, el cual actuó en aguas próximas a Canarias entre finales de marzo y principios del siguiente mes. El *U-167* había hundido al *Moanda*, cuando el 5 de abril fue atacado dos veces por aviones británicos. Quedó tan averiado que su dotación lo hundió a 2,5 millas de Gran Canaria y luego buscó refugio en tierra. Las autoridades españolas, a pesar de intentar infructuosamente que contestaran al consabido cuestionario para náufragos (27), sabían que procedían de un submarino alemán y que por lo tanto debían ser internados, pero acabaron permitiendo su fuga e incluso negando ante los aliados que se tratase de personal militar (28).

Otra muestra de la colaboración con el Eje fue la persistencia de los interrogatorios con arreglo al cuestionario preparado en 1941. De este modo se pudo averiguar que el *Pacific Star* y el *William Willbarforce* estaban artillados, aunque no se internó a las supuestas dotaciones de las piezas de artillería. En realidad, la División de Inteligencia Naval británica, tras tener noticia de los interrogatorios realizados en Canarias, había recomendado que las tripulaciones de los mercantes aliados mintieran si era preciso para evitar el riesgo de ser internados. De tales interrogatorios no escaparon los náufragos del *Moanda*, quienes habían sido rescatados por un pesquero español que, en vez de llevarlos a Port Etienne, les condujo a La Güera, donde, según informaciones británicas, fueron interrogados individualmente por espacio de media hora durante la cual se les formularon unas treinta preguntas de interés militar (29).

Los cónsules británicos en Canarias confirmaron y ampliaron las informaciones sobre este sospechoso cuestionario en junio de 1943, poco antes de que se iniciara la presión aliada en agosto de 1943 para forzar un mayor cumplimiento por parte de España de sus obligaciones como país neutral (30). En Las Palmas, el cónsul británico conseguía hablar con los náufragos nada más llegar al Puerto de la Luz, aconsejándoles que no proporcionaran ningún tipo de información e incluso que no se identificaran como personal militar. En

(25) AGZMC, 2.ª sección de EM, legajo 4.º, carpeta núm. 115.

(26) TUSELL, Javier: *Franco, España...*, pp. 331-367.

(27) AGZMC, 2.ª sección de EM, legajo 4.º, carpeta núm. 1.

(28) AGA, Marina, legajo núm. 4 y cajas núms. 719 y 2868.

(29) PRO, ADM 1/13.325.

(30) TUSELL, Javier: *Franco, España...*, pp. 435-462.

Santa Cruz de Tenerife, el cónsul sólo podía verlos después de que hubieran sido interrogados, admitiendo que el cuestionario había sido aplicado a lo largo del año anterior, aunque afortunadamente los náufragos rehusaron contestar a las preguntas más comprometidas, y los artilleros se hicieron pasar por camareros. Las protestas del cónsul en Tenerife no sirvieron de nada (31), pero finalmente la embajada británica pidió la exclusión de las preguntas V, X y XII, solicitud a la que accedieron en octubre las autoridades españolas, a excepción de la XII (32).

Sin embargo, ya no hubo más náufragos a quienes aplicar el cuestionario. Desde la última semana de marzo de 1943 la batalla del Atlántico mantuvo un balance cada vez más favorable para los aliados. Entre junio y agosto de 1943, su aviación causó grandes bajas a los U-Boote que intentaron cruzar el golfo

CUADRO 9

AVIADORES ALIADOS LLEGADOS A CANARIAS A LO LARGO DE LA BATALLA DEL ATLÁNTICO

Fases	Aviones accidentados	Tripulantes
I	—	—
II	1	3
III	—	—
IV	—	—
V	7	17
VI	2	7
VII	3	18
VIII	3	1
Total	16	46

Elaboración propia a partir de: DÍAZ BENÍTEZ, Juan José: «Accidentes de aviones de guerra...».

(31) PRO, ADM 1/13.325.

(32) AGZMC, 2.ª sección de EM, legajo 4.º, carpeta núm. 13. Véase también AGA, Marina, caja 23.576.



de Vizcaya. Las innovaciones técnicas con las que los sumergibles alemanes prosiguieron su lucha entre septiembre de 1943 y mayo de 1944 no les proporcionaron grandes éxitos y sí espantosas pérdidas que los obligaron a abandonar el Atlántico norte. A partir de junio de 1944, los desembarcos aliados en Normandía trajeron consigo la pérdida de las bases francesas para los U-Boote, por lo que sus acciones debieron concentrarse en las costas inglesas (33) al tiempo que los destacados en el océano Índico, en el marco de la operación Monsun (34), quedaban aislados.

Esta eficacia en la protección del tráfico marítimo aliado se extendió también al noroeste de África, donde las bases aliadas instaladas en el Marruecos francés en noviembre de 1942 permitían extender la cobertura aérea hasta aguas canarias. Y fueron precisamente los aviones aliados los que proporcionaron los últimos naufragos llegados a Canarias. Los primeros accidentes y aterrizajes forzosos de aviones aliados de guerra ya se habían producido en 1941, pero se intensificaron en 1943 y 1944. Muchos tuvieron lugar en el África occidental española, aunque perteneciendo ésta a la Zona Aérea de Canarias y África Occidental (ZACAO), las dotaciones acababan en Canarias. Al ser militares, los naufragos deberían haber sido internados hasta el final de la guerra, lo cual no sucedió en ningún caso, pues unos días después de llegar a Gran Canaria eran enviados a la Península, donde se les entregaba a los aliados, al igual que sucedía con los alemanes en el resto de España, según acuerdo con ambos bandos (35).

### Conclusiones

Durante la segunda guerra mundial llegaron a Canarias 828 naufragos procedentes de buques torpedeados, destruidos a cañonazos o hundidos por sus propias tripulaciones para evitar su captura. Si les añadiésemos los dos marinos del submarino francés *Sidi Ferruch*, los 46 aviadores y el medio centenar de naufragos franceses víctimas de los errores del U-37 que arribaron al África occidental española tendríamos un total de 917. Tomando como referencia la primera cifra, nos encontramos con el hecho de que un 79,7 por 100 de los naufragos procedían de buques que navegaban para los aliados, lo cual no es de extrañar, pues éstos controlaban las principales rutas marítimas y disponían de la mayor parte del tonelaje de buques existentes en todo el mundo. En cambio, el tráfico marítimo del Eje en el Atlántico desapareció, con la excepción de algunos mercantes que intentaban burlar el bloqueo y de

los buques que atacaban a los mercantes aliados. La escasa relevancia de las pérdidas de los neutrales viene dada no sólo por la menor importancia de sus flotas con respecto a las aliadas, sino también porque en teoría no tenían por qué ser atacados por los beligerantes aunque, tal y como se puede comprobar, lo fueron en más de una ocasión.

El número de naufragos que acabaron en Canarias fue aumentando durante las primeras tres fases de la batalla del Atlántico, a consecuencia del desarrollo de la guerra submarina. En la cuarta hubo una notable contracción a causa

CUADRO 10

NÁUFRAGOS EN CANARIAS DURANTE LA BATALLA DEL ATLÁNTICO

Fases	Buques hundidos	Náufragos			
		Aliados	Eje	Neutrales	Total
I	2	54	30	—	84
II	2	77	—	28	105
III	5	95	32	—	127
IV	3	92	—	—	92
V	10	342	53	25	420
Total	22	660	115	53	828

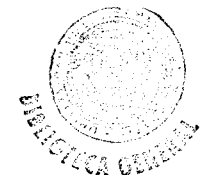
Elaboración propia a partir de las fuentes utilizadas en los Cuadros 1-8.

del desplazamiento del escenario principal al oeste del Atlántico, pero en la siguiente fase llegaron más naufragos que en ninguna de las anteriores. Este espectacular aumento fue una de las consecuencias de los desembarcos aliados en el noroeste de África y de la consiguiente apertura de una ruta de convoyes a través del Atlántico central. Sin embargo, la manifiesta superioridad aliada durante el resto de la guerra redujo los éxitos de los U-Boote, hasta el punto de que no llegaron más naufragos a nuestras islas, a no ser que definiéramos como tales las dotaciones de los aviones que se estrellaron en la ZACAO, muchos de los cuales se dedicaban a la lucha antisubmarina.

(33) LIDDELL HART, Basil H.: *Historia de...*, pp. 426-431.

(34) SAVILLE, Allison W.: «German Submarines in the Far East». *U.S. Naval Institute Proceedings*, 87, 1961, núm. 8, pp. 80-92.

(35) DÍAZ BENÍTEZ, Juan José: «Accidentes de aviones de guerra aliados en la Zona Aérea de Canarias y África Occidental durante la II Guerra Mundial», *Boletín Millares Carlo*, Centro Asociado de la UNED de Las Palmas (en prensa).



CUADRO 11

TRIPULACIONES DE LAS QUE PROCEDÍAN LOS NÁUFRAGOS QUE LLEGARON A CANARIAS A LO LARGO DE LA BATALLA DEL ATLÁNTICO

Fases	Tripulaciones y pasajeros	Náufragos		
		Canarias	Otros destinos	Muertos o desaparecidos
I	84	84	—	—
II	511	105	165	241
III	199	127	17	55
IV	156	92	43	21
V	627	420	119	88
Total	1.577	828	344	405

Elaboración propia a partir de las fuentes utilizadas en los Cuadros 1-8.

En los 22 barcos hundidos iban 1.577 tripulantes y pasajeros, de los que tan sólo el 52,5 por 100 consiguió llegar a Canarias. El 25,6 por 100 murió o fue dado por desaparecido, mientras que el resto tuvo la suerte de llegar a otros sitios o ser recogido por buques neutrales o aliados. Obviamente esto dependía de la distancia con respecto a Canarias a la que el buque había sido hundido, de la presencia de un convoy o de la existencia de buques españoles que se dirigiesen a las islas o vinieran de ellas. En cualquier caso, la mayoría de los hundimientos no tuvo lugar en aguas canarias e incluso en muchos de ellos hubo otras costas más cercanas que las de nuestro archipiélago, lo cual matiza en buena medida la importancia que algunos autores le han dado en el marco de la batalla del Atlántico (36). Tampoco fue siempre igual la proporción de supervivientes que arribaron a las islas, pues durante la primera fase de la batalla los náufragos que llegaron a Canarias constituían toda la dotación de sus respectivos buques, mientras que durante la segunda hubo una gran disparidad debida a las tremendas bajas sufridas por el *Britannia*. Durante las tres fases siguientes, los que acabaron su odisea en Canarias superaron normalmente el 50 por 100 de las dotaciones originales.

(36) ALCARAZ ABELLÁN, José: «Aproximación a la situación de Canarias durante la II Guerra Mundial», *IV Jornadas de Estudios sobre Lanzarote y Fuerteventura*, t. I: *Historia*. Cabildos de Lanzarote y Fuerteventura, Arrecife, 1995, pp. 333-350.

Finalmente, es preciso concluir con una última consideración respecto a la actuación española ante estos incidentes. Si bien inicialmente se limitó a prestar socorro a los náufragos, lo cierto es que resulta evidente que desde finales de 1941 España intentó obtener de ellos información que, posiblemente, cedió luego al Eje. Esta actitud colaboracionista había empezado mucho antes, con el abastecimiento de varios submarinos alemanes en puertos españoles, y persistió cuando ya se intentaba volver a una auténtica neutralidad. Así lo confirman la fuga de la dotación del *U-167* y la aplicación del cuestionario hasta que fue retirado en medio de una serie de presiones aliadas motivadas por otros aspectos de la ayuda ilícita del Gobierno español al Eje. Sin embargo, tampoco podemos olvidar que el incumplimiento de los derechos y deberes de la neutralidad no fue exclusivo del Gobierno español y del III Reich, pues los aliados también los vulneraron según sus intereses, tal y como ocurrió durante la persecución de los buques italianos a mediados de 1940 y las instrucciones para evitar el internamiento del personal militar en 1943. En otras palabras, la violación de la neutralidad no fue responsabilidad exclusiva de España y del Eje, sino compartida en buena medida con los aliados.