

EL MITO DEL APOYO A LOS SUBMARINOS ALEMANES EN LAS COSTAS ESPAÑOLAS DEL MEDITERRÁNEO DURANTE LA GRAN GUERRA (1914-1918)

Gerhard LANG-VALCHS
Profesor de enseñanza media (jubilado)
Cieza, Murcia, España
Recibido: 18/03/2024 Aceptado: 11/06/2024

Resumen

El aprovisionamiento y reabastecimiento de submarinos alemanes desde los puertos y las costas de la España neutral durante la Primera Guerra Mundial parece un hecho incontestable; sin embargo, en cuanto a la zona del Mediterráneo y a la zona sur de la costa atlántica hay dudas razonables. Una revisión de los datos accesibles al respecto y su análisis crítico dilucidará lo que realmente hay detrás de este presunto apoyo.

Palabras clave: submarinos (alemanes), aprovisionamiento, Mediterráneo, Primera Guerra Mundial, España.

Abstract

The resupply of German submarines at the harbours and the coasts of neutral Spain during WW1 seems to be out of question. But there are reasonable doubts about the supply as far as the Mediterranean area is concerned. The

present article revises the accessible evidences shedding new light on the purported cases of this support.

Keywords: (German) submarines, resupply, Mediterranean Sea, WW1, Spain.

Introducción¹

NO solamente en internet: también en publicaciones de investigadores serios, tanto españoles como extranjeros, se lee una y otra vez que los submarinos alemanes que actuaban durante la Primera Guerra Mundial (PGM) en el Mediterráneo gozaron de apoyo y suministro desde las costas españolas, cosa que en gran parte facilitó su trabajo bélico en estas aguas lejos de su patria². Sin embargo, a la hora de buscar en estas publicaciones datos concretos y evidencias contrastables a propósito de tal afirmación, se encuentra muy poco y, por lo general, nada concreto que pueda confirmar documentalmente este presunto suministro. Sobre este género de acciones, así como sobre las de abastecimiento de barcos de guerra y cruceros auxiliares desde las islas Canarias y las costas gallegas, se ha escrito bastante (BARTHE: 1972. PONCE MARRERO: 2006. DÍAZ BENÍTEZ: 2018). No se puede decir lo mismo del área mediterránea, donde Cartagena es nombrada como «centro logístico» (TOJO y TOJO: 2008, p. 360. RÍO PELLÓN y PÉREZ ADÁN: 2010, contraportada). Nos hemos propuesto analizar en el presente trabajo, de forma crítica, los documentos y publicaciones en relación con el tema, intentando dilucidar lo que realmente pasó.

El *Etappendienst*

No hay unanimidad entre los investigadores sobre la fecha de creación de este servicio, que muchos datan, sin referencia concreta, en 1911³. Poca cosa se sabe sobre su estructura, su expansión por Europa y la financiación de este órgano impulsado por el servicio secreto de la Marina Imperial⁴. Esto se debe

(1) Tengo que agradecer a Oliver Lörscher, experto investigador privado en submarinos (no solo alemanes), el haber puesto a mi disposición las copias de las bitácoras y de los diarios de guerra de los submarinos alemanes desplegados en el Mediterráneo (ubicados en Bundesarchiv, Militärarchiv, RM 97), así como haber compartido conmigo su profundo saber en la materia.

(2) Véase, por ejemplo, ROSEBUSCH: 2017, p. 3, basándose a su vez en varios autores. También ALBES: 1996, pp. 126, 387. GONZÁLEZ CALLEJA y AUBERT: 2014, pp. 171ss., 368. G.^a SANZ: 2014, pp. 51, 103.

(3) Esta fecha se basa probablemente en el hecho de que ese año se redactó el reglamento interno del servicio. La costumbre administrativa en general, y militar en especial, suele promulgar tales reglamentos meses, cuando no años, después –como en este caso– de la puesta en funcionamiento de un servicio o de un procedimiento.

(4) Había en tiempos del Imperio alemán dos servicios secretos independientes (Marina y Tierra), coordinados tan solo en contadas ocasiones. El organigrama del *Etappendienst* presentado por Tojo y Tojo (2008, pp. 357-358) no se corresponde en absoluto con la realidad.

- A. America
 - 1. New York with a satellite base in San Francisco
 - 2. Buenos Aires
 - 3. Rio de Janeiro, subdivided into Etappen Bahia and Pernambuco
- B. Atlantic
 - 1. Las Palmas
- C. Eastern Asia
 - 1. Shanghai
 - 2. Manila
 - 3. Batavia, with Tsingtao, China, as subordinate Etappe

Foto 1. Esquema del *Etappendienst* (SOPOLSKY: 1976)

a que pocos documentos oficiales relativos a este asunto han sobrevivido a las dos guerras mundiales. Sin embargo, no puede haber dudas ni sobre la existencia real de esta organización, cuya primera sección ya se fundó en 1876, ni sobre el porqué de su creación⁵. El *Etappendienst* (ED) debe su existencia en última instancia a la política colonial expansionista del Imperio Alemán, que no se contentó con las colonias africanas y de la Micronesia que ya tenía en el último cuarto del siglo XIX, sino que quería ampliar su número, sobre todo en África (FONT GAVIRA: 2020).

Para poder mantener en todos los sentidos las colonias ya existentes y las futuribles, era necesaria una flota capaz de garantizar su suministro, administración, protección y defensa. La creación de esta flota implicó también pensar en el abastecimiento de sus barcos lejos de la metrópoli, en caso de conflictos diplomáticos o de guerras. Para solventar esta eventualidad, la Marina Imperial empezó muy pronto a organizar una red secreta de apoyo, ubicada principal, pero no exclusivamente, a lo largo de las rutas marítimas hacia las colonias. Sus agentes solían depender de los agregados imperiales de la Marina en los correspondientes países. Eran, por regla general, alemanes residentes allí, propietarios o empleados de empresas del sector naviero que disponían de los medios o los contactos necesarios para organizar un rápido suministro de carbón, lubricantes y víveres para los barcos de guerra en alta mar. A principios de la Gran Guerra, navegando como oficial a bordo del crucero *Dresden* en aguas del Atlántico sur, el que más tarde llegaría a ser el jefe de la *Abwehr* del Tercer Reich, el entonces alférez de navío Wilhelm Canaris, llegó a conocer de primera mano y a valorar los servicios de esta organización, al tener que recurrir su barco a ellos (HÖHNE: 1976, pp. 29-37)⁶.

(5) SOPOLSKY: 1976 es lo único consistente publicado sobre este servicio especial.

(6) Ninguno de los demás biógrafos de Canaris discrepa en este punto.

Era lógico que la nueva arma naval de los submarinos encontrara algún sitio bajo el paraguas de esta organización o de otra paralela. Pero, a falta de una estrategia para su uso fuera de las aguas cercanas a las costas del Mar del Norte y del Báltico, aún no había sido incluida en la red existente, ni se había organizado una nueva red específica para su apoyo.

La Gran Guerra

Cuando estalló la Gran Guerra, en julio de 1914, ni en Canarias ni en la península ibérica existía una organización para el apoyo o abastecimiento de los submarinos. El agregado militar alemán, comandante Arnold Kalle, destinado desde abril de 1913 en Madrid, tan solo disponía de una muy reducida red de informadores con agentes en la capital, en San Sebastián –*sede* del gobierno español en los meses de verano– y en Barcelona, que recogía información para el Ejército de Tierra. Hans von Krohn, capitán de corbeta de la reserva, sin experiencia previa en el campo de la inteligencia y el espionaje, reactivado al principio de la guerra, llegó en septiembre de 1914 a la capital española, tras un cursillo de instrucción, para organizar en los puertos españoles un servicio paralelo de información de la Marina, mostrando sin embargo, en palabras de Canaris, poco entusiasmo y menos habilidad aún para una tarea que a sus ojos no tenía mucho sentido (HÖHNE: 1976, p. 46. SUHR: 2018, pp. 150-51).

Canaris en España

En octubre de 1915, el ya brevemente mencionado Wilhelm Canaris había vuelto a Alemania, tras su famosa huida de un campo de internamiento en Chile, y se había reincorporado a la Marina. Merced a sus conocimientos del castellano y a su habilidad negociadora, probada ya antes de la guerra durante sus misiones en Sudamérica, los servicios secretos del Almirantazgo se fijan en él y le envían, tras el tiempo de instrucción correspondiente, a la capital española. Habían decidido reorganizar allí el servicio de información, redistribuyendo las tareas. Mientras que Kalle debía ahora ocuparse del espionaje contra Francia, al pretendiente al puesto de agregado de la Marina le habían asignado el espionaje contra Inglaterra, y Canaris debía echarle una mano (SUHR: 2018, pp. 148-151).

A mediados de diciembre de 1915, un Canaris recién ascendido a teniente de navío llega a Madrid y empieza su trabajo a principios de enero. Le habían encomendado dos tareas, necesariamente entrelazadas: ocuparse del servicio de información (*Ausfragedienst*) en los puertos –para conseguir más información, y sobre todo información más relevante, sobre Gran Bretaña– y crear las bases para el reclutamiento de agentes que pudieran actuar en suelo británico (ib., p. 162).

Wilhelm Canaris se encontró, sin embargo, con una organización que difícilmente podía servir para algo más que suministrar información muy básica

recabada en algún puerto del Cantábrico o del Mediterráneo –y en los puertos atlánticos, quizá ni siquiera eso–, así que le tocó proceder a la reorganización del servicio. Pues bien: en cuestión de semanas consiguió reestructurarlo y ampliarlo, reclutando colaboradores en los puertos de Santander, Cádiz, Melilla y Sevilla, lo que le permitió, ya en las siguientes semanas, reunir material suficiente para enviar repetidos informes para la central de Berlín. Luego, consiguió también añadir a su lista agentes en Jerez, Huelva, San Sebastián y Barcelona (ib., p. 153).

A finales de febrero termina el plazo previsto para su trabajo en Madrid, pero su intento de volver a Alemania fracasa en la frontera italo-suiza. El 19 de marzo de 1916 está otra vez en Madrid. A la espera de una nueva oportunidad para emprender el viaje de vuelta, aprovecha el tiempo para ampliar su red de información, reclutando agentes también en Bilbao, Gijón, La Coruña, Villagarcía de Arosa, Vigo, Valencia y ahora incluso en Algeciras, donde el reclutamiento había sido muy difícil en virtud de la estrecha vigilancia por parte de los servicios de información y contraespionaje británicos en las cercanías de Gibraltar (ib., p. 161).

Para colmo, le llega desde el Almirantazgo otro encargo: preparar las bases para un servicio de sabotaje contra las potencias enemigas en España (ib., p. 166). Lo poco que comenta Canaris sobre esta nueva organización es que reclutó agentes exclusivamente españoles para un trabajo que, lo más probable, consistiría en poner bombas en la carga de barcos con destino a puertos aliados en Barcelona, Huelva, Cartagena, Santander y Bilbao. A finales de agosto le recoge finalmente en la costa murciana un submarino que le lleva a la base del puerto austrohúngaro de Cataro, en la costa dálmata, desde donde vuelve a Berlín⁷. Durante su tiempo en España no se le había encargado orga-



Foto 2. Wilhelm Canaris

(7) Para el presente trabajo las fechas exactas no son importantes, pero hay que resaltar que en la gran mayoría de las aproximaciones a la biografía de Canaris, en cuanto a su tiempo en España durante la Gran Guerra, se encuentran muchos fallos. Tan solo la ya referida tesis de H. Suhr corrige dichos fallos y da datos y fechas fiables y contrastadas.

nizar –o tal vez mejorar, en caso de que existiese– un servicio de apoyo para barcos o submarinos, ni había intentado establecerlo por iniciativa propia.

El caso Echevarrieta

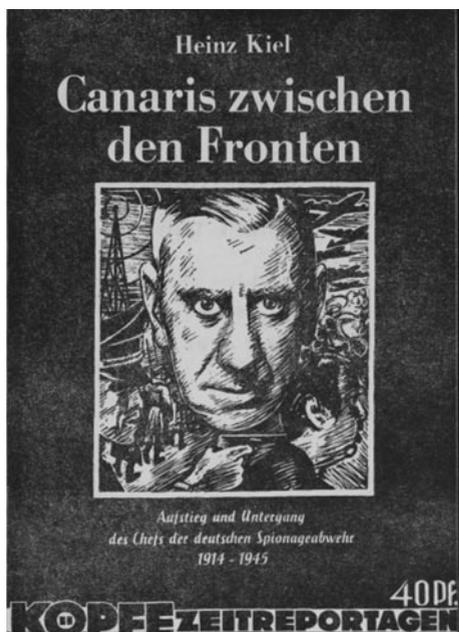


Foto 3. Portada de la biografía de Canaris escrita por Kiel

Heinz Höhne, uno de los biógrafos más conocidos y fiables del jefe del *Abwehr* alemán, nos habla en su obra (seminovelada, pero ampliamente documentada) de un plan para la construcción de pequeños barcos, especialmente diseñados para el suministro de los submarinos alemanes, en alguno de los astilleros que la empresa Horacio Echevarrieta y Larrínaga tenía en Cádiz, Barcelona y Ferrol (HÖHNE: 1976, p. 48)⁸.

Las informaciones en las que se basa el biógrafo suelen estar debidamente documentadas. Esta vez, sin embargo, no es el caso. Para sustentar el resultado del supuesto acuerdo para la construcción de dichos barcos, se basa en una de las primeras biografías sobre Canaris, cuyo autor (KIEL: 1950) prescinde totalmente de citas y referencias concretas en su reducida obra. El trabajo de Kiel es un relato fantástico, lejos de las fechas claramente documentadas,

que hace llegar a Canaris a mediados del año 1915 a la finca de Echevarrieta para «aclimatarse» (*sic*) durante varias semanas. Allí nace su plan de hacer construir una flotilla de barcos para el apoyo y suministro a los submarinos alemanes. Cuando, unas semanas más tarde, presenta el plan a su anfitrión, este no opone reparos y enseguida empieza la construcción en su astillero de Barcelona. Así que, en la primavera de 1916, ya están terminadas las primeras unidades, las cuales empiezan a actuar en las costas de Cádiz y las islas Canarias. Navegando bajo pabellón español, suministran a los submarinos alemanes «motores de recambio, combustible, torpedos, municiones y todo tipo de aprovisionamiento necesario para cumplir sus

(8) Echevarrieta no tenía ningún astillero en Barcelona (véase DÍAZ MORLÁN: 1999). Abshagen (1962, p. 35), sin aportar la mínima referencia o evidencia, como en todo su libro, afirma que Canaris «tenía que buscar comerciantes, (...) petróleo y víveres».

misiones (...) Canarias se queda hasta 1917 de incógnito (...) como comandante (*Leiter*) de su pequeña, pero importante flotilla en España» (KIEL: 1950, pp. 7 y 8).

Höhne se sirve de este fantasioso relato para adaptarlo y variarlo. Fingiendo un encargo de parte de algún país sudamericano para guardar el secreto de su verdadero destino, que es el ED de Huelva, Cádiz y las islas Canarias, Echevarrieta acepta el encargo de construir varios barcos especialmente diseñados para el apoyo de submarinos. La financiación del proyecto se garantiza por un acuerdo a cuatro bandas entre el embajador alemán, Max von Ratibor; el consorcio bancario Kocherthaler-Ullmann-Lewin; el industrial vasco, y Canarias (HÖHNE: 1976, pp. 48-49).

Las referencias presentadas sobre dicho proyecto son *referencias fantasma* cuya verificación conduce tan solo a información general –para nada específica– sobre las personas implicadas y sobre el asunto en sí. Se basan en dos cartas del año 1928 en las que un tal Franz Ritter von Goss, que actuaba desde hacía años en Madrid para los servicios secretos alemanes, en una carta de carácter personal, dirigida a un miembro sin identificar de la jefatura de la Marina, denuncia la poca fiabilidad y la falta de patriotismo de Canarias, criticando sus contactos con connacionales de actitud poco patriótica, cercanos a los mencionados banqueros⁹. También menciona una deuda importante de Von Ratibor y un arreglo con los banqueros que, presuntamente, soluciona al embajador imperial su problema. El texto de la carta, sin embargo, no menciona en absoluto a Horacio Echevarrieta en este contexto, ni implica a Canarias en el asunto¹⁰.



Foto 4. Portada de la biografía de Horacio Echevarrieta

(9) La segunda carta del 29 de julio empieza con la fórmula «Querido amigo mío» («Lieber Freund»).

(10) Para colmo, una nota manuscrita del 21 de octubre, debajo del texto de la segunda carta, reza: «Ha sido constatado que las informaciones presentadas sobre C. no se corresponden con la realidad» (trad. del autor). Manuel Maestro (2015, p. 649) es uno de tantos autores que se fía de Höhne.

Estas modificaciones del relato de Kiel son un invento especulativo de Höhne¹¹. Ni en las no pocas publicaciones sobre el ED en las islas Canarias, ni en la biografía de Horacio Echevarrieta, ni tampoco tras haber consultado personalmente a sus biógrafos hemos podido encontrar huella o sospecha alguna, cuando la pretendida operación, de haber realmente existido, por fuerza debiera haber dejado algún rastro. El industrial vasco adquirió unos astilleros en Cádiz, en mayo de 1917, que estaban parados desde hacía siete años. No hay evidencia documental alguna de que Echevarrieta mantuviera contactos con ningún astillero de Barcelona (DÍAZ MORLÁN: 1999, pp. 112-113).

La flotilla de submarinos del Mediterráneo

Durante la Gran Guerra, los submarinos cobraron un protagonismo inesperado en los teatros marítimos a lo largo del primer año del conflicto. Tras los primeros éxitos de esta nueva arma en el canal de la Mancha y el Atlántico, el Almirantazgo Imperial acordó con su aliado austriaco la creación de dos bases para el mantenimiento, reparación y abastecimiento de los submarinos que los alemanes pensaban desplegar en el Mediterráneo. Tales bases se emplazaron en los puertos de Pola y Cataro, en la costa dalmata de Croacia y Montenegro, por entonces partes del Imperio austrohúngaro.

En mayo de 1915, el submarino U-21, tras haber rodeado las islas británicas, es el primero que llega a la base adriática de Cataro, para reforzar la flotilla que luchaba bajo el mando del almirante Souchon en Galípoli y el Bósforo (HALPERN: 1987, pp. 84-107). A lo largo de los siguientes meses y años, el número de submarinos alemanes que actúan en el Mediterráneo aumentaría continuamente, para llegar en total a una cuarentena de unidades¹².

A pesar de las espectaculares cifras de barcos hundidos en el Mediterráneo, hasta el año 1917 no había más de dos submarinos alemanes patrullando a la vez ante las costas españolas. Entre 1915 y 1916, seis unidades consiguieron sumar quince patrullas, de unas cuatro semanas de duración, en la parte oeste de la cuenca mediterránea, lo que incluía también las costas españolas. El año siguiente, el número de patrullas se duplicó (33), al igual que el de unidades implicadas (12). Para 1918 se contabilizan un total de cincuenta patrullas, repartidas entre quince submarinos. Algunas de ellas se realizan más allá de Gibraltar.

Esta en apariencia reducida actividad, sobre todo durante los primeros años del conflicto, se debía a que los submarinos, tras cada una de sus misiones, solían permanecer unas cuatro semanas de revisión y mantenimiento en

(11) Véase también SUHR: 2018, p. 323, n. 361, con explicaciones a propósito desde un enfoque diferente. También González Calleja y Aubert (2014, p. 320) recogen el relato sin verificarlo.

(12) https://de.wikipedia.org/wiki/U-Flottille_Mittelmeer; <https://uboat.net/wwi/> basándose en los diarios de guerra de los submarinos.

su base adriática, antes de volver a salir para la siguiente operación. También las tripulaciones tenían que descansar.

Los diarios de guerra de las diferentes unidades nos revelan las áreas de operaciones, los avistamientos y, en algunos casos, la toma de contacto con otras unidades amigas operando en la misma zona –en la mayoría de los casos, estas informaciones vienen confirmadas por las anotaciones gráficas en los mapas marinos que acompañan los diarios en cuestión–. Allí se documentan también los controles de barcos mercantes y, en su caso, su hundimiento, acciones de minado, etc.

Sabemos que los submarinos cumplieron en algunos casos misiones especiales, pero no hay ninguna constancia de un repostaje o abastecimiento en algún puerto o desde un barco de apoyo. Esto no se debe a que los repostajes no se documentaran, como muestra el ejemplo del U-21, en la ría de Corcubión, con motivo de su primera llegada a las costas españolas¹³. Este caso, sin embargo, aquí no viene a cuento ni nos interesa, ya que nuestro enfoque se centra en el Mediterráneo, no en las costas gallegas.

Los hechos reales

Baleares, isla de Cabrera

La primera noticia sobre un repostaje y reabastecimiento de un submarino en aguas españolas durante la PGM parece remitirnos a una fecha no claramente determinable de la primavera de 1915¹⁴. Habla del SM U-5, de bandera y procedencia austrohúngara, bajo el mando del comandante Georg Ludwig Ritter von Trapp. Aunque no se trata de un submarino alemán, dedicaremos algunas líneas a este incidente, ya que estuvo implicado un navío de las Potencias Centrales.



Foto 5. Extracto de una foto publicitaria para un modelo del U-21 (squid.com) y foto de su comandante

(13) Bundesarchiv (BA), Militärarchiv (MA), RM 97/720.

(14) <https://www.diariodemallorca.es/almudaina/2016/08/14/cabrera-cien-anos-expropiacion-militar-3594478.html>. Rodríguez Fernández, Roberto: P. N. Marítimo Terrestre del Archipiélago de Cabrera, p. 32; Instituto Geológico y Minero de España (2013). https://www.igme.es/librose/guiasgeo/cabrera_sp/32/



Foto. 6. Extracto del mapa que acompaña el diario de guerra del U-21, indicando el camino hacia la base de Pola, lejos de las islas Baleares

Lo que hace interesante este caso es el hecho de que este presunto suceso sirvió *a posteriori* para justificar la expropiación, un año más tarde, de la isla de Cabrera y de algunos islotes cercanos¹⁵. La contundencia de la acción por parte del nuevo gobierno del conde de Romanones, llegado al poder en diciembre de 1915, en principio no parece desproporcionada pues, tratándose de un caso de quebrantamiento de la neutralidad española en el conflicto bélico, con la ejemplaridad del castigo se buscaba sentar un precedente. Sin embargo, da que pensar que, a raíz de incidentes parecidos sobre los que hablaremos más adelante, las reacciones y actuaciones gubernamentales no muestran esta misma decisión y contundencia. También parece extraño en este contexto que Romanones estuviese en las Baleares durante la tercera semana de abril de 1915, visitando también la isla de Cabrera¹⁶.

Un análisis crítico de la narración y de las implicaciones que conlleva revela una serie de incongruencias y datos falsos. El mencionado submarino austriaco nunca se encontró en aguas españolas, como demuestran su cuader-

(15) *Gazeta de Madrid*, RO de la Presidencia del Consejo de Ministros de 25 de junio de 1916.

(16) Las noticias sobre la visita en los periódicos son contradictorias. Algunos hablan de una visita en toda regla; otros, de una visita truncada en el último momento por el mal tiempo. *El Correo de Mallorca* cubre el viaje a diario entre el 8 y el 12 de abril de 1915.

no de bitácora y el libro autobiográfico de su comandante (TRAPP: 1935). Además, durante sus pocas patrullas fuera del Adriático, ninguno de los cinco submarinos austriacos entonces activos en la zona llegó nunca más allá de la isla de Malta¹⁷. Una confusión con un submarino alemán que navegara bajo bandera austrohúngara se puede descartar, ya que las primeras unidades alemanas no llegaron al Mediterráneo hasta el otoño de 1915, excepción hecha del U-21¹⁸. O sea que el pretendido apoyo logístico en aguas baleares a un submarino austrohúngaro no pudo haber tenido lugar.

El paso previo a la expropiación se había dado ya en junio de 1915 bajo el gobierno de Dato¹⁹. Basándose en una nota del periódico francés *Le Matin*, *La Correspondencia de España* publica el 24 de junio que, dos años antes, una empresa alemana había intentado instalar un depósito de carbón en el puerto balear de Alcudia, intento que quedó frustrado tras una intervención diplomática francesa²⁰.

A esta mezcla de posibles o pretendidos motivos para la expropiación hay que añadir el cansancio del Gobierno o de la Administración militar por el contrabando de tabaco y alcohol, mal que se convertiría en *endémico* en la zona bajo los auspicios de Juan March Ordinas, «el (último) pirata del Mediterráneo»²¹. Sea como fuere, un submarino no figura entre los verdaderos motivos. Por parte del Gobierno, el

Alemania y las Baleares

Una información de «Le Matin».

PARIS, 21. (Recibido con retraso.) *Le Matin* ha recibido el siguiente telegrama de su corresponsal en Palma de Mallorca:

«Las Baleares desempeñan hoy un papel importantísimo en el plan marítimo alemán. Se sabe que estas islas, muy descubiertas, ofrecen numerosas ensenadas, muy abrigadas y estrechas, y, por tanto, accesibles a los barcos de guerra.

Hace dos años, bajo el pretexto de una empresa industrial, intentaron los alemanes establecer un depósito de carbón en la bahía de Alcudia.

La iniciativa del cónsul de Bélgica, que reemplazaba al de Francia, evitó esta tentativa.

En septiembre y octubre de 1913, dos barcos alemanes, el *Albatros* y el *Victoria Luisa*, realizaron sondeos alrededor de pequeños islotes, y especialmente en la bahía de Cabrera, célebre por haber estado aquí, en su agonia, el ejército de Dupont, de 1808 a 1814.

De estos extraños procedimientos se dió cuenta al Gobierno español, que, con una perfecta lealtad, desde los primeros días de esta crisis envió dos cruceros a las aguas mallorquinas, con la misión de hacer respetar la neutralidad de las islas.

El *Goeben* y el *Breslau* no pudieron encontrar allí la base de abastecimiento que esperaban y que les hubiera permitido amenazar las costas francesas de la zona Port-Bout-Cette.»

Foto 7. Nota adaptada de *Le Matin*

(17) Österreichisches Kriegsarchiv (OA) [Archivo Austriaco de Guerra], M.S. /O.K. 1914-1918/V-1/5 [Kt. 362; 388; 421; 447; 470].

(18) Tras su entrada en el Mediterráneo, el 6 de mayo de 1915, el U-21 se dirigió, sin acercarse a las islas Baleares, directamente a su base en el Adriático, como demuestra su diario de guerra. Véase foto 7.

(19) *Gazeta de Madrid*, RO de 27 de junio de 1915, BOE 178, p. 803.

(20) *La Correspondencia de España*, «Alemania y las Baleares», núm. 20.832, del 24 de febrero de 1915, p. 1, col. 3.

(21) *La Gazeta de Madrid* 266, de 22 de septiembre de 1916, anexo 2, p. 1129, habla de ocho barcos veleros o pesqueros con contrabando, abandonados en las aguas de Cabrera. Véase también BENAVIDES: 1934.

interés militar parece un pretexto para camuflar las verdaderas razones de la expropiación de la isla y de otros islotes cercanos. Para garantizar una mejor vigilancia costera en la zona no había que expropiar, sino simplemente aumentar la presencia militar del destacamento militar que ya existía en Cabrera²².

El apoyo logístico

Antes de proseguir con nuestro análisis de casos concretos, conviene detenerse un momento y reflexionar sobre lo que es y lo que implica el presunto apoyo logístico a los submarinos alemanes en las costas españolas. En este contexto se usan términos como «suministro», «repostaje», «reabastecimiento» u otros de significado parecido, cuyo contenido queda, sin embargo, sin definir claramente. Se usan como si se tratara de acciones cotidianas cuyo procedimiento es generalmente conocido, sin reparar en las dificultades que entraña ni en la parafernalia de su organización.

Los problemas concretos más importantes con los que se tienen que enfrentar todas las partes implicadas en las supuestas acciones se ven reflejados en el diario de guerra del U-21, con motivo de su repostaje en la ría gallega de Corcubión, así como en el del U-49 con su dossier especial, redactado durante su estancia en el arsenal de La Carraca de Cádiz²³.

La mayor dificultad de una operación de este tipo la entraña la compra, el almacenamiento y la entrega del combustible. Para los motores de los submarinos alemanes no valía cualquier tipo de fueloil; debía tener una densidad específica, requisito que no cumplían la mayoría de los combustibles del mercado. Además, los hechos que nos ocupan suceden en tiempo de guerra, en el que el combustible escaseaba y la cantidad que un cliente podía adquirir estaba limitada a unos veinte litros por servicio. Los intentos fallidos del agregado de la Marina Imperial a lo largo de varias semanas, para conseguir en el mercado libre de diez a veinte toneladas de combustible idóneo para el U-49, muestran la falta de disponibilidad de este producto a nivel nacional.

Por otro lado, para hacer llegar combustible a un submarino se necesitaban toneles y un camión para llevarlo a algún puerto o cargadero que dispusiese de una grúa u otro dispositivo a fin de trasladarlo a un barco pesquero, cuya capacidad de carga es a su vez limitada y que, por regla general, no se halla precisamente preparado para el transporte de barriles hasta un punto de encuentro en algún sitio recóndito de la costa o en alta mar. Y todo esto ha de hacerse de forma clandestina.

En el caso ya mencionado del U-21 en Corcubión, se había conseguido incluso un barco relativamente grande que permitía el abarloado del submari-

(22) *Anuario Militar* 1915, pp. 785-786.

(23) BA, MA, RM 97/ 829.

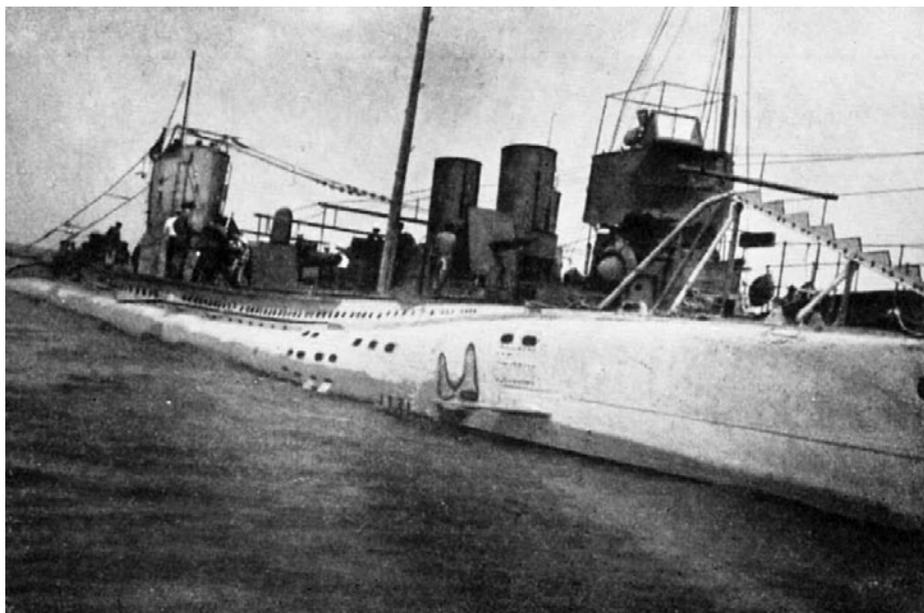


Foto 9. El submarino UB-49. (Cortesía U-Bootmuseum Cuxhaven/Sammlung Schnetzke)

gallega hasta su nueva base en el Adriático demuestra la gran autonomía de ese nuevo tipo de submarino.

Bien equipadas, las nuevas unidades no tenían necesidad de repostar durante sus misiones, ya que era prácticamente imposible agotar el combustible en el curso de una patrulla por el Mediterráneo. Eso no quita que, naturalmente, no fueran bienvenidas fruta y verdura frescas o pescado fresco a mitad de recorrido –que no solía prolongarse más de cuatro semanas–. Así, ciertos rumores locales hablan de encuentros entre submarinos alemanes y pescadores que, como es obvio, en algunos casos ocurrieron verdaderamente y terminaron en un suministro espontáneo e improvisado de pescado fresco, espontaneidad no exenta, suponemos, de una buena porción de miedo por parte de los pescadores a las consecuencias de negarse a prestar ese favor.

El encuentro de un submarino con un barco de aprovisionamiento no se podía improvisar. Había que buscar de antemano la fecha y la hora idóneas (preferentemente, una noche de luna nueva), planificación que no competía a los comandantes. Se debía seguir un protocolo preestablecido para el reconocimiento mutuo entre submarino y barco, y tanto el fracaso como el éxito de la comunicación se hacían constar en el cuaderno de bitácora²⁵.

(25) Hablamos indistintamente de cuaderno de bitácora (*Log-Buch*) y diario de guerra (KTB = *Kriegstagebuch*), que existían ambos a bordo. Los últimos se entregaron en la base después de cada patrulla.

Creemos que este corto repaso a algunas de las nada fáciles tareas organizativas para agenciar un encuentro en alta mar o en algún lado de la costa, así como lo innecesario de recurrir a un suministro o repostaje bajo condiciones normales que hemos señalado, hace difícil presumir la existencia de una red de apoyo desde las costas españolas, fuera de las bases de Pola o Cataro. No valía la pena correr el riesgo de ser detectado por buques o submarinos enemigos por una acción tan innecesaria como el aprovisionamiento de víveres frescos.

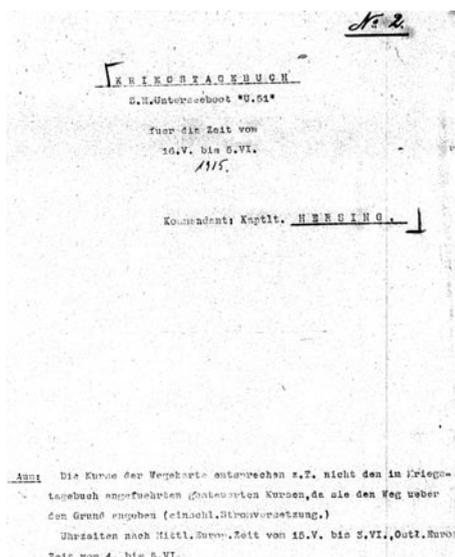


Foto 10. Diario de guerra del U-21

Baleares, segunda parte

Ya que, como acabamos de ver, la primera noticia sobre un suministro en aguas baleares es falsa, hay que someter a un juicio si cabe aún más crítico los supuestos intentos siguientes de reabastecer submarinos cerca de las islas Baleares. Según muchos autores, la «flota contrabandista» que mantenía el conocido banquero mallorquín Juan March se encargaba de prestar este apoyo.

Fuera de rumores y especulaciones, no se encuentra evidencia documental contrastable en ninguna de las publicaciones que hablan de ese apoyo continuado a submarinos austrohúngaros o alemanes, hasta el final de la guerra, en las cercanías del archipiélago balear. Mercedes Cabrera (2011, p. 18), conocedora de la vida de Juan March, tampoco presenta ninguna prueba; por eso, llena de cautela se limita a indicar que tal apoyo era posible, sin afirmarlo ni desmentirlo²⁶. Pero, aparte de especular con esta posibilidad, ni ella ni otros biógrafos de Juan March mencionan ningún lugar preciso ni ninguna fecha concreta que se pudiera cotejar con los diarios de guerra (FERRER GUASP: 2010).

Aparte de que, como ya hemos explicado, los submarinos alemanes, en condiciones normales, no precisaban repostar fuera de su base adriática, no hallamos la menor referencia al respecto en los diarios de guerra de los seis submarinos que patrullaron temporalmente por las costas españolas entre 1915 y 1916²⁷. En ellos ni siquiera hay constancia de una necesidad acciden-

(26) «... [A]unque es perfectamente posible que la flota de March abasteciera a los submarinos alemanes». En el mismo sentido. G.^a SANZ: 2014, pp. 91-92.

(27) Se trata del U-33, el U-34, el U-35, el U-38, el U-39 y el U-72.



Foto 11. Cuaderno de bitácora del U-38 (portada)

tal de repostaje. Tampoco en los cuadernos de bitácora de las demás unidades allí desplegadas durante los años siguientes se encuentra mención alguna de un apoyo accidental, ni mucho menos de un suministro programado durante sus patrullas²⁸. Así que hay que constatar que el presunto repostaje o el reabastecimiento no tuvo lugar ni desde las costas baleares ni desde otra parte de las costas españolas.

Cartagena, puerto y costa

A pesar de la constatación de la inexistencia de las pretendidas acciones de apoyo en el área mediterránea, nos queda la curiosidad de indagar el trasfondo de los casos documentados de llegadas de submarinos a las costas españolas.

La visita del U-35, en junio de 1916, al puerto de Cartagena fue la primera de estas llegadas de submarinos a las costas y puertos del Mediterráneo de las que hay constancia (LANG-VALCHS: 2022). La entrega de una misiva del káiser alemán al rey Alfonso XIII fue el pretexto para la entrada del sumergible en el puerto neutral. Por un lado, la acción sirvió al Almirantazgo Imperial de globo sonda para averiguar la reacción del gobierno español frente a la entrada de un submarino en un puerto nacional. En el XIII Convenio de La Haya, de 1907, esta nueva arma de desarrollo reciente no había sido expresamente mencionada ni incluida en el texto, así que había margen de interpretación sobre la aplicación de las normas. Por otro lado, la visita sirvió para desembarcar, aparte de correo diplomático, a un agente que estaba al cargo de material biológico, disfrazado de medicamentos para los alemanes del Camerún, internados desde febrero de 1916 en diferentes partes de la geografía española (FONT GAVIRA: 2014).

El segundo suceso documentado en la costa mediterránea fue acordado entre el agregado de la Marina Imperial, Von Krohn, y el representante del Almirantazgo que acompañaba a la tripulación del U-35 en su visita a Carta-

(28) También patrullan en los años siguientes en alguna ocasión por las costas mediterráneas españolas el U-32, el U-47, el UB-48, el UB-49, el UB-50, el U-64 y el U-65. Los diarios de guerra correspondientes se encuentran en BA, MA, RM 97.

gena (SUHR: 2018, pp. 167 y 168). Se trata del primer intento de recogida de Wilhelm Canaris, tras su fracaso en la tentativa de volver a Alemania por tierra. Debíó de tener lugar en la costa cerca de Cartagena, en el mes de julio. Sin embargo, este intento de repatriación, del que estaba encargado el comandante del U-34, fracasó, probablemente por una negligencia del agregado Von Krohn (LANGVALCHS: 2024), y el submarino enviado esperó en vano en la costa cartagenera.

El tercer suceso ocurrió otra vez en una cala cartagenera. Con la ayuda de un recién constituido grupo de sabotaje, liderado por un tal Wilhelm/Guillermo Gross –un alemán residente en La Unión, pueblo cercano a Cartagena–, se logra finalmente la repatriación de Canaris. Desde un pesquero, este y dos agentes alemanes más embarcan la mañana del 1 de octubre en el submarino que les estaba esperando (SUHR: 2018, p. 170)²⁹.

La cuarta acción en la costa murciana data de febrero de 1917 y tuvo lugar otra vez cerca de Cartagena, en la solitaria cala Salitrona. Junto con dos agentes alemanes, se desembarcaron una treintena de cajas con correo, explosivos y material biológico (FRICKE: 1922, pp. 11-15)³⁰. Descubierta la acción, los agentes fueron detenidos y encarcelados, y el material quedó confiscado (ROMANONES: 1999, p. 361).

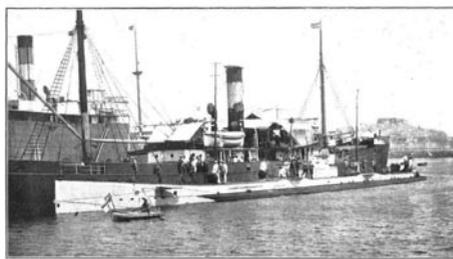
El quinto y último suceso en el marco de la costa murciana acontece durante el último año de la guerra. Después de un ataque a un convoy aliado, cerca de Orán, el día 18 de mayo de 1918, el submarino U-39, bajo el mando del comandante Heinrich Metzger, sufrió el contraataque de dos hidroaviones franceses, que lograron dañar al sumergible severamente. Ante el peligro de hundirse, el U-39 se dirigió a la base naval de Cartagena, donde fue internado inmediatamente. A la tripulación se la trasladó a un campo de internamiento cerca de Alcalá de Henares³¹.

(29) Tojo y Tojo (2008, pp. 281-284) trasladan la recogida de uno de los dos alemanes (Badewitz) a Cádiz.

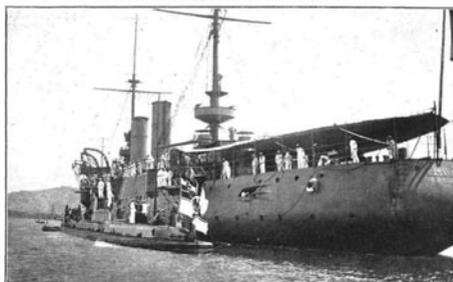
(30) SUHR: 2018, p. 170, con amplia nota y referencias al pie de la página 423.

(31) BA, MA, RM 97/804.

MUNDO GRÁFICO
UN SUBMARINO ALEMÁN EN CARTAGENA



El submarino alemán "U. 34" que entró en el puerto de Cartagena, en la madrugada del 21 del actual, atracado junto al barco mercante de la misma nacionalidad, "Blina", de estación leonesa en dicho puerto



El submarino alemán "U. 35" junto al crucero "Cataluña", durante su permanencia en el puerto de Cartagena, del que salió en la madrugada del 22 del actual, portando la valmusa de que era objeto por parte de una escuadrilla de torpederos aliados

Foto 12. Cobertura de la visita del U-35 en *Mundo Gráfico*

Guardamar

En la noche del 3 al 4 de abril de 1918, el submarino U-34 llega a la costa alicantina de Santa Pola para desembarcar al agente alemán Adolfo Clauss Kindt. Nacido en 1887 en Huelva, era hijo del cónsul alemán de esa ciudad. Traía una maleta con correo diplomático, diverso material para la fabricación de explosivos y material biológico. Antes de la inmersión, desde el submarino aún se alcanzó a observar cómo Clauss era detenido por agentes de la Guardia Civil al llegar a la orilla³².

Barcelona

A lo largo de los años de la guerra, la prensa local y regional había publicado, aparte de múltiples referencias a hundimientos de barcos en las costas de Cataluña, tan solo dos noticias sobre la llegada de submarinos a puertos catalanes. Ambas ocurrieron en el último año de la guerra. El segundo es incluso posterior al conflicto: se trata del caso del submarino alemán UC-74, que entró en el puerto de Barcelona el 21 de noviembre de 1918 –o sea, diez días después del final de la Gran Guerra– para comunicar enseguida la rendición del submarino a un oficial de la comandancia de Marina y luego al cónsul alemán de la ciudad.

El caso que realmente despierta nuestro interés es el del UB-48, que había entrado en el puerto la mañana del día 21 de junio, exactamente cinco meses antes del suceso recién mencionado. Las noticias en la prensa son contradictorias; incluso se habla, equivocadamente, del internamiento del submarino³³. La razón para la entrada en el puerto era el estado del teniente de navío Von Treskow, que presentaba heridas en la mano y el antebrazo a punto de gangrenarse. El asunto se saldó con la amputación de un dedo en una cirugía urgente³⁴.

Hasta aquí coinciden –excepto en el detalle de la cirugía, que no se menciona– los relatos del diario de guerra del UB-48 y los de la prensa. Los documentos del navío mencionan un segundo enfermo (en este caso, un marino), que también se queda en el puerto para su tratamiento, y uno de los periódicos habla de una entrega fallida de correo al cónsul de la ciudad³⁵.

La llegada del submarino a Barcelona obedeció, obviamente, a una urgencia y no estaba planeada o programada. Pero parece posible, como ya vimos en otros casos, que el submarino llevara correo o que el segundo marino enfermo no formara parte de la tripulación, sino que en realidad fuera un agente alemán al que, en principio, estaba previsto desembarcar en otro lugar de la costa.

(32) BA, MA, RM 97/753.

(33) *La Acción*, 21 de junio de 1918, p. 3, col. 2.

(34) *La Tribuna*, 21 de junio de 1918, p. 16, col. 4.

(35) *La Acción*, 22 de junio de 1918, p. 3, cols. 3-4.

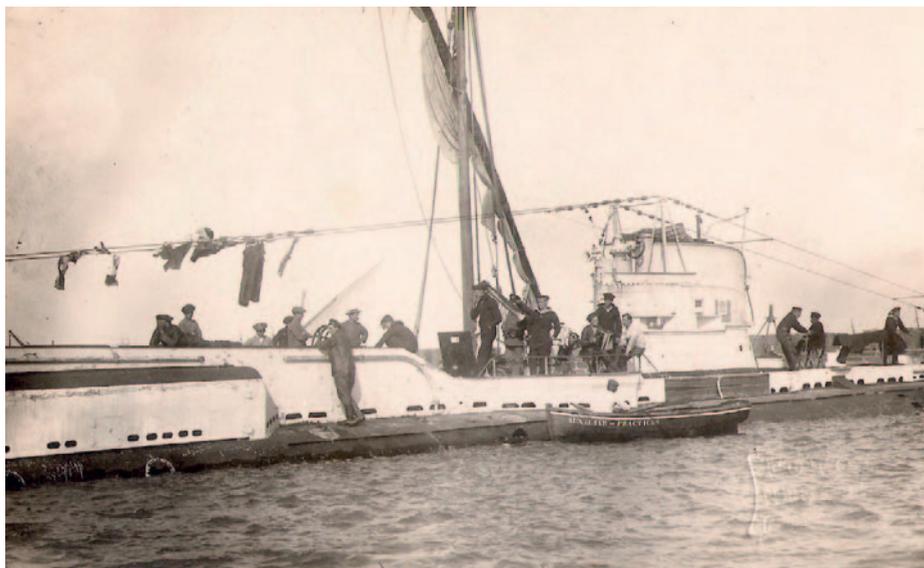


Foto 13. Submarino UC-52. (Cortesía U-Bootmuseum Cuxhaven/Sammlung Schnetzke)

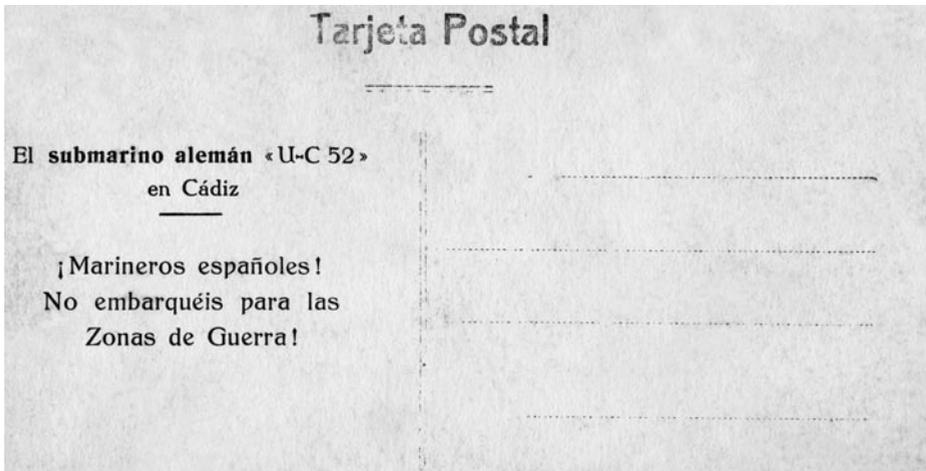
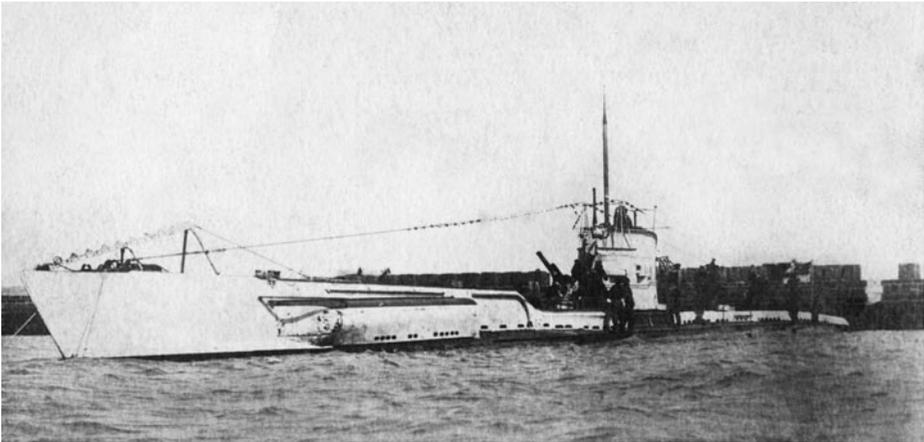
Casos fuera del área

Nuestro enfoque estaba orientado al Mediterráneo y no a las costas atlánticas del sur de la Península. A pesar de esto, creemos que echar un vistazo también a esa zona resultará esclarecedor.

Cádiz

En el caso del UC-52, se trató de una parada forzada por una avería, no de una visita a la capital gaditana planeada de antemano. En su traslado desde el puerto alemán de Kiel –de donde había salido el 23 de mayo de 1917–, atravesando el mar Báltico, a la base mediterránea de Pola, llegó el día 10 de junio al cabo de San Vicente, donde se le averió el motor. Acompañado de dos torpederos españoles, entró al día siguiente en el puerto de Cádiz. Allí se quedó hasta finales del mes reparando sus averías.

A pesar de haber pasado ya un año desde la visita del U-35 a Cartagena, el Gobierno no había llegado todavía a ninguna decisión política definitiva sobre el trato que se debía dar a los submarinos que recalaban en puertos españoles. No obstante haber sobrepasado con creces el tiempo reglamentario aplicable a los demás tipos de navío, según las disposiciones internacionales –en cuyo cumplimiento insistían los aliados–, el comandante alemán obtuvo permiso



Fotos 14 y 15. Anverso y reverso de una tarjeta propagandística, obviamente impresa en Cádiz durante la estancia del UC-52

para volver con su unidad a la mar, tras haber prometido no volver a hostigar ningún barco en su camino hasta Pola³⁶. El 29 de junio dejó Cádiz.

Un segundo caso, en principio parecido, terminó sin embargo suscitando no pocas complicaciones políticas internacionales. Es el caso del UB-49³⁷. Este submarino entró el 9 de septiembre de 1917, gravemente dañado, en el puerto

(36) BA, MA, RM 97/1889. Diario de guerra del UC-52.

(37) Algunas fuentes hablan del U-293. Un submarino con esta numeración no existió en la Gran Guerra. Se trata del mismo submarino, pero no está claro si se trata de una equivocación de la prensa o de un truco por parte de la tripulación para confundir a los aliados.

gaditano. Como consecuencia de las protestas aliadas por el permiso de salida concedido en el caso anterior, el Gobierno cambió finalmente las reglas del juego y adaptó su interpretación del reglamento a la de los aliados (MANGAS MARTÍN: 2021). Sin embargo, pese al endurecimiento de la postura del Gobierno, el submarino recibió un trato de favor en el arsenal de La Carraca, y ayuda para reparar sus averías. Para rematar, el comandante preparó clandestinamente, en contra de las órdenes de Berlín y Madrid, la fuga de Cádiz con el submarino, negándose él y la tripulación a empeñar su palabra de honor en atenerse al reglamento del internamiento. Con algún engaño, y no pocas dificultades logísticas, incluso consiguió procurarse diez toneladas de combustible, lo que le permitió emprender la vuelta a su base del Adriático³⁸. Su salida, a plena luz de la tarde, el día 7 de octubre provocó una seria crisis política, el relevo de una decena de altos cargos militares implicados en el caso y airadas protestas y serias amenazas por parte de los aliados, amén de un deterioro de las hasta entonces buenas relaciones entre el káiser y el rey de España.

Huelva

En Huelva, o más bien en una de sus playas cercanas, ocurrió un caso de entrega postal, constatado indirectamente a través de un dossier del oficial británico responsable de la censura del correo con destino a España. Este menciona que, en varias estafetas de la provincia de Huelva, se ha encontrado correspondencia alemana que no ha pasado por la censura británica o francesa. La única explicación posible es, efectivamente, que había llegado en transporte submarino³⁹. Queda de momento en el aire si lo único que arribó en esa ocasión a la costa onubense fue correo.

Sevilla

El último caso hasta ahora descubierto es el de la intentona de sabotaje, en el puerto de Sevilla, contra barcos con destino a Inglaterra en 1916. El asunto no salió a la luz hasta hace algunos años, a raíz de la publicación de ciertos datos biográficos sobre el entonces cónsul alemán de Sevilla, Otto Engelhardt. Diez años después del suceso, el todavía cónsul se queja en una carta al presidente alemán, Von Hindenburg, del intento ilícito de implicación de un cónsul en actividades subversivas en un país neutral⁴⁰. Engelhardt se había negado en

(38) BA, MA, RM 97/829. Diario de Guerra, «Kriegstagebuch SM Unterseeboot UB 49 für die Zeit vom 22. August-18. Oktober 1917 (Kapitänleutnant von Mellentin, Hans), y Sonderbericht von 16.-31. Oktober».

(39) National Archives, Kew, DEFE 1/131. «Report on Postal Censorship during the Great War (1914-1919) by LtCol A S L Farquharson, march 1920», pp. 50-55.

(40) Politisches Archiv des Auswärtigen Amtes, R 72005. Carta del cónsul Otto Engelhardt al presidente de la República de Weimar, Von Hindenburg, de 17 de julio de 1929.

su día a apoyar el sabotaje, así que se quedó con los explosivos que el agente saboteador del Almirantazgo había llevado, y los guardó e inutilizó después de la guerra.

Aun en la biografía y en la memoria familiar del cónsul se habla de la llegada de un submarino a Sevilla, el desembarque del mencionado agente saboteador y de los explosivos que pensaba utilizar tuvo que haber tenido lugar en la costa cercana a Chipiona o a Sanlúcar de Barrameda. Es imposible que un submarino subiera el Guadalquivir hasta Sevilla sin ser visto. El autor de estas líneas supone además que, aparte de la entrega de correo que el cónsul menciona y que encamina a Madrid, también llegó material biológico, probablemente camuflado entre el correo⁴¹.

Inciso

El lector crítico de estas líneas objetará tal vez en este punto que no se ha mencionado ni una sola de las múltiples reclamaciones británicas y francesas, ante las autoridades españolas, sobre actividades sospechosas relacionadas con nuestra investigación. Tales reclamaciones denunciaban la emisión de señales luminosas desde la costa o los puertos, supuestamente para guiar de una u otra forma a los submarinos o para comunicarse con ellos a fin de que llegaran a su sitio de repostaje (TOJO y TOJO: 2014, p. 388, n. 32). Las autoridades españolas –normalmente miembros de la Marina– investigaron los presuntos sitios de encuentro o repostaje, así como los barcos o personas al parecer implicados en acciones de apoyo, entre otros casos, en Alicante, Baleares, Barcelona, Cartagena y Valencia (RÍO y PÉREZ: 2010, pp. 107-108, 137ss.) Los resultados negativos de todas estas pesquisas hablan por sí solos.

Para terminar este inciso sobre las denuncias aliadas ante autoridades españolas, más o menos directamente relacionadas con un posible apoyo logístico a submarinos desde las costas mediterráneas, valga un sucinto extracto de la contestación del comandante de Marina de Cartagena a sus superiores, tras la investigación de uno de estos casos⁴²:

«En mi opinión, estas denuncias obedecen a la necesidad de justificar un servicio [de información] bien pagado (...) [son] noticias de cuantos actos [que los informadores] juzguen delictivos a la neutralidad (...) Hay quienes juzgan necesa-

(41) En el contexto de un futuro proyecto de investigación sobre la guerra biológica del Imperio alemán, intentaré dilucidar las preguntas abiertas a propósito.

(42) Había, desde luego, otros casos de denuncias; por ejemplo, de emisoras y receptores de telegrafía sin hilo, cuya investigación sí dio resultados positivos y llevó a la inutilización o incautación de los equipos encontrados (TOJO y TOJO: 2008, pp. 370-375). Lo mismo hay que decir del amplio campo de la propaganda, sobre todo en la prensa, como refleja el ya citado libro de Jens Albes y el de Fernández Calleja y Aubert (2014, pp. 225-258).

rio de vez en cuando traer denuncias más o menos exactas, para justificar la misión o servicio que se les ha encomendado ...»⁴³.

Resumen

Hemos repasado brevemente los sucesos en los que participaron submarinos alemanes en las costas y puertos del Mediterráneo español durante la Gran Guerra. El único caso de abastecimiento –de agua, fruta y verduras, que no de combustible– fue el del U-35 durante su visita semioficial, de junio de 1916, en el puerto de Cartagena. Respecto de otras partes de la costa mediterránea, no hay evidencia contrastable alguna de abastecimientos programados ni de la existencia de una organización de apoyo logístico a los submarinos. Lo mismo vale también para las costas desde Tarifa hasta Ayamonte, aunque en este contexto sean de importancia marginal.

Sin embargo, lo que se esconde detrás de esos supuestos casos de apoyo o reabastecimiento son actividades clandestinas e ilegales alemanas en una costa neutral como la española. Estas actividades, a las que hasta ahora se ha prestado poca atención, consistieron en la entrega de correo diplomático y comercial y de material de propaganda, y en la prestación de un servicio de pasajeros (agentes secretos, unos desembarcados y otros repatriados) y de transporte de explosivos y material para la guerra biológica. No son casos aislados y, sobre todo en lo tocante al transporte de este último género de materiales, quedan todavía cosas que investigar y aclarar.

Bibliografía

- ABSHAGEN, Karl Heinz (1962). *El almirante Canaris*. Buenos Aires, Austral.
- ALBES, Jens (1996). *Worte wie Waffen. Die deutsche Propaganda in Spanien während des Ersten Weltkriegs*. Tubinga.
- BARTHE, M. (1972). La guerra de corso de los buques mercantes armados (1914-1918), 1ª parte. *Revista de Marina*, 33-49. Chile.
- BENAVIDES, Manuel D. (1934). *El último pirata del Mediterráneo*. Barcelona.
- BRISAUD, André (1970). *Canaris, chef de l'espionnage du IIIe Reich*. Perrin.
- CABRERA, Mercedes (2011). ¿Una leyenda? Juan March (1880-1962). *Cahiers de civilisation espagnole contemporaine*, 8.
- DÍAZ BENÍTEZ, Juan José (2018). The *Etappe Kanaren*: A case study about the secret supply of the German Navy in Spain during the Second World War. *International Journal of Maritime History*, 30(3), 472-487. Disponible en https://accedacris.ulpgc.es/bitstream/10553/42184/1/Etappe_Kanaren_case_study.pdf.
- DÍAZ MORLÁN, Pablo (1999). *Horacio Echevarrieta (1870-1963). El capitalista republicano*. Madrid.
- FRICKE, Karl (1922). *K. F. Ganz geheim*. Cartagena, Garnero.

(43) Archivo General de Marina Álvaro de Bazán, Navegación Mercantil, leg. 7147/113. Carta del comandante de Marina de Cartagena al ministro de Marina del 30 de agosto. Cit por RÍO PELLÓN y PÉREZ ADÁN: 2010, p. 293.

- GONZÁLEZ CALLEJA, Eduardo y AUBERT, Paul (2014). *Nidos de espías. España, Francia y la Primera Guerra Mundial, 1914-1919*. Madrid.
- HALPERN, Paul G. (1987). *The Naval War in the Mediterranean, 1914-1918*. Annapolis.
- HÖHNE, Heinz (1976). *Canaris. Patriot im Zwielicht*. Múnich.
- FERRER GUASP, Pere (2010). *El hombre más misterioso del mundo*. Barcelona.
- FONT GAVIRA, Carlos (2014). *Los alemanes del Camerún: implicación de España en la Gran Guerra (1914-1918)*. Sevilla.
- (2020). *Mittelafrika: el sueño colonial de Alemania en África*. Disponible en <https://www.geografiainfinita.com/2020/11/mittelafrika-el-sueno-colonial-aleman/>
- G.^ª SANZ, Fernando (2014). *España en la Gran Guerra*. Barcelona.
- KIEL, Heinz (1950). *Canaris zwischen den Fronten. Aufstieg und Untergang des Chefs der deutschen Spionageabwehr, 1914-1945*. Bremerhaven.
- LANG-VALCHS, Gerhard (2022). El submarino alemán U-35 y su visita relámpago a Cartagena. *Revista de Historia Naval*, 156.
- (2023). *Cónsul Fricke. Espía, comerciante oportunista y nazi*. Cartagena.
- (2024). Submarinos en la costa murciana. *Andelma*, 33.
- MANGAS MARTÍN, Araceli (2021). «La política exterior de Eduardo Dato. La neutralidad española en la Primera Guerra Mundial. Perspectiva desde el Derecho Internacional». En *Eduardo Dato: muñidor de consensos. Conmemoración del centenario de su magnicidio (1921-2021)*. Madrid, Real Academia de Ciencias Morales y Políticas y Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado, 79-93.
- MAESTRO, Manuel (2015). Espionaje naval en España durante la Gran Guerra. *Revista General de Marina*, 641-656. Noviembre. Disponible en <https://armada.defensa.gob.es/archivo/rgm/2015/11/cap01.pdf>.
- PONCE MARRERO, Francisco Javier (2006). *Canarias en la Gran Guerra, 1914-1918*. Las Palmas de Gran Canaria.
- ROMANONES, Conde de (1999). *Obras completas III. Notas de una vida*.
- ROSENBUSCH, Anne (2017). Total War in Neutral Territory: German activity in Spain during the First World War. *Hispania Nova*, 15.
- SOPOLSKY, Norbert Emil (1976). «The German Naval Etappendienst» (tesis doctoral). San José State University.
- SUHR, Heiko (2018). «Lehrjahre eines Geheimdienstchefs. Die Marinelaufbahn des späteren Admirals Wilhelm Canaris (1905-1934)» (tesis doctoral). Vechta.
- TOJO RAMALLO, José Antonio y TOJO GONZÁLEZ, Sergio (2008). *Cazadores de barcos. Historia de los submarinos alemanes en las costas de Galicia durante la Primera Guerra Mundial*. Madrid, Ministerio de Defensa.
- RÍO PELLÓN, José Ángel del y PÉREZ ADÁN, Luis Miguel (2010). *Tiburones de Acero. La guerra submarina en el Levante español (1914-1918)*. Cartagena.
- VON TRAPP, Georg Ludwig (1935). *Bis zum letzten Flaggenschuss. [Hasta el último saludo. Memorias de un comandante de submarinos austriaco.]* Salzburgo-Leipzig.

Archivos

- Bundesarchiv, Militärarchiv, Friburgo (Alemania)
- Österreichisches Kriegsarchiv, Viena
- Politisches Archiv des Auswärtigen Amtes, Berlín
- National Archives, Kew, DEFE 1/131.