

PIRATERÍA, CORSO Y GUERRA MARÍTIMA

Coordinador: Dr. Luis Alberto Anaya Hernández, ULPGC

APROXIMACIÓN A LA GUERRA NAVAL EN CANARIAS ENTRE 1939 Y 1945

Juan José Díaz Benítez

Diversos historiadores han demostrado la importancia estratégica del archipiélago en las principales coyunturas bélicas del siglo XX, especialmente para Gran Bretaña, principal potencia naval hasta la II Guerra Mundial.¹ Sin embargo, todavía no disponemos de una valoración durante este último conflicto, pese a la reconstrucción de la ayuda clandestina recibida por la Armada alemana en Canarias o a la presencia de unidades navales del Eje en aguas del archipiélago.² Sin embargo, todavía desconocemos qué papel desempeñaron estas islas en el marco de la guerra submarina en el Atlántico entre 1939-1945. En este sentido, la presente comunicación realiza una aproximación al valor de Canarias para los beligerantes durante la guerra naval en el Atlántico, tanto para el Eje como para los Aliados y la actitud del Gobierno español. No pretende ser una conclusión a un tema pendiente aún de un estudio en profundidad, sino un punto de partida para futuras investigaciones.

EN RUTA HACIA EL ATLÁNTICO SUR

Hace ya más de 30 años que Charles Burdick identificó los seis submarinos que fueron reabastecidos en el Puerto de la Luz. Hubo otros que recibieron la orden de tomar combustible allí, como el *U-107*, lo cual ha llevado a algunos historiadores a creer que también pasaron por el Puerto, pese a que no hay pruebas que lo confirmen. Sin embargo, es interesante señalar que los tres submarinos reabastecidos en marzo de 1941, *U-105*, *U-106* y *U-124*, se dirigían al área de Freetown, donde pretendían atacar al tráfico marítimo británico en una zona escasamente defendida. Por tanto, a la hora de analizar el valor de Canarias para los beligerantes habría que comenzar por comentar el papel que jugó el archipiélago con respecto a las operaciones submarinas en el Atlántico sur e incluso la importancia de este escenario en el conjunto de la batalla del Atlántico.³

La ruta principal para el esfuerzo bélico británico era la que llegaba hasta los EEUU a través del Atlántico norte. El tráfico con dirección al Atlántico sur no era tan importante, aunque a mediados de junio de 1940 se revalorizó, pues la entrada de Italia en la guerra obligó a desviar los convoyes del Mediterráneo a través del Cabo de Buena Esperanza. Por tanto, la principal relevancia de esta ruta para Gran Bretaña era el envío de refuerzos al norte de África y Oriente Medio, más que la recepción de materias primas y combustible que en ese momento obtenía con mayor rapidez de los EEUU. Sin embargo, eso no quiere decir que se intensificara el tráfico marítimo británico que pasaba por Canarias. En realidad, las rutas fueron desviadas al oeste, evitando así los puertos del archipiélago, donde la mayoría de los buques que recalaban en ellos eran españoles.⁴

Año	Atlántico norte	Atlántico sur e Índico	América	Total
1939	50	---	---	50
1940	136	2	---	138
1941	272	33	16	321
1942	295	60	213	568
1943	515	55	78	648
1944	172	52	42	266
1945	125	7	20	152
Total	1.565	209	369	2.143

Tabla I. Patrullas submarinas alemanas en el Atlántico, 1939-1945. Fuente: BLAIR, Clay. "Hitler's U-boat War. The Hunters 1939-1942", Londres, Cassell & Co., 2000, pp. 709-732. Del mismo autor: "Hitler's U-boat War. The Hunted 1942-1945", Londres, Cassell & Co., 2000, pp. 734-766 y 771-776. Elaboración propia.

El Alto Mando de la Armada alemana (OKM) y el jefe de sus fuerzas submarinas comprendieron bien la importancia del tráfico entre Gran Bretaña y EEUU. Por ello, la mayor parte de las patrullas submarinas ordenadas a lo largo del conflicto se dirigieron contra ese objetivo, demasiado alejado de Canarias como para que el archipiélago resultara de algún valor. Menos del 10% del total de patrullas se dirigieron al Atlántico sur, es decir, una proporción incluso menor que la de los submarinos que operaron en América. Los resultados tampoco auspiciaban el envío de más submarinos al Atlántico sur y al Índico, donde las pérdidas causadas al enemigo fueron menores que en el Atlántico norte y América. Después de 1942, el número de buques hundidos, así como su tonelaje, fue decreciente y solo en 1944, cuando los *U-Boote* ya habían sido derrotados, consiguieron convertirse en el escenario con mayores pérdidas para los Aliados.

Año de la patrulla	Atlántico norte		Atlántico sur e Índico		América		Total	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
1939	108	507.451	---	---	---	---	108	507.451
1940	374	1.957.957	15	58.986	---	---	389	2.016.943
1941	319,5	1.564.414	129	541.107	64	386.484	512,5	2.492.005
1942	189,5	1.075.774	175	1.067.349	702	3.689.918	1.066,5	5.833.041
1943	166,5	963.738	90	508.891	65	339.708	321,5	1.812.337
1944	48	199.754	48	271.318	20	94.118	116	565.190
1945	42	126.906	3	20.090	6	22.832	51	169.828
Total	1.247,5	6.395.994	460	2.467.741	857	4.533.060	2.564,5	13.396.795

Tabla II. Hundimientos por los submarinos alemanes en el Atlántico, 1939-1945.

Nota: Clay Blair no contabiliza los hundimientos en la fecha en que tuvieron lugar sino que los asigna al mes en el que el correspondiente submarino inició su patrulla. Por esta razón aparecen hundimientos en América en diciembre de 1941, cuando en realidad se iniciaron en junio de 1942.

Fuente: BLAIR, Clay. "Hitler's U-boat War. The Hunters 1939-1942", Londres, Cassell & Co., 2000, pp. 709-732. Del mismo autor: "Hitler's U-boat War. The Hunted 1942-1945", Londres, Cassell & Co., 2000, pp. 734-766 y 771-776. Elaboración propia.

Los primeros submarinos que llegaron hasta el África occidental partieron desde las bases en la costa atlántica francesa a mediados de 1940. De allí salió el *U-A* en julio, tras los ataques británicos a Orán y Dakar. En octubre zarpó el *U-65* y en diciembre el *U-37* con el fin de interceptar los suministros del Ejército del Nilo. Durante el invierno de 1940-1941, el OKM quiso enviar más submarinos al Atlántico sur, no solo para evitar el mal tiempo en el norte sino también con el propósito de debilitar las fuerzas militares y navales británicas en el Mediterráneo. Dönitz se opuso a desviar más unidades del escenario principal, el Atlántico norte, sobre todo teniendo en cuenta los escasos resultados del *U-37*, el cual ni siquiera llegó

al África occidental, y el *U-65*. Además, la presencia británica en Canarias, así como el alejamiento del buque de abastecimiento *Nordmark* dificultaban el apoyo logístico a los submarinos.⁵

Sin embargo, en febrero Dönitz cambió de opinión, no solo por la conveniencia de apoyar al *Deutsche Afrika Korps (DAK)* y el escaso éxito de los submarinos italianos en el Atlántico sur, sino también por la presencia de los buques de abastecimiento de los cruceros de batalla *Schanhorst* y *Gneisenau*. A finales de ese mes zarparon el *U-105*, *U-106* y *U-124* rumbo al África occidental, adonde llegaron tras ser reabastecidos por el *Corrientes* en el Puerto de la Luz. En total, entre marzo y julio de 1941 fueron reabastecidos seis submarinos en dicho puerto, los únicos de los 209 enviados al Atlántico sur y al Índico. Dönitz prefería apoyarlos mediante buques de abastecimiento, pues si las autoridades españolas cambiaban de opinión, los submarinos que se encontraran en Canarias podrían ser internados. De hecho, en julio las presiones diplomáticas británicas obligaron a Franco a denegar la autorización para el reabastecimiento de submarinos, lo que obligó a cancelar el envío de cuatro. En septiembre estas presiones acabaron definitivamente con esta ayuda clandestina, pero no con la guerra submarina en el Atlántico sur.⁶

Por tanto, la guerra submarina en esos escenarios no dependía de la utilización del archipiélago como base naval sino de otros puntos de apoyo logístico. Inicialmente, de los buques de abastecimiento para los cruceros auxiliares y los grandes barcos de guerra de superficie, especialmente el *Egerland* y el *Nordmark*. La pérdida de nueve de estas naves en junio de 1941 fue lo que obligó a realizar los otros tres abastecimientos en La Luz: el *U-69* y el *U-103* de regreso a Francia, y el *U-123* camino del África occidental. A finales de ese mismo año fueron interceptados otros dos buques de abastecimiento, de modo que a partir del verano de 1942 se comenzaron a utilizar submarinos de abastecimiento, los *U-Tanker*, y los petroleros *Charlotte Schliemann*, el cual zarpó de Canarias en febrero de 1942, y *Brake*.⁷

DE CAZA POR CANARIAS

El cancelamiento de la expedición de julio de 1941 a Freetown, tras la negativa del Gobierno español a que los cuatro submarinos entraran en el Puerto de la Luz, obligó a desviar su zona de patrulla al oeste de Canarias, apoyándose en caso de urgencia en los buques alemanes refugiados en Vigo y Cádiz. Después de cinco semanas de patrulla infructuosa, este grupo, formado por el *U-93*, *U-94*, *U-109* y *U-124*, abandonó la zona.⁸ No eran los primeros que habían actuado en las proximidades del archipiélago y tampoco fueron los últimos, aunque la cuestión en este caso consiste en delimitar el espacio marítimo que consideramos propio de las islas. El Convenio de Jamaica de 10 de diciembre de 1982 fijó el límite del mar territorial a unas 12 millas (22,224 kilómetros) a partir de la costa, y la zona económica exclusiva a unas 200 (370,4 kilómetros). En el caso de Canarias todavía está pendiente la delimitación de dicha zona económica con las Islas Salvajes portuguesas y la costa marroquí, ambas a menos de 400 millas del archipiélago.⁹

Si nos limitamos a los criterios aplicados durante los años de la II Guerra Mundial, el límite de las aguas territoriales se encontraba a tres millas desde la costa. Algunos historiadores han definido el triángulo formado por Azores, Madeira, Canarias y las islas de Cabo Verde como una zona de operaciones, pero para los beligerantes era un área demasiado extensa y fragmentada en otras que incluían territorios y espacios marítimos ajenos a dichas islas. El OKM establecía líneas de patrulla que tomaban como referencia alguno de estos archipiélagos o las costas continentales de Europa y África. Por su parte, en marzo de 1943

los Aliados dividieron el Atlántico en áreas de responsabilidad y control estratégico. El Área de Gibraltar-Marruecos se extendía desde el sur del Cabo Finisterre hasta el norte de Cabo Juby, encontrándose en ella Canarias y Madeira. Al oeste y a la misma latitud se hallaba el Área de Azores. Al sur comenzaba el Área de Freetown, en la que estaban las islas de Cabo Verde.¹⁰

Las tres millas de las aguas jurisdiccionales en 1939-1945 parecen demasiado escasas para analizar la guerra naval en el archipiélago. En cambio, las 200 millas de la zona económica exclusiva cubren los espacios marítimos interinsulares y parecen una distancia más razonable. Tomando como referencia esta última distancia es posible recoger varios incidentes navales con repercusiones en Canarias durante la II Guerra Mundial. Siguiendo este criterio, los primeros buques de guerra beligerantes que patrullaron las aguas del archipiélago fueron los franceses. El comandante militar de Marina de Las Palmas afirmó en marzo de 1940 que solía haber algún submarino francés por el archipiélago, como el que detuvo al correílo *León y Castillo* en viaje de Santa Cruz de Tenerife a Las Palmas. Su presencia aumentó en junio de 1940, tras la beligerancia de Italia, cuando la Armada francesa intentó interceptar a los mercantes italianos que buscaban refugio en los puertos canarios. Fue entonces cuando el *Madda* embarrancó en la ensenada de Las Galletas, perseguido por un crucero ligero francés en aguas jurisdiccionales españolas.¹¹

El primer submarino alemán que llegó hasta Canarias durante la guerra fue el *U-37* en diciembre de 1940, cuando iba rumbo al África occidental. La presencia de unidades navales británicas evitó que entrara en el Puerto de la Luz a reabastecerse, pero no que hundiera tres buques neutrales, entre ellos el vapor *San Carlos*, a 30 millas de Fuerteventura. Poco después, en enero de 1941, el submarino italiano *Capellini* sí pudo ser reparado en La Luz, aunque en este caso cumpliendo con el XIII Convenio de la Haya (1907). Pero Canarias no era una zona de operaciones, probablemente porque el OKM era consciente de que el tráfico marítimo aliado no pasaba por el archipiélago y no quería provocar incidentes que pusieran en peligro la ayuda clandestina que España prestaba al Eje. Todo ello no impidió que, ocasionalmente y lejos de las islas, fuera hundido algún buque por los submarinos que se dirigían al Atlántico sur, como el vapor italiano *Ernani*, hundido el 28 de junio de 1941 a unas 450 millas al oeste de La Palma por el *U-103*.¹²

Sin embargo, las inmediaciones de Canarias se revalorizaron a partir de finales de octubre de 1942. Inicialmente, con el ataque al convoy SL-125 a finales de octubre. Atacado al oeste del archipiélago por los 10 submarinos del grupo *Streitaxt*, estos consiguieron hundir una docena de sus buques, aunque este desastre permitió que la expedición principal de la operación *Torch* lograra llegar a Gibraltar sin sufrir pérdidas. Al menos tres de ellos fueron hundidos a menos de 200 millas de Canarias, *Anglo Maersk* (27° 55' N, 18° 50' W), *Pacific Star* (29° 16' N, 20° 57' W) y *Nagpore* (31° 30' N, 19° 36' W), de los cuales llegaron 153 naufragos a las islas. No obstante, también es preciso señalar que durante la guerra arribaron más de 800 naufragos al archipiélago, procedentes de una veintena de buques, de los cuales solo nueve fueron hundidos a menos de 200 millas de las costas canarias.¹³

La apertura de nuevas rutas de convoyes a través del Atlántico central atrajo a numerosos submarinos. Una de ellas fue la que enlazaba EEUU y Gibraltar (UG-GU) desde enero de 1943, en la que los *U-Boote* solo lograron hundir 25 de sus 12.300 buques entre 1942 y 1945. Las otras tres rutas de convoyes creadas a principios de año eran las que iban del Caribe al Reino Unido (CU-UC) y las que llevaban combustible a las fuerzas aliadas en el norte de África y el Mediterráneo (OT-TO y TM-MT). En noviembre, Dönitz envió 25 submarinos al

área comprendida entre Gibraltar y la costa atlántica marroquí, así como otros 36 entre enero y marzo de 1943, en este último caso también hacia Azores. Algunos de ellos estuvieron entre Canarias y la costa africana, como el *U-106* a principios de marzo y el *U-123*, *U-513* y *U-167* a finales de ese mes y principios de abril.¹⁴

Sin embargo, ninguno consiguió grandes éxitos, a excepción del ataque al TM-1, e incluso muchos de los buques hundidos no eran de los convoyes con destino o procedencia del otro lado del Atlántico, sino de los que seguían la ruta norte-sur, como el *Moanda* (24° 44' N, 16° 48' W), hundido a 12 millas de Cabo Blanco o el *William Wilberforce* (29° 90' N, 26° 53' W) y el *James W. Denver* (28° 52' N, 26° 30' W), cuyos naufragos llegaron a Canarias. La razón de estos fracasos se debía no solo a la fuerte escolta de los convoyes, sino también a la cobertura aérea que proporcionaban las aeronaves instaladas en las bases marroquíes desde noviembre de 1942. En febrero, los ataques aéreos forzaron la suspensión temporal de los ataques a convoyes al norte y nordeste de Canarias, mientras que a principios de abril las pérdidas de submarinos fueron una de las razones que decidieron la suspensión también temporal de las patrullas alemanas al área comprendida entre Gibraltar y Azores. A mediados de 1943, tras la destrucción de otros seis *U-Boote*, Dönitz no envió más unidades a dicha área.¹⁵

La rápida actuación de los Aliados para proteger los convoyes del Atlántico central evitó que estos experimentaran grandes pérdidas, sobre todo teniendo en cuenta los numerosos grupos de submarinos enviados a la zona. Ya en marzo de 1943 Gran Bretaña, Canadá y EEUU habían reorganizado el control y protección de los convoyes atlánticos. Los norteamericanos se hicieron cargo de los que atravesaban el Atlántico central, protegidos en el extremo oriental por los 6 escuadrones aéreos desplegados en Gibraltar y Marruecos, con un total de 72 aviones. En junio ascendían a 99 aparatos, de los cuales 61 estaban en Gibraltar y 38 en Marruecos. Entre estos se incluía los *B-24 Liberator* con base en Port Lyautey, los cuales realizaban patrullas de hasta 1.000 millas hacia Azores, Cabo Finisterre y Madeira. A mediados de 1943 se le sumaron los grupos de apoyo formados por portaaviones de escolta y destructores, los cuales batían amplios espacios marítimos a miles de millas de la costa marroquí.¹⁶

Fruto de estas medidas antisubmarinas fue el elevado número de *U-Boote* hundidos en el Atlántico central. Solo en el segundo semestre de 1943 los grupos de apoyo norteamericanos hundieron 28, además de otros cuatro a cargo de dos portaaviones británicos. Sin embargo, dentro del límite de las 200 millas solo fueron perdidos cuatro: *U-111*, *U-167*, *U-135* y *U-524*. El primero de ellos fue hundido a cañonazos el 4 de octubre de 1941 por un arrastrero británico, el *HMS Lady Shirley*, al oeste del archipiélago (27° 15' N, 20° 27' W). El *U-167* fue hundido por su propia dotación a 2,5 kilómetros de la playa de Las Burras (27° 47' N, 15° 00' W), en el sur de Gran Canaria, tras ser atacado por dos aviones británicos. El *U-135* fue hundido entre Fuerteventura y Cabo Juby el 15 de julio de ese mismo año (28° 20' N, 13° 17' W), tras ser atacado por un avión norteamericano y los escoltas británicos de un convoy. Finalmente, el *U-524* fue destruido por un *Liberator* entre Canarias y Madeira (30° 15' N, 18° 13' W). A todos ellos habría que añadir la captura del *U-505* el 4 de junio de 1944 a 130 millas al oeste de Cabo Blanco (21° 30' N, 19° 20' W).¹⁷

REPERCUSIONES DE LA GUERRA NAVAL EN CANARIAS

La planificación militar británica con respecto a las islas se desarrolló de forma paralela a la batalla del Atlántico, pero no en función de ella. Por un lado, los primeros estudios sobre la

posible conquista de Canarias se remontan al menos a mayo de 1940, es decir, mucho antes de que la guerra submarina representase una seria amenaza para la navegación aliada. Por el otro, en los planes británicos no aparece ninguna referencia al estado de la guerra naval en el Atlántico, cuyo escenario principal estaba demasiado alejado de Canarias. Finalmente, el factor más importante en la elaboración de dichos planes era la posibilidad de que España entrara en la guerra, lo cual determinó el aplazamiento y la reanudación de la planificación a lo largo de tres años. El archipiélago no era considerado más que como una alternativa a la base naval de Gibraltar, en caso de que fuera inutilizada por una hipotética beligerancia española.¹⁸

De igual modo, el interés alemán en ocupar las islas no está directamente relacionado con el curso de la guerra naval en el Atlántico. El archipiélago se encontraba demasiado alejado del escenario principal como para que su utilización resultara decisiva en el curso de la batalla. El número relativamente reducido de mercantes y submarinos hundidos a menos de 200 millas de sus costas sugiere que no fue una de las principales zonas de guerra, a excepción de los meses posteriores a los desembarcos aliados en el norte de África. Además, tanto su ocupación como posterior defensa recurriendo exclusivamente a submarinos y fuerzas aéreas planteaban serias dudas, al mantener los Aliados la hegemonía naval. Ni siquiera resultaba esencial para proyectar a los *U-Boote* hacia el Atlántico sur y el Índico, donde contaban con buques y submarinos de abastecimiento.

Por tanto, el interés alemán en obtener la cesión de una de las islas, ya trabajado por diversos historiadores, no está relacionado con la batalla del Atlántico, sino con los planes del verano y otoño de 1940 para la posguerra. Era entonces cuando Alemania esperaba crear un gran imperio colonial en África central, a costa de Francia, Gran Bretaña y Bélgica. Canarias, situada en el noroeste del continente, serviría como base aeronaval para proteger la ruta que conectaba a la metrópoli germana con las nuevas colonias. No era la única opción para hacerse con un punto de apoyo en esa zona, pues el *III Reich* también intentó conseguir infructuosamente Casablanca de manos del Gobierno de Vichy. La negativa española ante la petición de una de las islas se tradujo en el estudio del refuerzo de su defensa con fuerzas aéreas y navales alemanas, tal y como se plasmó en el plan *Felix*, nunca realizado.¹⁹

Faltan aún por abordar importantes cuestiones con respecto al impacto de la guerra naval en aguas canarias. Una de ellas es la percepción que se tenía en las islas de estas acciones bélicas, no tanto a través de la prensa, férreamente controlada por el Gobierno español, como mediante la llegada de restos de naufragios y combates. También es preciso analizar las consecuencias que pudo tener para la navegación insular que, salvo el hundimiento del *San Carlos*, no parecen tan evidentes como el control de la navegación ejercido por los Aliados. No podemos olvidar tampoco las tensiones diplomáticas entre el Gobierno español y los Aliados, especialmente con motivo de la ayuda clandestina española a la Armada alemana y los incidentes protagonizados por los aviones aliados con base en Marruecos. Finalmente es necesario abordar las posibles represalias económicas que estos últimos aplicaron frente a la colaboración clandestina de las autoridades españolas con Alemania, la cual no forzó una ayuda en la que no tenía mucha confianza y tampoco consideraba esencial.

En conclusión, Canarias fue escenario de acciones de guerra entre 1939 y 1945, e incluso el Puerto de La Luz fue utilizado para que el *Corrientes* abasteciera a seis submarinos que se dirigían o venían de África occidental. Sin embargo, ese papel de apoyo logístico no fue esencial para el esfuerzo bélico alemán, el cual disponía de medios alternativos y zonas de operaciones más importantes. Tampoco fue el escenario principal de la guerra naval en el

Atlántico medio, en el que la mayoría de los ataques submarinos y antisubmarinos se desarrollaron a más de 200 millas de las costas del archipiélago. En este sentido parece poco probable que Gran Bretaña y Alemania intentasen ocupar las islas para obtener ventajas en la batalla del Atlántico. Tal y como demuestra la documentación disponible, los proyectos de ocupación británicos estaban relacionados con el riesgo de perder Gibraltar, mientras que los alemanes pensaban en el imperio colonial que esperaban crear en África tras la guerra. Falta aún por abordar el impacto económico y psicológico de la guerra naval en el archipiélago, objeto de estudio para futuras investigaciones.

NOTAS

- ¹ MÁRQUEZ QUEVEDO, Javier Octavio. *Canarias en la crisis finisecular española (1890-1907): del desastre ultramarino a la garantía de seguridad exterior*, tesis inédita, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. PONCE MARRERO, Francisco Javier. *Canarias y la política exterior española en la primera guerra mundial, 1914-1918: el protagonismo internacional de las islas como escenario de confrontación diplomática y estratégica*, tesis inédita, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 2001.
- ² ROS AGUDO, Manuel. *La guerra secreta de Franco (1939-1945)*, Barcelona, Editorial Crítica, 2002, pp. 72-117. GONZÁLEZ QUEVEDO, Manuel y MARTÍNEZ MILÁN, Jesús M. *Submarinos y Buques de las Potencias del Eje. La II Guerra Mundial en Canarias*, Las Palmas de Gran Canaria, Fundación Puertos de Las Palmas, 2004. DÍAZ BENÍTEZ, Juan José. “Colaboración naval hispano-alemana en Canarias durante la II Guerra Mundial”, *XVI Coloquio de Historia Canario-Americana (2004)*, en prensa.
- ³ Sobre el supuesto reabastecimiento del *U-107*: GONZÁLEZ QUEVEDO, Manuel y MARTÍNEZ MILÁN, Jesús María. *Submarinos y...*, p. 86, *op. cit.* Para el primer trabajo sobre la presencia de submarinos alemanes en los puertos españoles: BURDICK, Charles. “Moro. The resupply of German submarines in Spain 1939-1942”, *Central European History*, volumen III, núm. 3 (1970), pp. 256-284. En cuanto al destino de estos tres primeros submarinos: WYNN, Kenneth. *U-boat Operations of the Second World War*, volumen I. *Career Histories, U1-U510*, Londres, Caxton Editions, 2003, pp. 85-87 y 100.
- ⁴ Para la dependencia económica de Gran Bretaña respecto a EEUU: KENNEDY, Paul. *The Rise and Fall of British Naval Mastery*, Londres, Penguin Books, 2001, pp. 312-318. Sobre el desvío del tráfico mediterráneo a través del Atlántico sur: BELOT, Raymond de. *La guerra aeronaval en el Mediterráneo*, Madrid, Editorial Naval, 1983, pp. 53-57. En cuanto a los buques que recalaban en Canarias: BURRIEL DE ORUETA, Eugenio L. *El Puerto de la Luz en Las Palmas de Gran Canaria*, Las Palmas de Gran Canaria, CIES, 1974, pp. 23-24.
- ⁵ BLAIR, Clay. *Hitler's... The Hunters...*, *op. cit.*, pp. 176-177, 184, 196, 208-209, 222 y 224-225.
- ⁶ Para la decisión de enviar los submarinos al Atlántico sur: BLAIR, Clay. *Hitler's... The Hunters...*, *op. cit.*, pp. 233-235. Sobre el reabastecimiento de estos tres submarinos: ROS AGUDO, Manuel. *La guerra...*, *op. cit.*, pp. 102-105. Véase también: WYNN, Kenneth. *U-boat...*, *op. cit.*, volumen I, pp. 85-87 y 100. Este autor indica que el buque de abastecimiento fue el *Charlotte Schliemann*, pero la documentación del agregado naval alemán y la del Ministerio de Marina demuestran que fue el *Corrientes*. DÍAZ BENÍTEZ, Juan José. “Colaboración naval...”, *op. cit.*, en prensa.
- ⁷ BLAIR, Clay. *Hitler's... The Hunters...*, *op. cit.*, pp. 268-269, 294-304, 404-408 y 669-674. Del mismo autor: *Hitler's... The Hunted...*, *op. cit.*, pp. 226-233, 296-306, 372-374, 398-402 y 545-557.
- ⁸ BLAIR, Clay. *Hitler's... The Hunters...*, *op. cit.* pp. 332-337. Véase también: WYNN, Kenneth. *U-boat...*, *op. cit.*, pp. 72-73, 93 y 100-101.
- ⁹ ELICES HUECAS, Adolfo. “Régimen jurídico. Evolución del derecho del mar”, *El mar en la defensa económica de España*, colección *Cuadernos de estrategia*, núm. 88, Madrid, Secretaría General Técnica del Ministerio de Defensa, 1997, pp. 43-64.
- ¹⁰ Para la consideración del espacio comprendido entre los archipiélagos ibéricos como una zona de operaciones: GONZÁLEZ QUEVEDO, Manuel y MARTÍNEZ MILÁN, Jesús María. *Submarinos y...*, *op. cit.*, pp. 104-133. En cuanto al reparto de áreas de responsabilidad en el Atlántico: MORISON, Samuel E.. *The Atlantic Battle Won, May 1943 – May 1945*, volumen X de la colección *History of United States Naval Operations in World War II*, Nueva Jersey, Castle Books, 2001, pp. 19-20 y 368. Véase también: ROSKILL, Stephen. *The Navy at War 1939-1945*, Herforshire, Wordsworth Editions, 1998, pp. 272-273. BLAIR, Clay. *Hitler's... The Hunted...*, *op. cit.*, pp. 239-249.
- ¹¹ Sobre la presencia de submarinos franceses: Archivo General de la Administración (AGA), Marina, Estado Mayor de la Armada (EMA), legajo 136 (envío AB-22), parte de campaña núm. 30 del minador *Vulcano*, 2 de abril de 1940. Para la detención del correillo: AGA, Marina, EMA, caja 23.638, escrito del comandante

general del Departamento Marítimo de Cádiz al Ministro de Marina, 14 de marzo de 1940. En cuanto a la persecución del *Madda*: AGA, Marina, EMA, legajo 139 (envío AB-22), parte de campaña núm. 15 del guardacostas *Xauen*, 23 de junio de 1940.

- ¹² DÍAZ BENÍTEZ, Juan José. “Colaboración naval...”, *op. cit.*, en prensa. Para el *Ernani*: PAGANO, Gian Paolo. *Navi Mercanti Perdute*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1997, p. 171.
- ¹³ Sobre el ataque al *SL-125*: BLAIR, Clay. *Hitler's... The Hunted...*, *op. cit.*, pp. 69-71. Según Stephen Roskill los buques hundidos fueron 13. ROSKILL, Stephen. *The Navy at...*, *op. cit.*, pp. 225-226 y 244. Para la localización de los tres hundimientos citados: *Lloyd's War Losses. The Second World War, 3 September 1939 – 14 August 1945*, Londres, Lloyd's of London Press Ltd, 1989, volumen I. *British, Allied and Neutral Merchant Vessels sunk or destroyed by War Causes*, pp. 560 y 561. Véase también: ROHWER, Jürgen. *Axis Submarine Successes of World War Two. German, Italian and Japanese Submarine Successes, 1939-1945*, Londres, Greenhill Books, 1999, pp. 129 y 130. En cuanto a los naufragos: DÍAZ BENÍTEZ, Juan José. “Naufragos en Canarias durante la batalla del Atlántico”, *Revista de Historia Naval*, núm. 77(2002), pp. 35-51.
- ¹⁴ Para la apertura de las nuevas rutas de convoyes y los primeros ataques alemanes: MORISON, Samuel E. *The Battle of the Atlantic 1939-1943*, Nueva Jersey, Castle Books, 2001, pp. 352-358. Véase también: BLAIR, Clay. *Hitler's... The Hunted...*, *op. cit.*, pp. 7-8, 106-117, 142-148 y 192-208.
- ¹⁵ BLAIR, Clay. *Hitler's... The Hunted...*, *op. cit.*, pp. 194, 206-208 y 341-346. Para la localización de estos hundimientos: ROHWER, Jürgen. *Axis Submarines...*, *op. cit.*, pp. 146, 160 y 162. Véase también: *Lloyd's War Losses...*, *op. cit.*, volumen I, pp. 608, 651 y 660.
- ¹⁶ MORISON, Samuel E. *The Atlantic...*, *op. cit.*, pp. 19-26, 44 y 129-132. BLAIR, Clay. *Hitler's... The Hunted...*, *op. cit.*, pp. 103-106 y 239-249.
- ¹⁷ WYNN, Kenneth. *U-boat...*, *op. cit.*, volúmenes I (pp. 94-95, 110-11, 127-128 y 323) y II (p. 13). NIESTLÉ, Axel. *German U-boat losses during World War II. Details of Destruction*, Londres, Greenhill Books, 1998, pp. 45, 120, 126 y 127. MORISON, Samuel E. *The Atlantic...*, *op. cit.*, pp. 129-132, 153-177, 290-293 y 370-373. BLAIR, Clay. *Hitler's... The Hunters...*, *op. cit.*, pp. 385-386. Del mismo autor. *Hitler's... The Hunted*, *op. cit.*, pp. 203-206 y 344-345.
- ¹⁸ MORADIELLOS, Enrique. *Franco frente a Churchill*, Barcelona, Ediciones Península, 2005, pp. 138-148, 223-228 y 237-247. Véase también. DÍAZ BENÍTEZ, Juan José. “Tonic y la defensa de Gran Canaria a comienzos de 1943”, *Revista de Historia Militar*, núm. 98(2005), pp. 93-125.
- ¹⁹ GODA, Norman. *Tomorrow the World. Hitler, Northwest Africa and the Path toward America*, Texas A & M University Press, 1998, pp. 6-8, 26-27, 67-69, 115-121 y 132-134. Véase también: DÍAZ BENÍTEZ, Juan José. “Colaboración hispano-alemana para la defensa de Canarias. El viaje del capitán de fragata Krauss”, *Boletín Millares Carló*, núm. 21(2002), pp. 147-164.