

ESZTER KATONA

LA CUESTIÓN DE LOS BUQUES ITALIANOS FONDEADOS EN PUERTOS ESPAÑOLES (1943-45)

Las relaciones entre España e Italia se hicieron más estrechas durante la guerra civil española. Después, en los años de la segunda guerra mundial, los dos países mediterráneos mantuvieron continuamente el contacto, y sobre la actitud de España frente al conflicto ejercía mucha influencia la posición italiana. Entre 1939 y 1942 Madrid intentó *sincronizar* su política a la de Roma: cuando Italia decidió entrar en la guerra, la inicial *neutralidad*¹ española fue modificada a la *no beligerancia*.²

Sin embargo, en noviembre de 1942, después de la operación *Antorcha*, con el desembarco de los aliados en África del Norte, el rumbo de la guerra empezó a modificarse. No sólo en los frentes de la contienda, sino también en la actitud española se podía descubrir cambios. Con el relevo de Ramón Serrano Suñer, ministro de asuntos exteriores desde octubre de 1940 y conocido sobre todo por su simpatía hacia el Eje, especialmente hacia el fascismo italiano, la gestión de la política exterior pasó a manos de Gómez-Jordana, conocido como anglófilo y monárquico. Con este cambio ministerial España volvió de nuevo a la neutralidad.

Mientras tanto Italia, que en el momento de su intervención (10 de junio de 1940) ni económica ni militarmente estaba preparada para una guerra prolongada, cosechó sólo fracasos en la contienda y, entre otros factores, esta decepción contribuyó en gran medida a la derrota final de Mussolini. Por consecuencia de la conjura de la oposición interna del fascismo italiano el sistema fascista ideado por el *Duce* se derrumbó en un sólo día (25 de julio de 1943).

Sin embargo, la carrera política de Mussolini no había terminado todavía. Los alemanes le rescataron de su prisión en el *Gran Sasso* y le encargaron la dirección de un gobierno títere. El estado se formó en el Norte de Italia con el nombre de *República Social Italiana* (*RSI*, o la *República de Salò*). Por consecuencia, en Italia existían dos gobiernos paralelos: uno en el Sur (presidido por Pietro Badoglio) y otro en el Norte (dirigido por Mussolini). Estos dos “estados” existieron hasta 1945 cuando, con la muerte de Mussolini (28 de abril de 1945), la *RSI* cesó de existir.

Por la coexistencia de los dos gobiernos, uno legal y otro *disidente*, en cuanto al entorno internacional nació la cuestión del reconocimiento. Bajo presión alemana los

¹ España se declaró neutral el 4 de septiembre de 1939. (*Boletín Oficial de Estado*, 5 de septiembre de 1939.)

² Véase la correspondencia entre los dos dictadores sobre este asunto: *Documenti Diplomatici Italiani (DDI)*, IX serie, IV vol., Roma, 1960. 620. (827. doc.) Mussolini a Franco, Roma, 9 de junio de 1940. 630. (847. doc.) Franco a Mussolini, Madrid, 10 de junio de 1940.

países satélites del Eje se vieron obligados a reconocer el gobierno títere de Mussolini, sin embargo España no se adhirió a estos estados.³

Aunque la República de Salò no recibió el reconocimiento oficial de España, el gobierno de Franco hizo la vista gorda a la actividad de un agente oficioso, Eugenio Morreale que antes era cónsul en Málaga. El representante de Mussolini logró formar una red de propios agentes por toda España a pesar de las protestas continuas del oficial embajador italiano (Paulucci di Calboli) y de los diplomáticos anglosajones (Carlton J. H. Hayes, Samuel Hoare). Esta diplomacia doble existió y funcionó casi sin dificultad hasta 1945.

En las relaciones italo-españolas, junto a la cuestión del reconocimiento de la *Repubblica Social Italiana* podemos encontrar otro interrogante que necesitaba solución. La actitud ambivalente del gobierno español *estigmatizó* también este asunto.

El problema consistió en la presencia de los buques italianos fondeados en aguas españolas, en aguas neutrales pues. Eso originó una cuestión diplomática tan compleja que no quedó un problema *privado* de los dos países afectados. Visto que Italia en sus decisiones de la política exterior después del armisticio de septiembre de 1943 no podía actuar con independencia, intervinieron más bien los representantes diplomáticos de los Estados Unidos y de Gran Bretaña para hacer valer los intereses italianos.

De la documentación conservada en el Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores (AMAE) de España –en su mayoría notas verbales de las embajadas italiana, estadounidense e inglesa– podemos recibir un panorama amplio en la cuestión de los buques italianos.⁴

El problema se agudizó cuando el armisticio italiano entró en vigencia (3 de septiembre de 1943) cuyo artículo 4 decía lo siguiente: “*Transferencia inmediata de la Flota Italiana y de los aviones italianos, en los puntos que serán designados por el Comandante en jefe Aliado, con los detalles del desarme prescritos por él.*”⁵ Puesto que en los puertos españoles se encontraban no sólo buques de guerra sino también barcos mercantes, por eso no podemos pasar por alto tampoco el artículo 5 de este documento: “*Los barcos mercantes italianos podrán ser confiscados por el Comandante en Jefe Aliado para satisfacer sus necesidades de su programa naval-militar.*”⁶

Es decir, para los Aliados e Italia eso fue el punto de partida al comienzo de las negociaciones con el gobierno español. Pero a los dos artículos mencionados hay que añadir además la *Convención relativa a los derechos y a los deberes de las potencias neutrales en la guerra marítima*⁷ establecida en La Haya, cuyos artículos

³ Japón, Bulgaria, Croacia, Rumanía, Eslovenia, Hungría, China, Manchuria, Tailandia, Burma y San Marino reconocieron oficialmente la RSI. (Marino VIGANÒ, *Il Ministero degli Affari Esteri e le relazioni internazionali della Repubblica Sociale Italiana 1943-1943*, Milán, 1991, 532.) Sobre la actitud de Hungría frente a este problema diplomático véase: CZETTLER Antal, “Mussolini bukása és Kállay Miklós külpolitikájának veszélyes fordulópontja”, in: *Magyar Szemle*, VIII, Núm. 11-12. diciembre de 1999. (http://www.magjarszemle.hu/archivum/8_11-12/5.html)

⁴ AMAE, R.3219. Exp. 1-10. “*Buques italianos*”

⁵ El texto íntegro del armisticio en húngaro véase: HALMOSY Dénes: *Nemzetközi szerződések 1918-1945, (Acuerdos internacionales, 1918-1945)*, Budapest, 1983, 554. La traducción española: <http://exordio.com/1939-1945/codex/Documentos/armisticioitalia.html>.

⁶ *Ibidem*.

⁷ <http://www.cajpe.org.pe/RIJ/bases/instru/e13.htm>

definieron la actitud que tenía que adoptar un país neutral cuando barcos beligerantes se hallaban en sus puertos y radas. Como también el armisticio italiano y el convenio XIII de La Haya hace distinción entre el estado jurídico de los buques de guerra y el de los barcos mercantes, así, durante las negociaciones las partes contratantes tuvieron que distinguir estas dos unidades marítimas. Nosotros también seguimos este razonamiento.

1. La cuestión de los buques mercantes anclados en puertos españoles

A primera vista el caso de los barcos mercantes pareció más simple que la suerte de los buques de guerra. Sin embargo, es necesario añadir la advertencia establecida por el convenio VII de la conferencia de La Haya de 1907⁸ que dice que estos barcos son transformables sin dificultad en barcos de guerra. Esta suposición podía motivar también la lentitud de la toma de decisión en la cuestión de los buques mercantes por parte de las autoridades españolas.

Según un documento sin fecha del AMAE se firmó un acuerdo entre el gobierno real italiano y el gobierno español, según el cual el gobierno italiano cedió de manera provisional al gobierno español los 11 barcos que al firmar el armisticio italiano se hallaban en aguas españolas.⁹ De éstos, cinco barcos (*Teresa Schiaffino; Taigete; Arcola; Madda; Andalusia*) estaban en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, tres (*Orata; Cherca; Trovatore*) en el puerto de Las Palmas, dos (*Lavoro, Olterra*) en el de Algeciras y uno (*Isonzo*) en el de Villa Cisneros.

El acuerdo establecía además que: “*estos barcos son cedidos por Italia a España libres de todo gravamen y en las actuales condiciones, tanto de flotabilidad como de navegación.*”¹⁰

Después de firmar el acuerdo, el gobierno español tomó posesión simbólicamente de tales barcos, izando su bandera nacional, pero la posesión efectiva se realizó sólo después de haber inventariado los cargos de cada barco. Además el contrato fijó también que todos los gastos accesorios (cambio de bandera, registro, etc.) eran a cargo del gobierno español, añadiendo que éste último tenía que financiar también todos los movimientos que los barcos tuvieran que efectuar por cualquier motivo después de la firma del protocolo. Según el mismo artículo del acuerdo el gobierno español se comprometía a pagar las pérdidas al gobierno italiano y con el recibo de los barcos los españoles asumieron también los gastos de mantenimiento de la tripulación de los buques hasta que éstos volvieran a la posesión de Italia

En el segundo artículo del acuerdo España se compromete a no utilizar los barcos recibidos a favor de las potencias beligerantes contra Italia o contra sus aliados.

La cesión materialmente era equivalente a 293.521.000 liras italianas. Esta suma fue ingresada por el gobierno español en la *Cuenta de Barcos* en un banco de Madrid (cuyo nombre se omite en el documento) a favor del estado italiano. El interés anual de la suma fue definida en el 2,25%. Sin embargo, el mismo artículo manda también que “*la referida cuenta quedará inmovilizada y, en consecuencia, las sumas en ella*

⁸ <http://www.icrc.org/dih.nsf/WebART?OpenView&Start=1&Count=150&Expand=22#22>

⁹ AMAE R.3219, Exp. 1. “Acuerdo de cesión temporal a España de los barcos italianos actualmente fondeados en puertos españoles.”

¹⁰ *Ibidem.*

acreditadas, no podrán acreditarse –total o parcialmente– a favor de Italia hasta el fin de las hostilidades.”¹¹

Además, por el uso de los barcos la parte italiana obligó a la española a pagar el 12% del valor de cada unidad marítima,¹² igualmente depositada esta suma en la cuenta citada.

La *cesión temporal* significaba que cuando la guerra tuviera fin y la paz firmada entre Italia y sus enemigos se formalizara, este país podría efectuar el rescate de sus buques. Si los barcos en aquel momento estacionaran en puertos españoles, entonces el gobierno español haría valer inmediatamente su pretensión. Pero, si los buques estuvieran de camino en alta mar o estacionaran en puertos extranjeros, entonces Italia se vería obligada a pagar los gastos de la vuelta – establece el acuerdo.

El gobierno español era responsable de las eventuales averías o deterioros cuyos gastos de reparación tenía que pagarlos como indemnización a favor de Italia. España se encargó también de que en caso de fuerza mayor procuraría el salvoconducto inglés para los miembros de la tripulación italiana y ayudaría su repatriación con barcos españoles o neutrales.

Junto al acuerdo citado nació también un protocolo secreto cuyo primer artículo dice lo siguiente: “*En el caso de que España entrase en guerra al lado de las Potencias del Eje, los barcos italianos cedidos por el Acuerdo antes mencionado – que se encontrasen en puertos españoles continentales y que posteriormente debiesen llegar a tales puertos– serán restituidos a Italia en cuanto termine la descarga de las mercancías eventualmente existentes a bordo y al mismo tiempo será cancelado el contrato de cesión temporal de tales barcos.*”¹³

Después de la divulgación del armisticio italiano la embajada británica de Madrid envió una nota verbal al Ministerio de Asuntos Exteriores español en la que el remitente llamó la atención del destinatario a las declaraciones del almirante Cunningham (comandante en jefe de las Fuerzas Navales Aliadas en el Mediterráneo), dirigidas a la flota de guerra y mercante de Italia. El almirante instó a los patrones de los buques italianos a que se acogieran a los puertos de las naciones aliadas con el fin de continuar su servicio en favor de Italia, transportando y protegiendo el transporte de víveres desde las naciones unidas hasta Italia.¹⁴

Paralelamente, los cónsules italianos que actuaban en puertos españoles donde se hallaban barcos italianos pidieron ayuda a las autoridades locales para prevenir eventuales actos de sabotaje a bordo de los barcos. También la embajada inglesa esperaba tal cooperación por parte del gobierno español para evitar posibles

¹¹ *Ibidem.*

¹² Se añadió un cuadro al documento que contenía el valor de los buques. Según estos datos los valores son los siguientes: *Trovatore*, barco de vapor: 23.062.000 liras; *Madda*, barco de vapor: 21.060.000 liras; *Cherca*, barco de vapor: 22.152.000 liras; *Lavoro*, barco cisterna: 49.960.000 liras; *Oltterra*, barco cisterna: 24.105.000 liras; *Andalusia*, barco de vapor: 18.668.000 liras; *Isonzo*, buque mixto: 27.000.000 liras; *Teresa Schiaffino*, barco de vapor: 21.424.000 liras; *Orata*, barco de vapor: 34.320.000 liras; *Taigete*, barco cisterna: 21.000.000 liras; *Arcola*, barco cisterna: 30.770.000 liras. Es decir, la suma total: 293.521.000 liras.

¹³ AMAE R.3219. Exp. 1. “Protocolo secreto anejo al acuerdo de cesión temporal a España de los barcos italianos actualmente fondeados en puertos españoles”, sin fecha y sin firma.

¹⁴ AMAE, R.3219. Exp. 2. Nota verbal (sin firma) de la Embajada de Gran Bretaña en traducción española (No. 1232.), Madrid, 9 de septiembre de 1943.

disturbios. Dicha embajada tenía noticia de que barcos italianos estaban anclados (fuera de los puertos mencionados en el acuerdo de cesión temporal) en los puertos de Vigo, La Coruña, Cádiz, Huelva, Algeciras y Cartagena también.¹⁵

Junto a las iniciativas inglesas empezaron sondeos prudentes también por parte italiana. En otoño de 1943 Badoglio todavía confiaba en que a través de su embajador en Madrid, Paulucci di Calboli, lograría por lo menos solucionar el problema de los buques mercantes, consiguiendo que el gobierno español los dejara en libertad.¹⁶ Sin embargo, cuando en el asunto de los buques mercantes no había cambiado nada, en diciembre de 1943 el jefe del gobierno italiano se dirigió a Franco con un mensaje personal, pidiendo la ayuda del gobierno español para efectuar la partida de los barcos. En consideración a la trágica situación de Italia, Badoglio esperaba que Franco no pusiera obstáculos ante su demanda.¹⁷ Una semana más tarde el presidente italiano insistió en su petición, añadiendo que Franco con mediación personal lograra la suelta de los barcos mercantes con un cargo total de 60.000 toneladas, visto que para su país aquellos cargos eran de importancia vital.¹⁸

Paulucci en su despacho del final de diciembre hizo un resumen de los problemas entorno a la liberación de los barcos italianos.¹⁹ Por una parte, mencionó la deficiencia de los barcos en cuanto al equipo, la preparación técnica insuficiente y el aflojamiento de la disciplina de la tripulación. Éste último rasgo lo explicó con dos motivos: por un lado la tripulación estaba pasiva por la larga estancia en el puerto, y por otro lado, también las maquinaciones subterráneas de Morreale y sus colaboradores habían ejercido influencia sobre los marineros italianos.

Por otra parte, como el mayor obstáculo de la partida de estos barcos Paulucci consideraba la actitud del gobierno español. Paulucci explicaba el comportamiento ambiguo de España con el temor a las sanciones de Berlín y de Tokio, por el cual Franco no arriesgó tomar decisión en el asunto, una decisión que habría sido favorable a los Aliados. Junto a eso Paulucci mencionó otros factores que dificultaron la situación de Madrid. Entre estos hay que destacar la presión constante por parte de los alemanes para arrancar de Franco el reconocimiento oficial de la RSI de Mussolini, y la presencia amenazadora de las tropas alemanas en la frontera pirenaica. El embajador veía bien que la mayoría de los intereses españoles se ataba a la parte septentrional de Italia que estaba bajo ocupación alemana. Este último hecho podía causar a los dirigentes españoles ulteriores complicaciones diplomáticas. Aunque el ministro de asuntos exteriores español, Gómez-Jordana, hizo todo lo posible para acentuar más la neutralidad de su país, la Falange, que todavía tenía mucha influencia dentro de la vida política de España, no quería que un *gesto* hacia los Aliados

¹⁵ *Ibidem*.

¹⁶ DDI, X serie, I vol., Roma, 1992. 99-100. (84. doc.) Badoglio a Paulucci di Calboli, Brindisi, 30 de noviembre de 1943. (No. 203/113.)

¹⁷ *Ibidem*, 107. (93. doc.) Badoglio a Paulucci di Calboli, Brindisi, 8 de diciembre de 1943. (No. 231/123.)

¹⁸ AMAE, R.3219. Exp. 2. Carta de Paulucci en la que el embajador comunica el mensaje de Badoglio a Franco, Madrid, 14 de diciembre de 1943.

¹⁹ DDI, X serie, I vol., *op. cit.*, 117-121. (106. doc.) Paulucci a Badoglio, Madrid, 28 de diciembre de 1943. (No. 10172/3623.)

deteriorara la relación de España con las potencias del Eje, aunque los éxitos militares de éstas estaban ya disminuyendo.

La mencionada nota inglesa del 9 de septiembre ya expresaba que la diplomacia británica quería que el gobierno español hiciera todo lo posible para obstaculizar los actos de sabotaje y los disturbios en los barcos italianos, consecuencia previsible de la confusa situación política en Italia. Sin embargo del memorando²⁰ de dicha Embajada podemos descubrir que las autoridades españolas no prestaban atención a la cuestión. Este documento protesta contra los actos de sabotaje y el trabajo ilegal de los agentes alemanes en España, sin embargo merece atención desde nuestro tema porque las acciones de los nazis apuntaban también a los barcos italianos.

La diplomacia inglesa no podía hacer la vista gorda sobre las iniciativas de sabotaje que los alemanes habían organizado en Cádiz en el barco *Fulgor*²¹ y llegó la información de un plan semejante desde Cartagena también, donde el capitán del barco alemán *Lipari* quería organizar un sabotaje contra el barco italiano *Lavoro*. Las noticias relataban que un bote de *Lipari* quería colocar una mina bajo el *Lavoro* pero la bomba se puso en marcha antes de hora. Como resultado de esta acción fallada, una persona murió, una fue gravemente herida y el capitán del *Lipari* resultó herido en su cabeza por la explosión. Estos accidentes eran pruebas suficientes a los ingleses para demostrar que a pesar de sus protestas los agentes alemanes seguían trabajando sin dificultad en territorio español y muchas veces los blancos de sus acciones eran los barcos italianos cuyo asunto era un problema diplomático muy delicado entre España y los Aliados.²²

Aparte de la posición oficial de la diplomacia anglosajona e italiana vale destacar de la documentación referente a los buques dos cartas escritas por un particular, un tal Giuseppe Cosulich. Este hombre era genovés, así ciudadano italiano que estaba en Madrid provisionalmente como representante de diferentes compañías de navegación italianas y, como tal, consideraba su deber tomar posición en el asunto. En su carta dirigida al ministro de asuntos exteriores español opina que la situación de los barcos en cuestión era una anomalía derivada de las condiciones del armisticio italiano, juzgando injustas e ilegítimas las pretensiones de los Aliados referentes a la flota mercante y la de guerra de Italia. Cosulich, confiando en el sentido de justicia del gobierno español, se dirigió a Jordana con la intención de que el ministro impidiera “la injusticia” mencionada, es decir que no se realizara la cesión de los barcos a los Aliados. La carta de Cosulich es sólo un “latiguillo” de la opinión de la colonia italiana, sin embargo nos ofrece informaciones valiosas porque enumera los barcos

²⁰ AMAE, R.3219. Exp. 7. Memorando (sin fecha y sin firma) de la Embajada de Gran Bretaña (No. 697.) Sin embargo conocemos la fecha de la llegada del documento, que era 8 de noviembre de 1943.

²¹ La embajada británica llamó la atención del gobierno español a este acto ilegal ya en una nota anterior (26 de octubre de 1943. No. 1446.). El embajador tenía noticia de que desde el *Fulgor* habían efectuado ya antes y con regularidad el abastecimiento de los submarinos alemanes de combustible. A pesar de las protestas repetidas el gobierno español no hizo nada para impedir acciones semejantes. (Samuel HOARE, *Embajador ante Franco en misión especial*, Madrid, 1977, 287-288.)

²² HOARE, *op. cit.*, 286.

italianos que actualmente estaban en aguas españolas,²³ mencionando el nombre de las compañías propietarias y su sede también. Esta última información es particularmente importante desde el punto de vista de la explicación ulterior de la teoría de Cosulich. El comerciante genovés, aludiendo a la dividida situación política de Italia, tiene una opinión negativa sobre el poder “*aparentemente legítimo*” del rey Víctor Manuel III y del gobierno de Badoglio, que no puede ser legítimo –según el razonamiento de Cosulich– porque el gobierno real posee el poder sólo sobre territorios que están bajo ocupación aliada. Las frases en las cuales el autor de la carta habla del rechazo del “*pseudo legítimo Gobierno de Badoglio*” y de la “*legitimidad*” del gobierno de Mussolini expresan sin duda alguna *el afecto político* del genovés. El estado de Mussolini, considerado por la opinión internacional como “*rebelde, insurrecto, ilegítimo*”, según la opinión de Cosulich representa más el poder real y legítimo que el de Badoglio. Para apoyar su teoría el comerciante italiano argumenta que la *RSI* ejerce poder administrativo sobre territorios mucho más amplios –Roma, Génova, Milán, Turín, Trieste...etc.– que el gobierno de Badoglio. Por supuesto aquí Cosulich omite que los territorios mencionados –igual a la situación de la región meridional de Italia que estaba bajo control de los Aliados– estaban bajo ocupación alemana. Esta duplicidad del poder hizo complicadas también las relaciones internacionales de Italia.

Aunque Cosulich no pregunta qué decisión tomará en el asunto el gobierno español, cualquiera que sea la declaración oficial de España, confía en que Madrid reconocerá por lo menos *de facto* la existencia de la República Italiana de Salò. Por consecuencia el gobierno español tiene que reconocer que el gobierno de Badoglio no posee el poder sobre los territorios que están fuera de la ocupación aliada.

Cosulich pregunta: vista la situación doble de Italia ¿los barcos italianos fondeados en aguas españolas a qué Italia corresponden? ¿A la Italia de Badoglio o a la de Mussolini? Para decidir esta pregunta el genovés aconseja que examinemos los buques según su lugar de registro y, a base de esto, hay que clasificarlos bajo la soberanía de *la una* o de *la otra* Italia. Según la matrícula estos barcos eran de registro de Roma, Génova y Trieste, así no podían de ningún modo pertenecer al gobierno de Badoglio ya que sobre estos territorios el gobierno de Mussolini ejercía el poder –argumenta Cosulich. A base de eso el genovés juzgaría ilegítimo si el estado español accediera a la súplica del gobierno de Badoglio, cediéndole los barcos que –según el razonamiento del autor de la carta– pertenecían a la jurisdicción de la *RSI*.

Cosulich menciona como otro motivo la neutralidad de España con la que no sería compatible la cesión de los barcos a los Aliados, ya que un estado neutral tiene que ejercer “*abstención de cualquier concurso directo o indirecto en las operaciones guerreras de una de las partes beligerantes o de ambas.*” Y después añade que el estado español tiene que impedir que los buques zarpen con fines militares.²⁴

La representación alemana en Madrid tuvo semejante opinión a la de Cosulich, cuyo embajador se dirigió al Ministerio de Asuntos Exteriores español. El documento

²³ Cosulich menciona los buques siguientes: Cherca, Isonzo, Andalusia, Lucia C., Trovatore, Orata, Mada, Teresa Schiaffino, Fulgor.

²⁴ AMAE, R.3219. Exp. 2. Giuseppe Cosulich a Jordana, Madrid, 20 de noviembre de 1943. Cosulich escribió otra carta al mismo destinatario también con argumentación semejante (*Ibidem*, Madrid, 29 de noviembre de 1943.)

alude a la conversación que tuvo lugar el 2 de octubre entre el diplomático alemán y Gómez-Jordana, cuando el embajador explicó la gran importancia de que los barcos italianos permanecieran en puertos españoles. Entonces Jordana le prometió que procedería personalmente en este asunto.

Sin embargo, la embajada alemana veía claramente que la representación italiana, la de Badoglio, insistió en la persuasión del gobierno español para que éste concediera los buques a la Italia real. El embajador alemán pudo descubrir alguna proclividad en los dirigentes españoles hacia la demanda italiana porque ordenaron por ejemplo la destitución del capitán y del primer oficial del buque *Cesena*, ya que ellos no querían dejar el puerto. Sin embargo, la diplomacia alemana confiaba en que el gobierno español rechazaría en el futuro tales ayudas.²⁵ Pues, los documentos mencionados muestran claramente que el interés de los alemanes y de la República de Mussolini era que los barcos italianos quedaran en aguas españolas y que de ninguna manera los recibiera el enemigo, es decir, los Aliados.

La posición oficial de Madrid se pone de manifiesto del informe de la Asesoría Jurídica Internacional del Ministerio de Asuntos Exteriores.²⁶ Según este documento en cuanto a los buques mercantes de un país beligerante “*los países neutrales no tienen que adoptar con relación a los mismos ninguna conducta específica determinada por las reglas de la neutralidad*”, aunque a veces estos barcos eran fácilmente transformables en buques de guerra. Es decir, si estos buques entraran y permanecieran en puertos neutrales, el país neutral no tendría que tomar medidas especiales, como tampoco tendría que internarlos, que de otro modo sería justificado en caso de los buques de guerra.

La nota considera que las autoridades obrarían de manera ilegítima si tomaran medidas restrictivas con respecto al libre movimiento de los barcos mercantes de Italia y si obstaculizaran la salida de estas unidades navales. Ningún estado neutral tiene derecho a impedir el tráfico libre de estos barcos salvo que la actividad de éstos peligrara los intereses de la neutralidad y la seguridad de los puertos neutrales – afirma la conclusión de la Asesoría Jurídica.

En una carta, fechada el último día del año 1943, la embajada británica en Madrid protestó de nuevo ante el ministro de asuntos exteriores español por la actividad ilegal de Eugenio Morreale contra la cual las autoridades no hicieron nada. El motivo de la nueva protesta inglesa fue que el agente fascista ordenó a los capitanes de los puertos de Las Palmas y de Tenerife que no obedecieran a las órdenes del gobierno real italiano. La embajada británica esperaba que el ministerio español tomara medidas adecuadas para impedir tales acciones de Morreale y que ordenara la expulsión del agente fascista y de sus colaboradores lo antes posible.²⁷

La cuestión litigiosa duraba todavía también en 1944 cuando Jordana expuso la posición de su gobierno en una nota verbal dirigida al embajador americano.²⁸ Este

²⁵ AMAE, R.3219. Exp. 2. Nota (sin firma) de la embajada alemana al Ministerio de Asuntos Exteriores español, Madrid, 29 de noviembre de 1943.

²⁶ AMAE, R.3219. Exp. 2. Nota de la Asesoría Jurídica Internacional del Ministerio de Asuntos Exteriores, firma descifrable, Madrid, 7 de diciembre de 1943. (No. 426.)

²⁷ AMAE, R.3219. Exp. 2. Hoare a Jordana, Madrid, 31 de diciembre de 1943. (No. 1755.)

²⁸ AMAE, R.3219. Exp. 3. Nota verbal del ministro de asuntos exteriores español a la Embajada de los Estados Unidos, Madrid, 17 de enero de 1944.

documento anuncia como criterio general de España que “*mientras dure la guerra, todo barco hundido [de España] debe ser compensado precisamente por otro barco.*” De los cuatro barcos españoles perdidos por la guerra los italianos ya asumieron la responsabilidad por dos (*Castillo Oropesa, Monte Igueldo*), pero de los otros dos buques dijeron que su hundimiento había sido consecuencia de los ataques de submarinos británicos. Ya que el gobierno español insistió en el principio “*barco por barco*”, estaba dispuesto a conceder 5 de los 7 buques italianos, mientras 2 (los barcos *Madda* y *Trovatore*) quería retenerlos como compensación por los propios barcos perdidos. El ministro español consideraba estas concesiones “*verdaderamente amistosas y deferentes*” y esperaba que los gobiernos anglosajones las apreciaran debidamente.²⁹

Presumiblemente es de febrero de 1944 el documento que detalla otras informaciones de las negociaciones sobre los barcos mercantes italianos.³⁰ El documento menciona 15 barcos italianos fondeados en puertos españoles³¹, de los cuales España dio permiso de salida sólo a ocho barcos. Los otros siete no recibieron la autorización de dejar los puertos españoles, visto que éstos formaban parte de las negociaciones entre España e Italia las cuales habían tenido lugar en Niza –como ya he mencionado– todavía durante el régimen de Mussolini.

Sin embargo, los Aliados y también la embajada real de Italia insistieron en la cesión de los siete barcos restantes. La propuesta del gobierno español a eso fue que estaba dispuesto a devolver cinco barcos mercantes (*Orata, Andalusia, Cherca, Isonzo, Teresa Schiaffino*), mientras mantenía dos barcos (*Madda, Trovatore*) en compensación del detrimento de la flota española.

Gran Bretaña no estuvo de acuerdo con la propuesta española y sólo habría accedido a que España mantuviera los dos barcos pretendidos en caso de que pagara flete. De otro modo los británicos no habrían dado permiso tampoco a la circulación del barco *Corrientes* que España había recibido de Alemania en compensación del hundido *Monte Gorbea*.

Como resultado de estas negociaciones difíciles, el ministro de asuntos exteriores español reconoció la libertad y la cesión de los buques mercantes italianos a excepción de los dos mencionados. Después de un mes las autoridades concedieron a

²⁹ Algunos días después Jordana razonó la actitud del gobierno español también ante Paulucci di Calboli. (AMAE, R.3219. Exp. 3. Nota verbal de Gómez-Jordana a Paulucci di Calboli, Madrid, 21 de enero de 1944.) En esta nota Jordana alude también al acuerdo de Niza, firmado por Bonomi y Carceller, según el cual España no pudo cumplir la demanda británica concerniente a la concesión de los buques italianos.

³⁰ Este documento no está fechado, pero de la referencia a 16 de febrero, podemos deducir que el documento nació probablemente un poco después.

³¹ Hay que destacar que el mencionado acuerdo sobre la cesión temporal de los barcos italianos nombra 11 barcos, mientras este último documento ya habla de 15 barcos. En el informe de Marchiori encontramos 14 buques mercantes (Archivio Storico del Ministero degli Affari Esteri - ASMAE, *Serie Affari Politici 1931-45*, Spagna, b. 66. Nota de Marchiori a la Dirección General de Política sobre la actividad de Paulucci di Calboli, Roma, 23 de diciembre de 1944.). Una nota posterior del Ministerio de Asuntos Exteriores italiano de nuevo menciona 15 barcos mercantes. (ASMAE, *Serie Affari Politici 1931-45*, Spagna, b. 83. Roma, 23 de julio de 1945.) También la inexactitud de los datos muestra el carácter casi caótico del debate.

los Aliados seis barcos de los once.³² La cesión de los buques restantes tardó por un lado por la cuestión de la compensación española y, por otro lado, por el conflicto cada vez más agudo a propósito del transporte de volframio a Alemania,³³ pero el acuerdo hispano-americano (29 de abril de 1944) terminó por fin la discusión prolongada de manera favorable a los Aliados. Los barcos mercantes pudieron dejar los puertos españoles y el acuerdo publicado el 2 de mayo decidió también que la cuestión de los buques de guerra sería resuelta por arbitraje en un futuro no lejano.

2. El debate jurídico entorno a los buques de guerra italianos internados en puertos españoles

Aunque el mencionado acuerdo hispano-americano teóricamente regló la cuestión de los barcos mercantes, para la solución final de la disputa a propósito de los buques de guerra italianos faltaban todavía nueve meses. El cuarto artículo del armisticio italiano dio la base jurídica para los Aliados y para el gobierno real de Italia en el sentido del cual pretendieron la entrega de estas unidades navales. Mientras la diplomacia inglesa concentró su atención más bien en la cuestión de los buques mercantes, los americanos laboraron sobre todo por el rescate de los buques de guerra.

Después del armisticio italiano, el 10 de septiembre de 1943 anclaron en el puerto de Mahón el crucero *Attilio Regolo*, y los destructores *Mitragliere*, *Fuciliere* y *Carabiniere*. El mismo día entraron en las aguas de Polensa los destructores *Orsa*, *Impetuoso* y *Pegaso*. Los capitanes de éstos dos últimos decidieron salir del puerto antes del plazo de 24 horas y fondear los barcos en alta mar. Los otros barcos, pasadas las 24 horas, fueron internados por las autoridades españolas. Los capitanes de las unidades estaban dispuestos a someterse a la decisión española prometiendo que ayudarían a las autoridades en el desarme de sus propios barcos para que éstos no pudieran salir de los puertos. Sin embargo expresaron a la vez su desacuerdo por el internamiento. Su argumento de referencia era el artículo 19 del convenio XIII de La Haya que establecía que la duración legal de las 24 horas podía ser prolongada por 24 horas más, si “*de la potencia neutral los navíos no reciben carbón sino veinticuatro horas después de su llegada.*”³⁴

Algunos días después llegaron también al puerto de Mahón la lancha de desembarco *M. Z. 780* y la lancha de la Cruz Roja *R. A. M. A.*, y al puerto de Barcelona, las lanchas de desembarco *M. Z. 778* y *M. Z. 800* que fueron internadas por las autoridades españolas a las 24 horas de fondear.³⁵

Por supuesto la medida del gobierno español causó una reacción violenta tanto por parte anglosajona como por parte italiana. Los diplomáticos de ambas partes se

³² Hayes en sus memorias también escribe sobre 11 barcos mercantes italianos. (Carlton J. H. HAYES, *Misión de guerra en España*, Buenos Aires, 1946, 238.)

³³ *Ibidem*.

³⁴ <http://www.cajpe.org.pe/RIJ/bases/instru/e13.htm> (artículo 19. del convenio XIII de La Haya, 18 de octubre de 1907.)

³⁵ José de YANGUAS MESSÍA, *La cuestión de los buques de guerra italianos internados en puertos españoles (1943-1945)*, Madrid, 1950, 19.

dirigieron con notas verbales a Gómez-Jordana.³⁶ Como argumento contra el internamiento todas mencionaron que, en el sentido del artículo 4 del armisticio italiano, los barcos estaban de viaje hacia los indicados puertos aliados y sólo tocaron puertos españoles para dejar en seguridad a los heridos y para abastecerse con combustible. Los gobiernos apelantes, aludiendo al mencionado artículo del armisticio, expusieron su expectativa según la cual España no pusiera obstáculos ante la salida de los buques de guerra italianos. Además esperaban también que los españoles abastecieran con combustible necesario los barcos en cuestión.³⁷

El ministro Jordana dio la respuesta a cada nota el 6 de octubre. En ésta expuso que su gobierno no podía cumplir la demanda del gobierno real de Italia y de los anglosajones visto que España se había visto obligada a internar los buques porque éstos no dejaron los puertos españoles tampoco a las 24 horas de su llegada. Jordana argumenta que el armisticio italiano es *res inter alios acta* para los neutrales y cuyo cumplimiento o no cumplimiento jurídicamente no afecta a los estados neutrales. Además, con el armisticio, por ser una simple cesión de las hostilidades que no era equivalente a la paz, seguían firmes para los neutrales los principios, los derechos y los deberes de la neutralidad. En cuanto a la prolongación del plazo de 24 horas (art. 19. del convenio XIII. de La Haya, 1907), España interpretó el artículo por un lado como *facultativo* y, por otro lado, como que había que mantenerse dentro de los términos de la neutralidad.³⁸

El 12 de octubre de 1943 Hayes, el embajador americano, entregó personalmente una nota nueva al ministro de asuntos exteriores en pro de los buques de guerra³⁹ a la que también Paulucci di Calboli se adhirió con una nota aparte. Jordana le prometió que los juristas del ministerio estudiarían el asunto y confiaba en una decisión que contentaría a los Aliados, pero a la vez, no ofendería los reglamentos del derecho internacional.⁴⁰ Aunque la diplomacia americana esperaba una resolución relativamente rápida, el asunto resultó tan complejo que perduró hasta enero de 1945. Al final, también los americanos aceptaron la propuesta de España que sometieran la cuestión a arbitraje.⁴¹

En enero de 1944 el embajador americano protestó por la no observación por parte española del acuerdo de volframio y añadió a eso también su queja por la retención de los buques italianos. A la protesta Jordana respondió en tono semejante: opinaba que los Estados Unidos ejercían una presión muy fuerte y que cuanto más tenían (los españoles), los americanos tanto más querían.⁴² El 3 de febrero de 1944 Hayes presentó de nuevo su moción para concluir los asuntos pendientes entre los dos

³⁶ La embajada de EE.UU., el 13 de septiembre, la de Gran Bretaña, el 15 de septiembre y la de Italia, el 27 de septiembre expresaron su protesta ante el Ministerio de Asuntos Exteriores español.

³⁷ YANQUAS MESSÍA, *op. cit.*, 19-20.

³⁸ *Ibidem*, 20.

³⁹ HAYES, *op. cit.*, 207. 238. 245.

⁴⁰ *Ibidem*, 207.

⁴¹ *Ibidem*, 326-327.

⁴² *Ibidem*, 245.

países. En primer lugar menciona el problema de los barcos de guerra italianos, en segundo lugar, la cuestión de los buques mercantes.⁴³

La cuestión de los buques de guerra –aunque el acuerdo entre los EE.UU. y España presupuso el arreglo de ésta– quedaba por solucionar y recibió esta tarea difícil José Félix de Lequerica, el nuevo ministro de asuntos exteriores.⁴⁴ Aunque tampoco él pudo normalizar en todos aspectos la relación ambivalente entre España e Italia, en el asunto pendiente de los barcos italianos dieron algunos pasos decisivos.

El embajador americano, Hayes acentuó ante Lequerica que con la restitución de los buques de guerra España podría manifestar también en la práctica su benevolencia hacia los Estados Unidos, visto que los Aliados podrían aprovechar los barcos restituidos en la guerra contra Japón. Sin embargo el ministro español y su gobierno mantenían su actitud, pero Lequerica prometió que si encontraran algunos argumentos compatibles con las leyes internacionales que justificaban la restitución de los barcos en cuestión, entonces las autoridades españolas no tardarían en el cumplimiento de la demanda.

Hayes y Lequerica se encontraron el 9 de octubre, el 2 y el 13 de noviembre. En estas ocasiones el ministro de asuntos exteriores aseguró al embajador que los buques de guerra dejarían en breve los puertos españoles, sin embargo no decidieron todavía la fecha exacta. Hayes ya proyectaba su salida de Madrid, pero la cuestión de los barcos quería solucionarla de todas maneras. Lequerica otra vez le prometió el adelantamiento del asunto y notó graciosamente que Hayes podría partir “*de España con los barcos de guerra italianos puestos en bandeja de plata*”.⁴⁵

Lequerica recurrió a un conocido doctor en derecho internacional, José de Yanguas Messía⁴⁶, para que él se encargara del arbitraje, si contra su propuesta no hacían objeción ni los anglosajones ni el acreditado embajador italiano.

Ninguna de las partes litigantes tuvo reclamación contra el jurista mencionado que gozaba de gran estima y prestigio profesional entre sus contemporáneos. Todos aceptaron que atribuirían a la decisión de Yanguas Messía valor de arbitraje y que, a base de ésta, acordarían el asunto de los buques de guerra italianos. Por fin, el arbitraje nació el 29 de diciembre de 1944. Para Yanguas Messía la cuestión tenía básicamente dos partes. Por un lado, tuvo que examinar si el gobierno español había internado los buques de guerra conforme al derecho. Por otro lado, tuvo que decidir si los buques en cuestión eran restituibles o no en aquel momento, y si lo eran, qué parte litigante tenía el derecho de poseerlos.

El punto de partida del jurista era el mencionado artículo 19 del convenio XIII de La Haya, según cuyo sentido las autoridades habían procedido teóricamente con justicia al internar los barcos italianos pasado el plazo de 24 horas después de la

⁴³ El tercer problema pendiente menciona la suspensión inmediata del transporte de volframio a Alemania; el cuarto punto pretende el cierre del consulado alemán en Tánger, la expulsión de los agentes nazis de territorios españoles y la prohibición de las acciones de sabotaje y de espionaje de los alemanes. El último punto de la lista prescribe la retirada de la parte restante de la División Azul. (HAYES, *op. cit.*, 251.)

⁴⁴ Lequerica, antes embajador en Vichy, siguió a Gómez-Jordana en la cartera de asuntos exteriores después de la muerte inesperada (agosto de 1944) de éste último.

⁴⁵ HAYES, *op. cit.*, 328.

⁴⁶ Yanguas Messía era profesor del Departamento de Derecho Internacional en la Universidad de Madrid y miembro del Instituto de Derecho Internacional. Antes, como embajador ante el Vaticano, desempeñó también un puesto diplomático.

llegada de aquellas unidades navales. Entonces, los capitanes aceptaron la decisión española con la objeción de que el gobierno español habría podido aplicar también el artículo complementario del mismo convenio, concerniente a la prórroga del plazo determinado, si los buques no tenían la posibilidad de recibir combustible suficiente para llegar al puerto más cercano de su nacionalidad.

Pues, por parte española el punto litigioso derivó de la interpretación del artículo 19, es decir, si esta regla obligaba a un país neutral a abastecer con combustible a buques de guerra beligerantes, o, por el contrario, los barcos tenían que proveerse a sí mismos. En caso de que los barcos no fueran capaces de eso, la segunda pregunta emergente era ¿tenían que respetar con rigurosidad el plazo de las 24 horas, o no?

Según Messía el problema fundamental derivó de que las partes interpretaron de diferente manera el artículo concerniente al abastecimiento de combustible. Mientras según los Aliados y la opinión italiana la provisión de los barcos era obligatoria, según los españoles era facultativa.

En realidad el laudo arbitral se limitó a la interpretación del mencionado artículo. Visto que este artículo no contenía la obligación en cuanto al abastecimiento de combustible, a base de eso el arbitraje pronunció que no existía ninguna orden que obligara un estado neutral a cumplir la provisión de los barcos beligerantes.

Otro argumento convincente de la posición española era que el cuarto artículo del armisticio entre los Aliados e Italia, al que ellos apelaban, para España era *res inter alios acta*. Más aún porque la guerra seguía contra Alemania y así para España quedaban vigentes las obligaciones que exigían las reglas de la neutralidad.

Otra observación del jurista español, que las partes litigantes no tomaron en consideración, era que desde el convenio de La Haya de 1907 habían pasado ya casi 40 años y había muchos cambios (la transformación del mercado libre, el nacimiento de la economía mixta, el aumento del control estatal, etc.) que directa o indirectamente tenían influencia sobre las decisiones militares. Cuando el convenio de La Haya nació era bastante fácil para los barcos conseguir el carbón necesario para llegar al puerto más cercano de su nación, mientras el estado neutral podía observar pasivamente este proceso sin infringir los criterios de la neutralidad.

En los años de la guerra el abastecimiento de combustible causó muchas dificultades a algunos países, sobre todo a aquellos que en sus propios territorios no disponían de suficientes materias primas. Durante la guerra mundial en España se hizo la distribución de los combustibles a través de racionamiento y el órgano distribuidor necesitaba la autorización del estado para vender combustible. Pero el estado podía negar tal autorización si eso no era compatible con su neutralidad o por eso el propio abastecimiento se mellaba. Messía consideraba justas ambas restricciones: la primera, por las obligaciones de la neutralidad, la segunda, por las necesidades de subsistencia del estado mismo, visto que en la guerra el petróleo era de primera importancia tanto para los beligerantes como para los neutrales.⁴⁷

El convenio de La Haya declaró también que en casos normales los buques beligerantes podían estacionarse en puertos neutrales sólo 24 horas. Visto que desde la llegada de los barcos italianos a puertos neutrales ya habían pasado quince meses esta condición ya no era vigente. Sin embargo, ¿cómo se podía resucitar un derecho ya caducado? Messía encontró la solución a este problema: propuso que contaran el

⁴⁷ YANGUAS MESSÍA, *op. cit.*, 23-24.

nuevo plazo desde la notificación del laudo arbitral que en duración era igual (24 horas) a la disposición de La Haya.

El arbitraje, a la aceptación del cual Hayes y Lequerica se obligaron en un acuerdo, nació el 29 de diciembre de 1944. El primer protocolo adjunto al acuerdo mencionado decretó que el laudo arbitral no entrara en vigor hasta que el embajador inglés, en representación de su gobierno, se adhiriera al acuerdo firmado por Hayes y Lequerica. El segundo protocolo ordenó que el ministro de asuntos exteriores español y el embajador americano comunicaran “conjuntamente a la Embajada italiana el contenido del dicho acuerdo.”⁴⁸ Por parte británica advino la adhesión al acuerdo hispano-americano el 6 de enero de 1945, mientras por parte italiana, el 9 de enero.⁴⁹

La publicación del laudo arbitral tuvo lugar el 14 de enero de 1945 en el salón de Goya de la Embajada de los Estados Unidos. En el análisis de Ludovico Gallarati Scotti⁵⁰ sobre el arbitraje de Yanguas Messía menciona entre las personas que estaban presentes en la ceremonia al subsecretario de Asuntos Exteriores español, a los encargados de negocios inglés e italiano y al consejero americano, Butterworth, en cuya presencia el jurista español pronunció la decisión oficial.⁵¹

En una explicación retrospectiva publicada en 1950 Messía anuncia que entre los asistentes no figuraba el subsecretario mencionado por Scotti. Además el jurista italiano omitió de su lista también el nombre de Hayes, cuya presencia era por supuesto indispensable para la notificación del arbitraje. Messía añade también que después de la lectura de la decisión él mismo se fue al Palacio de Santa Cruz⁵² donde también el ministro Lequerica firmó el documento.⁵³

Como he mencionado la publicación del laudo arbitral sucedió el 14 de enero. Pero Messía recuerda que según el proyecto original la publicación habría tenido que ocurrir el 13 de enero. Pero, por las malas circunstancias meteorológicas de las Islas Baleares, no era segura la llegada puntual de los buques que tenían la tarea de abastecer a los barcos italianos con combustible. La dilación de un día era suficiente para que el petróleo llegara a las unidades navales italianas, y así aquéllas, a 24 horas de la notificación del arbitraje, pudieron dejar los puertos españoles el 15 de enero de 1945.

Semejantemente a la protesta de Giuseppe Cosulich –mencionada a propósito de los barcos mercantes– también en el asunto de los buques de guerra podemos

⁴⁸ *Ibidem*, 28. En el anejo del acuerdo firmado por Hayes y Lequerica podemos encontrar la lista de los buques de guerra italianos (sus nombres, sus tipos y el puerto donde estaban fondeados). En el puerto de Mahón el acuerdo menciona 7 barcos (*Attilio Regolo* (crucero), *Mitragliere* (destructor), *Fuciliere* (destructor), *Carabiniere* (destructor), *Orsa* (torpedero), *M.Z. 780* (barcaza de desembarco), *R.A.M.A.* (lancha de salvamento), mientras en Barcelona estacionaban *M.Z. 878* y *M.Z. 880* (ambas barcazas de desembarco). Antes Yanguas Messía menciona estas últimas barcazas con los números 778 y 800. (*Ibidem*, 19.)

⁴⁹ El documento fue firmado por James Bowker y por Luciano Mascia. Éste último dirigió temporalmente los asuntos de la embajada italiana después del relevo de Paulucci di Calboli. (YANGUAS MESSÍA, *op. cit.*, 28-29.)

⁵⁰ No se confunda con el embajador italiano, Tommaso Gallarati Scotti que desempeñó su tarea diplomática en la capital española desde febrero de 1945.

⁵¹ Ludovico GALLARATI SCOTTI, *L'internamento di navi di guerra italiane nella Spagna*, Milán, 1948. Cita: YANGUAS MESSÍA, *op. cit.*, 10.

⁵² La sede del Ministerio de Asuntos Exteriores español en Madrid.

⁵³ YANGUAS MESSÍA, *op. cit.*, 10-11.

encontrar la indignación del gobierno fascista italiano. Pero esta vez no un particular, sino el representante de la *RSI*, Eugenio Morreale, manifestó su protesta. Cuando el agente de Mussolini llegó a saber el arbitraje del 14 de enero en una nota verbal se dirigió a Lequerica, expresando su profunda desaprobación.⁵⁴ De la declaración del 19 de enero del subsecretario de Asuntos Exteriores americano supo Morreale que los barcos reclamados –como era de esperar– fortalecerían la flota de los Aliados, por consecuencia eran utilizables también contra la república fascista italiana. Es decir, con este paso el gobierno español favoreció a los enemigos de la *RSI* y por eso, en nombre de su gobierno, Morreale presentó su reclamación ante el ministro de asuntos exteriores español.

Lequerica en su respuesta a Morreale adjuntó la copia del laudo arbitral de Yanguas Messía, en cuyo sentido el gobierno español disolvió el internamiento de los buques de guerra italianos. Para justificar la legitimidad de la decisión Lequerica alude al artículo 19 del convenio XIII de La Haya.⁵⁵

La importancia del debate diplomático desencadenado a propósito de los buques italianos la muestra también el hecho de que entre las quejas de los diplomáticos anglosajones contra España –como hemos visto– desde 1943 hasta 1945 siempre estaba al orden del día este asunto pendiente. Junto a la pretensión de la suspensión del transporte de volframio a Alemania, la expulsión de los agentes nazis de España, el cierre del consulado alemán en Tánger, la prohibición de la actividad de sabotaje y de espionaje de los alemanes y el regreso de la División Azul del frente oriental, también la normalización del asunto de los barcos italianos figuraba en "*la lista negra*" de los Aliados contra España, como garantía y prueba de la benevolencia del país ibérico hacia las potencias aliadas.

⁵⁴ AMAE, R.3219. Exp. 6. Nota verbal de Morreale a Lequerica, Madrid, 29 de enero de 1945. (No. 401.)

⁵⁵ AMAE, R.3219. Exp. 6. Lequerica a Morreale, Madrid, 1 de febrero de 1945.

KATONA ESZTER

A spanyol kikötőkben horgonyzó olasz hajók kérdése (1943-45)

Az 1943. szeptemberi olasz kapituláció után Olaszország politikailag kettészakadt, s a félszigeten párhuzamosan két állam jött létre. Róma nyílt várossá nyilvánításával a Brindisibe menekült Badoglio-kabinet képviselte a *hivatalos* Olaszországot, azonban a fasizmus július 25-i bukásával még nem fejeződött be Mussolini politikai pályafutása sem. Fogságából kiszabadítva a németek egy észak-olasz bábkormány, az Olasz Szociális Köztársaság vezetésével bízták meg. Ezáltal Olaszországban 1943 szeptembere és 1945 áprilisa között két párhuzamos kormány létezett egyidejűleg, s ez nemzetközi szinten természetesen felvetette az elismerés kérdését. Mussolini fasiszta köztársaságát német nyomásra a tengely csatlós országai elismerték, azonban Spanyolország nem állt be a sorba. Ennek ellenére Madrid szemet hunyt egy félhivatalos olasz fasiszta képviselőt spanyolországi tevékenysége fölött, s ennek köszönhetően a kettős diplomácia szinte zavartalanul működött egészen Mussolini haláláig.

Ebben a furcsa diplomáciai helyzetben vetődött fel a spanyol vizeken horgonyzó olasz kereskedelmi- és hadihajók ügye. Az Olaszországgal 1943. szeptember 3-án megkötött fegyverszüneti egyezmény 4. cikkelye kimondta, hogy az olasz kormány köteles hadiflottáját és légierjét haladéktalanul átadni „a szövetséges főparancsnokság által megjelölt helyeken és az általa meghatározott részletes leszerelési előírások szerint.” Ennek értelmében mind a hivatalos olasz kormány, mind a szövetségesek követelték Spanyolországtól a spanyol vizeken állomásozó olasz hajók kiadását. Az 1907-es hágai konferencia XIII. egyezményének 19. cikkelyére hivatkozva azonban a spanyol hatóságok a hajók kikötőbe érkezésétől számított 24 óra leteltével a hajók internálása mellett döntöttek.

A kérdés tehát mind diplomáciai, mind jogi szempontból igen kényes ügynek bizonyult. Franco újabb dilemma előtt állt: kiadja-e, vagy sem a hajókat? Ha a kiadás mellett dönt, melyik olasz kormánynak van jogosultsága a hajókra? A kereskedelmi hajók ügyében hamarabb sikerült megállapodni, azonban a hadihajók ügye egészen 1945 januárjáig napirenden maradt.

A tanulmány az olasz és a spanyol külügyi levéltárak e témára vonatkozó iratainak felhasználásával igyekszik bemutatni az elhúzódó tárgyalásokat, valamint azok eredményét.