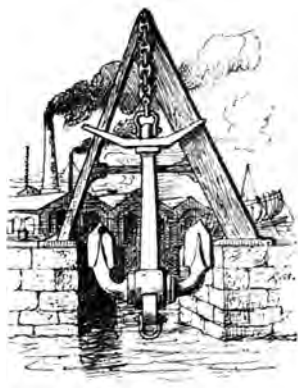


NOTAS SOBRE LA MARINA DE VICHY (V): EL FIN. TOLÓN

Joaquín RUIZ DÍEZ DEL CORRAL



La Operación «Atila»



UNQUE el armisticio franco-alemán garantizaba que Alemania no se apropiaría de la flota francesa ni durante la guerra ni al acabar esta, lo cierto es que desde el día mismo de su firma Hitler ya contemplaba una previsión muy distinta. El 10 de diciembre de 1940 dictó la Directiva núm. 9, en la que se plasmaba la denominada Operación «Atila», proyectada minuciosamente para apoderarse de la totalidad de la Francia no ocupada y de la flota francesa en el supuesto de que se produjera una rebelión en las posesiones francesas norteafricanas o del África Occidental. Recordemos que el armisticio permitía a Francia conservar su imperio colonial. La directiva preveía ocupar el territorio

metropolitano, desarmar al ejército del armisticio, apoderarse de los aeródromos militares, de todas las unidades de la Marine Nationale y de los puertos de la zona libre, especialmente el de Tolón, principal base naval francesa.

Los desembarcos anglo-norteamericanos en el África del Norte francesa los días 8 y 9 de noviembre de 1942, relatados en la anterior entrega, constituyeron el golpe de gracia a la Francia de Vichy. El primer día de los desembarcos, el 8 de noviembre, Hitler había convocado en Berchtesgaden al primer ministro Pierre Laval, circunstancia que aprovecharon los partidarios de reemprender la guerra junto a los aliados, encabezados por el general Maxime Weygand y el secretario de Estado (ministro) de Marina, contralmirante Gabriel Auphan, para intentar convencer al jefe del Estado, mariscal Pétain, de que marchara al África del Norte francesa para desde allí reanudar la guerra contra Alemania. En Vichy se produjo un tira y afloja entre defensores de una u otra postura; el mariscal pareció decidirse a favor de los partidarios



El mariscal Pétain y el almirante Darlan.

de reanudar la lucha, pero dudó. Como ya sabemos, el almirante Darlan, que poco antes había sido designado sucesor de Pétain y jefe de las Fuerzas Armadas, se había desplazado a Argel el 5 de noviembre, donde le sorprendieron los desembarcos, y allí, en la mañana del 10, después de dos días de confusión, intrigas y vacilaciones, acordó con los aliados el cese de hostilidades en todo el teatro de operaciones norteafricano, comunicándolo a Vichy, de donde confiaba recibir una ratificación oficial. En un primer momento, Pétain pareció que iba a confirmarlo, pero Laval llamó desde Alemania y le pidió no hacerlo, amenazando con dimitir de su cargo en caso contrario. La ambigüedad y la confusión se instalaron en Vichy. El mariscal, temeroso de la reacción alemana, que con toda seguridad hubiera sido de una terrible contundencia, se echó atrás. Aunque los partidarios de la colaboración parecieron llevarse el gato al agua, Auphan no cejó en sus propósitos y se puso en contacto varias veces con Darlan, dándole a entender que en el fondo el mariscal estaba de acuerdo con su decisión. Por la noche llegaron nuevas noticias desde Alemania: Laval había cedido ante las presiones de Hitler, dándole carta blanca para que las fuerzas armadas del Eje ocuparan el protectorado francés de Túnez, para desde allí tratar de rechazar los desembarcos aliados.

Como respuesta a la nueva situación en el Norte de África, y adelantándose a cualquier posible movimiento de Vichy, el 11 de noviembre se desencadenó con germánica precisión y eficacia la Operación «Atila». Unidades mecanizadas del Ejército alemán entraron en la zona libre para, como Hitler

conde Jean de Laborde, por todos conocido en la Marina como *le compte Jean*. Con 64 años, De Laborde había estado a punto de pasar a la reserva, pero los desembarcos norteafricanos aconsejaron confirmarle en su puesto. Pionero de la Aeronáutica Naval y con una brillante carrera, el almirante tenía una mala relación con Darlan pues, siendo más antiguo, fue este el nombrado, primero, jefe de Estado Mayor, y después, almirante de la Flota. Enérgico, colérico incluso, Mers el-Kebir le provocó una furibunda anglofobia. El almirante arbolaba su insignia en el acorazado *Strasbourg*, un magnífico barco de más de 26.000 toneladas, con un armamento principal de ocho cañones de 330 mm montados en dos torres proeles cuádruples, similar a los británicos tipo *Nelson*. Además, integraban la Flota de Alta Mar los cruceros pesados *Algérie*, *Dupleix* y *Colbert*, los cruceros ligeros *Marsellaise* y *Jean de Vienne* y trece destructores. Mandaba los cruceros el vicealmirante Lacroix, asumiendo personalmente el mando de los cruceros pesados que conformaban la primera división; los dos cruceros ligeros formaban la segunda división, al mando del contralmirante Blehaut. Por último, los destructores de la Flota de Alta Mar estaban encuadrados en la Tercera Escuadra Ligera, al mando del contralmirante Negadelle.

El segundo grupo de unidades dependía del vicealmirante André Marquis, prefecto marítimo de Tolón, y estaba compuesto por el viejo acorazado *Provence*, el transporte de hidroaviones *Commandant Teste*, seis destructores y ocho submarinos. Un tercer grupo, también dependiente del almirante Marquis, era el formado por los barcos en custodia por el armisticio: el acorazado *Dunkerque*, gemelo del *Strasbourg*, el crucero pesado *Foch*, el ligero *La Galissonniere*, catorce destructores y diez submarinos. Muchos de los buques de Marquis estaban siendo sometidos a reparaciones, sus dotaciones estaban muy reducidas y carecían casi por completo de combustible. A esta fuerza naval había que añadir un número considerable de avisos, cañoneros, patrulleros, dragaminas, buques auxiliares y un más que nutrido tren naval.

A las 06:00 del 11 de noviembre, el almirante Auphan, infructuosamente empeñado en lograr de Pétain un giro radical en su política de guerra, envió un teletipo al almirante Marquis, al que, entre las amplias atribuciones que como prefecto marítimo tenía encomendadas, le correspondía la defensa terrestre de la base y de su zona de influencia, dándole instrucciones para el momento en el que los alemanes llegaran a Tolón: «Evitando cualquier derramamiento de sangre, debe oponerse a la entrada de tropas alemanas en cualquier dependencia de la Marine Nationale y, sobre todo, tiene que impedir la apropiación de cualquiera de los barcos allí surtos, negociando y tratando de llegar a acuerdos y, en el supuesto de no alcanzarlos, hundir los barcos». Como ya se ha dicho en entregas anteriores, en ese mismo sentido Darlan, el 24 de junio de 1940, había dado la orden a los jefes de las fuerzas navales de hundir sus barcos antes de que estos cayeran en manos de alemanes o italia-

nos. Y esa orden nunca fue revocada. Darlan, pasadas la 15:00 del 11 de noviembre, hizo un llamamiento al almirante De Laborde, exhortándole a salir de Tolón con sus barcos para llevarlos a Dakar, en el África Occidental francesa. De Laborde, que no podía ver a Darlan, contestó escuetamente: *merde*. La situación en Tolón se volvía cada vez más tensa. Los marinos franceses vivían un momento difícil, un personal desgarrado, divididos entre su lealtad al viejo y titubeante mariscal y su deseo de reemprender la guerra contra Alemania aprovechando la nueva situación imperante en las posesiones norteafricanas. Incluso algunas dotaciones reclamaron salir rumbo al África del Norte, debiendo ser tranquilizadas por sus oficiales. Cuando parecía que el día no iba a traer más novedades, sobre las 23:00 un representante del Alto Mando alemán se entrevistó con los almirantes Marquis y De Laborde para comunicarle que si bajo palabra de honor se comprometían a defender Tolón de un posible ataque aliado, el *führer* empeñaba la suya en que la ciudad, sus fortificaciones, el arsenal y los buques de la Marine Nationale no fueran ocupados por la Wehrmacht. Ambos almirantes aceptaron. Difícilmente podrían haber hecho otra cosa, pues con los alemanes en puertas y sin cobertura aérea que oponer a la Luftwaffe hubiera sido muy difícil forzar la salida de la flota, con muchas unidades en reparación y con dotaciones reducidas. Y el encendido de las calderas se habría sido detectado inmediatamente por la aviación alemana. Se necesitaba un tiempo para poder aparejar sobre todo los barcos grandes, del que ya no se disponía. Informado Auphan del acuerdo, se lo comunicó a Darlan a través de un código cifrado solo por ellos conocido, asegurándole que no dejaría que los barcos de Tolón salieran a luchar contra los aliados y pidiéndole que con-



Almirante Auphan.

venciera a los anglo-norteamericanos de abstenerse de cualquier acción contra Tolón: si no había ataque aliado, tampoco lo habría alemán, salvaguardándose así la escuadra, lo que llevó a una especie de «neutralización» de Tolón que, como hemos de ver, no fue más que un momentáneo espejismo.

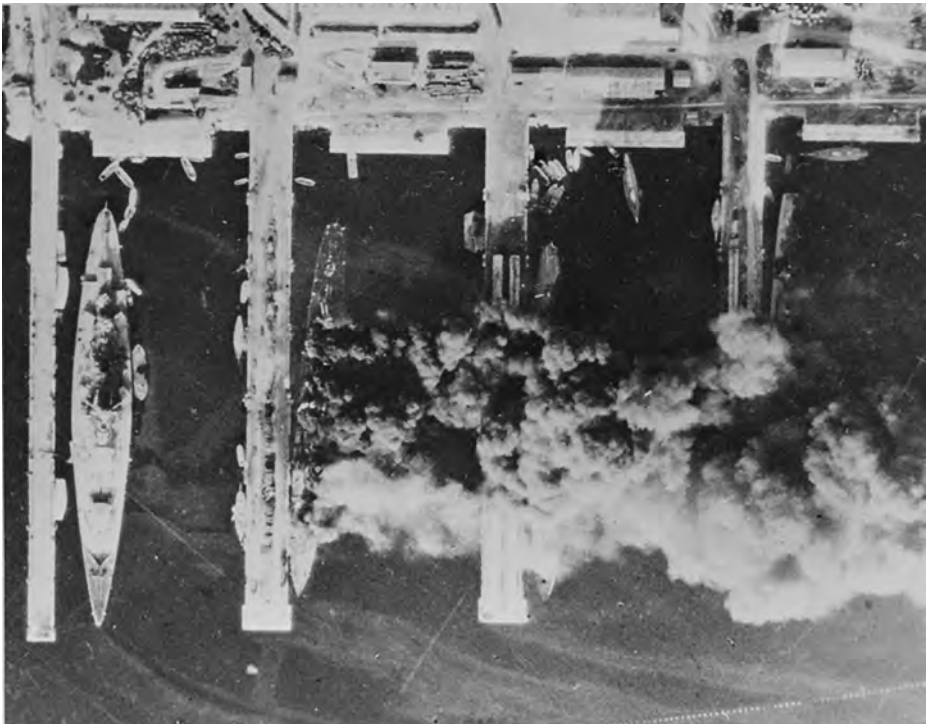
En cualquier caso, y para evitar que la escuadra pudiera caer en manos de los alemanes, desde el día 14 se desarrollaba el plan de hundimiento previsto desde 1940. El contralmirante Guerin, jefe de Estado Mayor de la Fuerza de Alta Mar, y el vicealmirante Marquis ultimaron las instrucciones para ejecutar la orden de Auphan de autohundimiento, adoptando todas las previsiones para llevarla a cabo. Echar a pique o destruir un barco de las características de los que estamos hablando no es fácil, exige una actuación enormemente compleja, por lo que en los buques se impartieron conferencias, se llevaron a cabo demostraciones de los procedimientos a seguir llegado el caso de tomar tal medida, se adiestró al personal encargado de llevarla a cabo y se comenzó la colocación de explosivos a bordo. El nuevo secretario de Estado de Marina, almirante Abrial, que sustituyó desde el día 18 a Auphan, dimisionario ante la negativa de Pétain de desplazarse al África del Norte, realizó una visita relámpago a Tolón el día 23, reiterando la orden de autohundimiento. Puede decirse que el día 25 todo estaba dispuesto para evitar que los alemanes pudieran apoderarse de tan valioso botín.

La Operación «Lila»

La versión definitiva de la Operación «Atila», su culminación, recibe el nombre de Operación «Lila», y tiene como único objetivo hacerse con la totalidad de la flota francesa de Tolón. La operación se encomendó, principalmente, al Primer Cuerpo Blindado de las Waffen-SS, que a las 23:00 del día 26 de noviembre se puso en marcha formando dos columnas. La primera, estacionada en Aix, en Provençe, debía recorrer unos 100 kilómetros hasta entrar en Tolón por el Este, con el fin de apoderarse del fuerte Lamalgue, capturar al almirante Marquis, que tenía allí su cuartel general, y ocupar la Base de Submarinos de Mourillon. La segunda columna debía recorrer unos sesenta kilómetros desde su lugar de concentración en Gémenos, para ocupar la Base Aeronaval de Saint-Mandrier y entrar en el arsenal por el Oeste, que era donde estaban los principales barcos de la Fuerza de Alta Mar, apoderándose, además, de los fuertes y baterías de costa. Inmediatamente después, otras dos columnas blindadas debían entrar en el arsenal por el Oeste, principalmente por la puerta de Castingneau, para ocupar los muelles, diques y todos los barcos que pudieran. Las columnas avanzaron en la noche sin encontrar resistencia y al atravesar las pequeñas poblaciones fueron cortando la comunicación telefónica de los puestos de la Gendarmería, evitando así que estos pudieran dar la alarma.

En la madrugada del 27 de noviembre, el cónsul general alemán en Vichy, Roland Krug von Nidda, se desplazó a la residencia del primer ministro Laval en Châteldon, próxima a Vichy, donde a las 04:30 le hizo entrega de una carta de Hitler en la que este le comunicaba su intención de desmovilizar a la totalidad del ejército francés del armisticio, de ocupar Tolón y de apoderarse de la escuadra, justificando la violación del acuerdo por haber sido informado de la intención de numerosos generales y almirantes franceses de reemprender de inmediato la guerra junto a los aliados.

Pocos minutos antes, los primeros blindados alemanes de la columna Este habían llegado al fuerte Lamalgue. El oficial de guardia trató de ganar tiempo demorando su entrada, pero la actitud de los alemanes no dejó dudas: si no se les franqueaba el paso de inmediato, echarían la puerta abajo y entrarían violentamente. Los alemanes irrumpieron en el fuerte deteniendo al almirante Marquis, pero cometieron el error de no cortar las líneas de teléfono, lo cual fue aprovechado para hacer una llamada alertando al jefe del arsenal, contralmirante Dornon, quien a su vez avisó al *Strasbourg*, contando lo que estaba



Cruceros *Strasbourg*, *Colbert*, *Algérie*, *Marseillaise*.

sucediendo al jefe de Estado Mayor de la Fuerza de Alta Mar, almirante Guerin; este despertó a De Laborde, de su mismo empleo, que dormía a bordo. Indignado ante lo que consideraba como una falta a la palabra dada por los alemanes, a las 04:57 ordenó zafarrancho de combate a todos los barcos. Gran parte de la dotación del *Strasbourg* desembarcó y, para evitar que el acorazado fuera abordado por los alemanes, fue separado unos metros del muelle.

Un poco antes de la toma del fuerte Lamalgue, los blindados alemanes entraron en la zona de Mourillon por las puertas Norte y Baseilles, ocupando esa parte del arsenal y emplazando numerosas ametralladoras y cañones. En la Base de Submarinos se dio la alarma y se intercambiaron disparos con los alemanes. Cinco submarinos forzaron la salida de la base sobre las 04:50. Luego veremos qué sucedió. El estrépito de las detonaciones alertó a los barcos próximos. Por el Oeste, la columna alemana ejecutó sus planes con rapidez y precisión. A las 04:30 entró en Saint-Mandrier y en poco menos de cuarenta minutos ocupó los muelles, las fortificaciones y las baterías de costa. Mientras tanto, la Luftwaffe sobrevolaba la zona lanzando bengalas iluminantes. Las dos columnas germanas confluyeron en el centro de la gran Base Naval sobre las 05:20. Poco después, una segunda oleada de la Wehrmach entró al arsenal forzando la puerta de Castigneau.

La evasión de los submarinos

En este punto, debemos hacer un paréntesis para referirnos a la odisea protagonizada por cinco submarinos que, ante la irrupción de los alemanes, consiguieron, precipitadamente, hacerse a la mar desde Mourillon. Cuando los alemanes entraron por la puerta Norte, el oficial de guardia pudo avisar al capitán de fragata Bary, jefe de la Flotilla de Submarinos, quien dio la alarma a sus barcos. Días antes, varios comandantes de submarinos acordaron que en el caso de producirse un ataque alemán se harían a la mar para salir de la ratonera en la que iba a convertirse Tolón. Así, cinco de ellos salieron a toda máquina: dos de 1.379 toneladas, el *Casabianca* (capitán de corbeta L’Hermínier) y el *Glorieux* (capitán de corbeta Meynier); uno de 974 toneladas, el *Marsouin* (teniente de navío Mine), y dos pequeños de 597 toneladas, el *Venus* (teniente de navío Crescent) y el *Iris*, cuyo comandante, el capitán de corbeta Coulomb dormía en tierra, por lo que asumió el mando su segundo comandante, el teniente de navío Degé.

Sobre las 04:45 los disparos alemanes despertaron a las dotaciones de los submarinos, que o dormían a bordo o lo hacían en los alojamientos de tierra. Estos, a toda prisa se dirigieron a sus barcos. A las 05:10, aunque no todo el personal pudo incorporarse, los submarinos se pusieron en marcha encabezados por el *Casabianca*, navegando muy próximos a los diques que cierran la

dársena y sin sufrir grandes contratiempos, pues los alemanes, sorprendentemente, no estacionaron blindados en la zona, cuyo fuego hubiera podido ser fatal. Los submarinos tuvieron que franquear dos barreras de cierre de la rada que solo podían ser abiertas empleando remolcadores. Estos procedieron a hacerlo, pero la demora en la marcha fue aprovechada por la Luftwaffe, que bombardeó con furia a los fugitivos, aunque sin alcanzarlos, por lo que, zarandeados pero indemnes, traspasaron las redes. Los submarinos comenzaron a hacer inmersión, pero uno de ellos, el *Venus*, a pesar de la amenaza aérea, continuó en superficie. Conminado a sumergirse, su comandante, el teniente de navío Crescent indicó que iba a hundir su barco en cumplimiento de las órdenes recibidas en Tolón. La dotación abandonó en un bote el submarino, quedando a bordo el comandante y el segundo para abrir los grifos de fondo. Poco después fueron recogidos por el bote, y en unos minutos el *Venus* bajó al abismo. El *Casabianca* y el *Marsouin* consiguieron llegar a Argel el día 30; el *Glorieux*, después de hacer escala en Valencia, llegó a Orán también el día 30. Los tres reemprenderán la lucha junto a los aliados. El pequeño *Iris* logró arribar a Barcelona el día 28. Permanecería internado en España hasta el fin de la guerra.



Almirante De Laborde.

El hundimiento

En Vichy, Laval había acabado imponiendo su política de colaboración con Alemania. Sus principales antagonistas fueron anulados: Weygand fue deteni-

do por los alemanes y Auphan no pudo más que dimitir. Por eso, sobre las 05:30 del dramático 27 de noviembre, Laval, a través del jefe de Estado Mayor de la Marina, almirante Le Luc, llamó a Tolón para intentar dar marcha atrás el hundimiento. La confusión reinante en la base impidió que el mensaje se difundiera. A esa misma hora, y tras ser informado por Dornon de que la segunda oleada alemana había entrado en el arsenal, el almirante De Laborde ordenó hundir la escuadra. Desde el *Strasbourg*, por radio y a través de señales ópticas, se repitió monótonamente la orden *Saborder... saborder... saborder...*, que fue recibida por todos los buques, en los que febrilmente se activó la fase final del proceso de autohundimiento al colocarse los últimos explosivos, barrenándose los cascos, abriéndose los grifos de fondo y procediéndose a la destrucción de artillería, máquinas y equipos.

Aproximadamente a las 05:45, un solitario blindado alemán, seguido de fuerzas de Infantería, hizo su aparición en el muelle en el que estaba el *Strasbourg*, y sin previo aviso disparó contra el acorazado, al que alcanzó en una de sus torres cuádruples de 130 mm, causando la muerte al teniente de navío Fay, que supervisaba la destrucción de la pieza. Las ametralladoras pesadas de popa contestaron al fuego, haciendo varios muertos a los asaltantes y poniendo en fuga al carro de combate. Los alemanes, mientras tanto, habían irrumpido en toda la extensión del arsenal; en la oscuridad fueron sorteando el dédalo de muelles, diques e instalaciones de la gran Base Naval con el fin de apoderarse de la flota francesa. No lo consiguieron, pues, aunque los marinos franceses no opusieron una resistencia violenta a los alemanes, ya habían dado todos los pasos necesarios para hundir o destruir sus barcos.



Colbert y Strasbourg.

A eso de las 06:00 comenzó el hundimiento generalizado. Unos barcos se hundieron sin estrépito; otros lo hicieron entre el estruendo de las explosiones que rasgaban sus cascos y las humaredas de los incendios que se elevaban al cielo. Los alemanes se dirigieron al *Strasbourg* para hacerse con él, pero al estar tan separado del muelle no pudieron subir a bordo; desde tierra, a gritos, exigieron la entrega del acorazado y, también a gritos, les respondió el propio almirante De Laborde que el barco se estaba hundiendo. Y así era, puesto que ya embarcaba miles de toneladas de agua y en pocos minutos descansaba sobre el fondo.

Algo parecido sucedió con otros muchos barcos. Los alemanes embarcaron en el *Provence* sobre las 06:10, pero ya a las 06:20 comprobaron que se escorbaba a babor silenciosamente, pues el sabotaje se realizó sin explosivos. A esa misma hora, en el crucero pesado *Foch*, que estaba desarmado, se abrieron los grifos de fondo y comenzó su rápida inundación. Mientras atronaban las explosiones del *Strasbourg*, los alemanes llegaron al *Colbert*; desde el portalón, el segundo comandante intentó disuadirlos de su empeño, aunque la mejor disuasión vino dada por la lluvia de metralla que cayó en todas direcciones tras las violentas explosiones que se sucedieron a proa del crucero. Junto al *Colbert* estaba atracado el crucero pesado *Algérie*, ya medio hundido y después de haber saltado por los aires sus dos torres proeles. Pasadas las 06:15 los alemanes subieron a bordo, pero se les convenció de que el barco iba explotar, por lo que a toda prisa desembarcaron, no sin antes haber detenido al almirante Lacroix, que izaba su insignia en el crucero. Poco después se desencadenó un gran incendio en el barco que provocó sucesivas explosiones de torpedos y munición. No quedó extinguido hasta pasados varios días. En el también crucero pesado *Marseillaise*, atracado detrás del *Algérie*, a las 06:20 se abrieron los grifos de fondo y se encendieron las mechas de las cargas dispuestas a lo largo de su eslora. En pocos minutos el barco, sumido en un pavoroso incendio y con una escora de más de 30°, quedó acostado sobre el fondo. A las 06:20 los alemanes entraron en el *Dupleix* y pudieron detener la iniciada inundación, pero no repararon en que las mechas de los explosivos ya habían sido encendidas, por lo que desembarcaron creyendo que el crucero estaba a salvo. A las 08:30 explotaron los pañoles de munición y a las 11:00 los de torpedos, convirtiendo al magnífico barco en un montón de chatarra humeante. Los cruceros ligeros *La Galissonnière* y *Jean de Vienne*, que estaban en obras de carena, corrieron la misma suerte que el resto de los barcos de la flota, pues antes de las 06:30 explotaron las cargas que a bordo tenían diseminadas.

El acorazado *Dunkerque*, orgullo de la Marina gala, se encontraba en dique seco reparando los graves daños sufridos en Mers-el-Kebir; esta circunstancia no le evitó correr la misma suerte que el resto de los barcos: pasadas las 07:00 comenzaron las explosiones en el acorazado, que destruyeron por completo su artillería pesada y máquinas. Igual destino siguieron los destructores de la



Marsellaise.

Tercera Escuadra Ligera, los adscritos a la Prefectura Marítima y los que estaban en guarda de armisticio. Sobre las 07:10, ya abandonados por sus dotaciones, comenzaron a hundirse entre el estrépito de las detonaciones. Y también los submarinos, avisos, patrulleros, remolcadores y buques auxiliares. A las 08:00 el drama se había consumado. Tres acorazados, siete cruceros, veintinueve destructores, doce submarinos, cuatro avisos coloniales, un transporte de aviación, once patrulleros e innumerables embarcaciones menores estaban perdidos para siempre. Bajo la densa humareda que envolvía Tolón, gran parte de la que fuera la cuarta marina de guerra más poderosa del mundo, el orgullo de Francia, la heredera de la gloriosa Royal, no era más que chatarra, más de 235.000 toneladas de ennegrecida y humeante chatarra.

Mers el-Kebir y Dakar demostraron lo equivocado de la política británica con la Francia derrotada del armisticio. Sin esas agresiones, que causaron cientos de muertos y que generaron un profundo sentimiento anglófono en la Marina francesa, casi con seguridad, una vez que los alemanes hubieron violado el armisticio invadiendo la zona libre, la flota habría zarpado de Tolón en demanda de los puertos del África del Norte francesa, para desde allí reemprender la guerra contra el Eje.

Una política inteligente hubiera conseguido mejores resultados, como los obtenidos con la escuadra francesa que estaba en Alejandría en la fecha de la

firma del armisticio, la «Fuerza X», que tras el acuerdo entre los almirantes Cunningham y Godfroy fue sometida a una especie de neutralización, de la que salió para unirse a los aliados una vez invadida la Francia libre.

En cualquier caso, creo que es necesario terminar esta crónica destacando que los marinos franceses cumplieron fielmente su palabra de que la flota no caería en manos del Eje. Pagaron un precio amargo por ello.

BIBLIOGRAFÍA

Almanacco Navale 1943-XXI. Milán, 1943.

La Marina francesa desde el armisticio. Editado por el Almirantazgo francés. Lyon, marzo de 1941.

La Marine Française Dans la Seconde Guerre Mondiale. Almirante Auphan y Jacques Mordal. Editions France-Empire. París, 1976.

Campaignes Lointaines. Dans les replis du Dragon. Capitán de corbeta Jean Sommet. L'Atelier du Grésivaudan. Gières, mayo de 1998.

NOGUÈRES, Henry: *El suicidio de la Flota francesa*. Editorial Herrero, S. A. México, septiembre de 1962.

DE LA SIERRA, Luis: *La Guerra Naval en el Atlántico*. Editorial Juventud, 2.^a edición, Barcelona, 1982.

— *La Guerra Naval en el Mediterráneo*. Editorial Juventud, 2.^a edición, Barcelona, 1984.

DE BELOT, R.: *La Guerra Aeronaval en el Mediterráneo (1939-1945)*. Editorial Naval, Madrid, 1983.

PLANELLS, Antonio J.: *Pétain. Mariscal de Francia*. Editorial Viena, Barcelona, junio de 2000.

<http://naval-history.net>

<http://uboat.net>

<http://algeroismentvotre.free.fr/>

El *Juan Sebastián de Elcano* en la bahía de Cádiz. (Foto: R. López).

