



ESPIÁS, DETENCIONES Y CARTAS PERDIDAS: EL CONTROL DE LAS COMUNICACIONES NAVALES ESPAÑOLAS POR EL REINO UNIDO DURANTE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

SPIES, DETENTIONS AND LOST LETTERS: THE CONTROL OF SPANISH NAVAL COMMUNICATIONS FOR THE UNITED KINGDOM DURING THE SECOND WORLD WAR

Teodoro Fidel Santana Nelson*

Cómo citar este artículo/Citation: Santana Nelson, T.F. (2021). Espías, detenciones y cartas perdidas: el control de las comunicaciones navales españolas por el Reino Unido durante la Segunda Guerra Mundial. *XXIV Coloquio de Historia Canario-Americana* (2020), XXIV-138. <http://coloquioscanariasamerica.casadecolon.com/index.php/CHCA/article/view/10752>

Resumen: Durante la Segunda Guerra Mundial, España acabaría por adoptar una neutralidad muy particular, pasando a usar el término «no-beligerancia» por el que se suele conocer a este período histórico. Debido a esto, el Reino Unido adoptará todo un sistema de bloqueo económico donde el control de las comunicaciones navales españolas tendrá una gran importancia.

Palabras clave: Segunda Guerra Mundial, Control de las Comunicaciones navales, relaciones anglo-españolas.

Abstract: During the Second World War, Spain adopted a special kind of neutrality, using a «non belligerency» term which is named this historical period. Due to this, the United Kingdom Will adopt a blockade system, where the control of the spanish naval communications will have a great relevance.

Keywords: Second World War, control of the naval communications, anglo-spanish relationships.

INTRODUCCIÓN. LA NEUTRALIDAD ESPAÑOLA

La Segunda Guerra Mundial fue uno de los conflictos bélicos más importantes de la historia de la Humanidad. En total, esta guerra supuso más de 70 millones de muertos, aproximadamente el 3,5% de la población mundial de 1940¹. El impacto cultural, político y social aún se deja sentir a día de hoy. Es este inmenso escenario, España, recién salida de una Guerra Civil, se encontraba en una situación muy particular, pues los ánimos imperialistas del gobierno franquista y su ideología lo acercaban al Eje, al mismo tiempo que en el marco económico

* Personal Investigador en Formación de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Beneficiario de las ayudas del programa predoctoral de formación de personal investigador dentro de programas oficiales de doctorado en Canarias concedidas por el Gobierno de Canarias y cofinanciadas por el Fondo Social Europeo. Departamento de Ciencias Históricas. Edificio de Humanidades, despacho 132. C/ Pérez del Toro, 1. 35004. Las Palmas de Gran Canaria. España. Correo electrónico: teodoro.nelson@ulpgc.es

¹ LOPEZ et ali (2019), p. 146.



entraba bajo la influencia británica. La contradicción de estos dos procesos (la cercanía política al fascismo y la cercanía material al imperio británico) definirían los bamboleos de la neutralidad española.

Aunque la neutralidad Española y las relaciones anglo-españolas durante el período son temas que han sido tratados por autores como Ángel Viñas, Enrique Moradiellos o Víctor Morales Lezcano entre otros, el control de las comunicaciones navales españolas durante el período supone un vacío historiográfico que pretendemos contribuir a llenar.

¿Cuál era, entonces, la situación de España al estallar el conflicto? Tras la Guerra Civil, la población quedó diezmada (al menos 300.000 muertos y aún más exiliados) la infraestructura industrial quedó seriamente dañada, las reservas de oro desaparecidas... En ese contexto, el abastecimiento de capitales del mercado anglo-francés y estadounidense resultaba crucial para la supervivencia del país². «La independencia económica, tan ensalzada por falangistas, ‘pelotas’ de variado pelaje y numerosos cantores de la autarquía, se volatilizó de golpe³». Esto supuso que «Dadas las dificultades que suponían el conflicto bélico para los intercambios comerciales, la maltrecha economía española sólo podía recurrir a los aliados para conseguir los bienes básicos que necesitaba para alimentar a la población e iniciar la reconstrucción del país⁴». España quedaba en manos británicas para su sustento. No nos puede caber ninguna duda de la «extrema dependencia del comercio británico»⁵. Por ejemplo, en 1942 llegaron a Las Palmas de Gran Canaria más de 25.000 toneladas de grano argentino⁶.

Sin embargo, el régimen había sufrido un proceso de fascistización que se materializaba en el plano diplomático, con por ejemplo la adhesión al Pacto Anti-Comintern o en tratados de colaboración secretos con Alemania e Italia. Aunque en un primer momento se declarara la neutralidad, el embajador alemán en Madrid fue informado de que a pesar de ella «España estaba dispuesta a ayudarnos en la medida en que le fuera posible⁷».

Por su parte, el Reino Unido establecerá todo un dispositivo de bloqueo económico para evitar el suministro de mercancías, personas e información al Eje. Aunque muchas de estas medidas ya se aplicaron en la Gran Guerra, en este nuevo conflicto se instaurarían en toda su magnitud, desarrollándose y perfeccionándose. Este bloqueo sería fundamental para el devenir de la economía y la política española durante los años de la guerra.

En general, podemos ver cómo la neutralidad española cambiará acorde a estos factores y a la evolución de la guerra, sumado todo ello a los intereses concretos de los actores políticos presentes al momento. En una primera fase de la neutralidad española, Franco declaró la neutralidad el 4 de septiembre. Sin embargo, ya desde estos primeros momentos se empezaron a dar notas de cercanía y colaboración con la Alemania Nazi. No sólo la propaganda de Serrano Súñer hacía muestras continuas de exaltación del Eje, sino la instalación de una estación de radio en La Coruña bajo control de la Luftwaffe, la puesta en marcha de la «Operación Moro», la penetración de espías alemanes en España⁸...

Desde el principio las autoridades franquistas se mostraron dispuestas a colaborar con los nazis. Tras las victorias alemanas, España cambiaría su «neutralidad» por la «no-beligerancia», misma fórmula empleada por Mussolini. Más tarde, en junio de 1941, España pasará a una

2 MORADIELLOS (2016), p. 57.

3 VIÑAS (2016), p. 32.

4 FERNÁNDEZ-LONGORIA MUÑOZ-SECA (2007), p. 113.

5 FERNÁNDEZ-LONGORIA MUÑOZ-SECA (2007), p. 178.

6 DÍAZ BENÍTEZ (2008), p. 219.

7 MORADIELLOS (2016), p. 58.

8 MORADIELLOS (2016), p. 59.

«beligerancia moral» con la famosa División Azul, sostenido por el franquismo ante los aliados bajo la premisa de las dos guerras, donde ellos sólo participarían en la guerra contra el comunismo. Esto generó un revulsivo en las relaciones con los aliados.

Finalmente, tras la cada vez posición más dificultosa de Alemania en la guerra se iniciaría un lento repliegue hacia la neutralidad, especialmente a partir de la entrada de Estados Unidos en la guerra a finales de 1941. No obstante, aún en diciembre de 1942 se firman el convenio económico hispano-alemán. En febrero de 1943 se firmó un protocolo secreto hispano alemán. Y aunque en octubre de 1943 definió la posición de España como «Neutralidad vigilante», aun no derogó oficialmente el decreto de no beligerancia⁹. No sería hasta mayo de 1944 cuando se firma el acuerdo entre los aliados y España, donde ésta aceptó todas sus condiciones, como retirar los restos de la División Azul, expulsar a los espías del eje o cancelar las exportaciones de mineral.

EL BLOQUEO BRITÁNICO

Como hemos mencionado, el despliegue del bloqueo británico en España será de especial relevancia. El gobierno británico, para evitar la entrada en la guerra, utilizará medidas de ayudas (lo que era conocido como «la zanahoria») entre las que se encuentran los diversos acuerdos económicos, el abastecimiento español o los «sobornos» a diversos miembros de la cúpula militar española. Pero junto a estas medidas *blandas*, tenemos todo el férreo control económico que la Royal Navy podía poner a disposición del gobierno británico, y que permitía presionar a España con los cupos de las mercancías y en general con el control del tráfico naval en el atlántico (es decir, «el palo»). El palo y la zanahoria fueron la doble táctica de una estrategia general conjunta para sujetar las riendas de España y evitar el predominio del Eje en la zona y su abastecimiento.

Dentro del marco del bloqueo, destaca la implementación del sistema de certificados navales o «navicerts». Estos certificados, introducidos a finales de 1939 y vultos obligatorios en julio de 1940¹⁰ vendrían a fiscalizar el tráfico naval atlántico. Estos pasaportes comerciales eran emitidos por las autoridades británicas competentes y certificaban que el gobierno británico no tenía nada en contra de esa consignación en particular. Tanto la carga como el buque debía estar navicertada, e incluso el pasaje y la tripulación quedaron bajo control británico. Igualmente, y dado la antelación con la que se debían solicitarse los permisos, el gobierno británico podía conocer el viaje de las mercancías españolas desde antes de que se hubiera seleccionado un barco para subir las a bordo. Básicamente: sin navicerts, no había navegación. Un barco sin este certificado podía ser incautado, declarado como presa o llevado a una de las bases de control británica. Ya a finales de julio de 1940 se dificultaban la concesión de navicerts a los petroleros con destino a Tenerife, destacando el caso del petrolero C.J. Ibarkdull¹¹. En septiembre se regularían dichas importaciones.

Esto no significa que el sistema no tuviera fallos o que los españoles y otros neutrales no pudieran salirse con la suya:

Even some navicerted ships were engaged in smuggling activities. In some cases the navicerts were simply falsified, such as in one case, in which fish skins were listed on the manifest as

9 EGIDO LEÓN (2005), pp. 121-123.

10 DÍAZ BENÍTEZ (2008), p. 110.

11 DÍAZ BENÍTEZ (2008), p. 110.

bananas. 15 On other occasions, the cargo was not listed on the navicert. For example, an October 1942 search of a Spanish ship found 25 cases of unnavicerted soap. Within the soap were hidden tins of meat extract and «white powder¹²».

Este proceder contrario a la nueva normativa y fiscalización vigente provocaba la subsiguiente respuesta británica: «Ni que decir tiene que la corrupción hizo de las suyas para encontrar formas de eludir los controles, con el consiguiente retraso en las importaciones»¹³

En términos generales, podemos decir que este sistema fue un éxito:

Cortadas las comunicaciones terrestres con Alemania y dado el bloqueo ejercido por Gran Bretaña en el mar, el comercio español con el Tercer Reich se redujo a una mínima expresión al poder recurrir tan sólo al transporte aéreo, a los barcos que se arriesgaban a burlar el bloqueo marítimo y a intercambios a través de Italia¹⁴.

Desde el momento en que el gobierno declara la «no-beligerancia» y el Reino Unido extendió el bloqueo a la Europa ocupada, España se convertiría en un objetivo primario para el bloqueo¹⁵. Es importante entender que, aunque a España se la trató de manera especial para evitar que el exceso de presión los llevara a la guerra abierta, no es el caso respecto al control de la navegación: «Blockade measures against Spain were not fully enforced in order to avoid encouraging hostility towards the British authorities, but navicerts and compulsory rationing systems were in place¹⁶».

EL CONTROL DE LA NAVEGACIÓN ESPAÑOLA

En el transcurso de nuestra investigación hemos podido categorizar y observar algunos elementos que perjudicaban o condicionaban la navegación española, dentro del marco general del navicerts y demás certificados otorgados por el imperio británico. Respecto a esta comunicación queremos mencionar la censura de la correspondencia y la detención de los buques y su desvío a bases de control.

Respecto a la censura de la correspondencia, cabe destacar que tuvo un gran impacto; esta censura causaba diversos tipos de perjuicios y retrasos en el normal funcionamiento del correo, con las consiguientes pérdidas económicas que esto resultaba. Precisamente, el control sobre el correo internacional fue un área donde el Ministerio de Guerra Económica inglés quería más poderes, lo cual lo enfrentaba a la legislación internacional¹⁷. La Convención de la Haya de 1907 declaraba que la correspondencia, neutral o beligerante, no se consideraba contrabando. El gobierno británico lo permitió, con una «lenient interpretation than some neutrals were willing to accept¹⁸». Según las autoridades británicas, existían amplias pruebas

12 COX (2001), p. 155.

13 VIÑAS (2016), p. 34.

14 FERNÁNDEZ-LONGORIA MUÑOZ-SECA (2007), p. 113.

15 COX (2001), p. 185.

16 COX (2001), pp. 186-187.

17 COX (2001), p. 151.

18 COX (2001), p. 151.

sobre cómo la correspondencia se estaba usando para enviar provisiones a Alemania. Aunque la correspondencia general de los neutrales quedó exenta y pudo ser censurada o inspeccionada, no fue así para el caso de la correspondencia española transportada en buques, especialmente en el tráfico Canarias-Guinea-Península. Más aún cuando a partir de verano de 1944 la censura de la correspondencia se volvió sistemática, lo cual generó muchas quejas por parte del gobierno español. Muchas cartas se perdieron, las sacas venían confundidas, hubo requisas de correo...

En cuanto a las detenciones, debemos primero considerar el desvío a los puertos de control británicos (Gibraltar, Trinidad, Freetown...) donde se procedía a las inspecciones de contrabando y la censura de la correspondencia. Hay que tener en cuenta que la expedición de algunos navicerts quedaban sujeto a su paso obligatorio por algunos de estos puertos. En cualquier caso, las detenciones, ya fueran inspecciones en alta mar o desvíos completos, suponían un retraso importante en el desenvolvimiento del tráfico naval. En muchos casos, la entrada en puerto suponía el cobro de los derechos de puerto y práctico, con las consiguientes quejas españolas y retrasos en su devolución. Por su parte, este proceso de control sobre la navegación supuso en la práctica la presión sobre las aguas jurisdiccionales españolas, obligando, por ejemplo, a los barcos a modificar su ruta para poder salir de ellas y ser inspeccionados, ahora sí, en aguas internacionales.

Cabe destacar que no todas las detenciones estaban exentas de fundamento, como demuestra la detención del *Plutón* o del *Dómine*¹⁹. Y es que, al mismo tiempo que se imponía este control, en los barcos españoles se dieron diversas formas de colaboracionismo con el Eje, que involucran espionaje, contrabando... Todo eso sin contar otras formas de colaboracionismo que se dieron, por ejemplo, respecto al repostaje de submarinos alemanes en canarias²⁰. Y es que como hemos visto, hasta 1944 se permitieron operaciones de espionaje a gran escala. Podemos destacar, por ejemplo, el *Cabo de Hornos* y el *Cabo de Buena Esperanza*, embarcados rumbo a Estados Unidos, donde viajaban agentes del eje con documentos escritos en tinta secreta²¹. Estos no serían los únicos casos. Como figura fundamental en estos casos encontramos a Otto Hinrichsen, miembro del Abwehr, personaje fundamental en el núcleo de espías nazis en el País Vasco que reclutó agentes para enviarlos a Sudamérica en estos buques²². Otro de los ejemplos más relevantes es el del *SS Habana*, cuyo radiotelegrafista fue detenido por sus actividades con el espionaje alemán²³. También podemos mencionar a Juan Gómez de Lecube, antiguo jugador del Atlético de Madrid, detenido en el *Cabo Buena Esperanza* por ser un agente al servicio de los nazis. Estos son sólo algunos ejemplos de los españoles que sirvieron como agentes alemanes a bordo de barcos españoles.

CONCLUSIONES

Uno de los aspectos más sorprendentes que puedan observarse del texto que hemos presentado surge de una evidente contradicción el mismo. ¿Cómo es posible que existieran tales redes de colaboracionismo en el tráfico marítimo español con la imposición a su vez del rígido y efectivo bloqueo británico? Tal situación sólo puede explicarse si entendemos el enconado

19 DÍAZ BENÍTEZ (2004), p. 993.

20 RODRÍGUEZ (2019).

21 HASTINGS (2016), p. 425.

22 IRUJO (2003), p. 88.

23 WEST (2018).

interés del franquismo por apoyar, de alguna manera, al Eje. Además, debemos entender que la fiscalización británica de los mares, al punto de nuestra investigación, estaba más interesada en obtener datos de inteligencia y en conocer con un margen suficiente el volumen y destino del tráfico mercantil español. Aunque, por otra parte, no se hubiera podido descubrir a muchos de estos agentes sin, precisamente, la tardía pero eficaz puesta en marcha del sistema de control de contrabando, especialmente en Gibraltar.

También debemos aclarar que el control británico de las comunicaciones navales supuso, en la práctica, un perjuicio para un tráfico naval español que, en esos momentos, resultaba más que vital. Y a pesar de ello, el gobierno provocó que la presión sobre ellos fuera más férrea debido al incumplimiento de la neutralidad. Aún con todo, y en el punto actual de nuestra investigación, podemos hablar de una España que quedó inmersa en una estructura imperial superior donde quedó fiscalizada, teniendo esta situación una mayor relevancia de la que hasta ahora se había entendido. Los mares quedaban en la práctica controlados por el poderío británico, desde la carga hasta la tripulación. Esto es otra de las caras de la dependencia española, que refuerza nuestro conocimiento sobre la actitud española ante la guerra.

BIBLIOGRAFÍA

- COX, N.J.C. (2001). *The Ministry of Economic Warfare and Britain's conduct of economic warfare, 1939-1945*. London: King's College.
- DÍAZ BENÍTEZ, J.J. (2004). *Colaboración naval hispano-alemana en Canarias durante la Segunda Guerra Mundial. XVI Coloquio de Historia Canario-Americana*, pp. 989-1000. Recuperado de: <https://accedacris.ulpgc.es/bitstream/10553/1552/1/5265.pdf> [10/06/2020]
- DÍAZ BENÍTEZ, J.J. (2008). *Anglofilia y autarquía*. Las Palmas de Gran Canaria, España: Idea.
- EGIDO LEÓN, A. (2005). «Franco y la Segunda Guerra Mundial: una neutralidad comprometida». En *Ayer*, nº 57 (1), pp. 103-124.
- GARCÍA CUARTANGO, P. (2020). «El futbolista del Atlético de Madrid que Franco rescató por espiar para Hitler». *Diario ABC*. Recuperado de: https://www.abc.es/cultura/abci-futbolista-atletico-madrid-franco-rescato-espiar-para-hitler-202003161052_noticia.html
- HASTINGS, M. (2016). *La guerra secreta. Espías, códigos y guerrillas 1939-1945*. Barcelona, España: Crítica.
- IRUJO, J.M. (2003). *La lista negra. Los espías nazis protegidos por Franco y la Iglesia*. Madrid: Aguilar.
- LOPEZ, J. (2019). *Historia Visual de la Segunda Guerra Mundial*. Barcelona, España: Crítica.
- VIÑAS, A. (2016). *Sobornos. De cómo Churchill y March compraron a los generales de Franco*. Barcelona, España: Crítica.
- MARÍA RODRÍGUEZ, J. (2019). «La España neutral de Franco ayudó a abastecer submarinos nazis en Las Palmas». *Diario La Vanguardia*. Recuperado de: <https://www.lavanguardia.com/internacional/20190228/46751920354/la-espana-neutral-de-franco-ayudo-a-abastecer-submarinos-nazis-en-las-palmas.html>
- MORADIELLOS, E. (2016). «España y la Segunda Guerra Mundial. Entre resignaciones neutralistas y tentaciones beligerantes». En *Actas del V Congreso Internacional de Historia de Nuestro Tiempo*. Logroño, España. pp. 55-74. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/>

servlet/articulo?codigo=5668599 [10/06/2020]

FERNÁNDEZ-LONGORIA MUÑOZ-SECA, M. (2007). *La Diplomacia británica y el primer franquismo. Las relaciones hispano-británicas durante la Segunda Guerra Mundial*. UNED. Recuperado de: <http://e-spacio.uned.es/fez/eserv/tesisuned:GeoHis-Mfernandez/Documento.pdf> [10/06/2020]

WEST, N. (2018). *Churchill's Spy Files: MI5's Top-Secret Wartime Reports*. Gloucestershire, Reino Unido: The History Press. Recuperado de: <https://books.google.es/books?id=L447DwAAQBAJ&pg=PT238&lpg=PT238&dq=Jos%C3%A9+Olivera+de+R%C3%ADo+habana&source=bl&ots=agle9Wq3nA&sig=ACfU3U2CI6qnv8ToJ483nq2mB7rxFqwx4w&hl=es&sa=X&ved=2ahUKEwjK0ZD1qrvoAhWSzYUKHR2ZDcwQ6AEwAHoECAoQAQ#v=onepage&q&f=false>

