

INTERNAMIENTO EN MAHÓN DE BARCOS ITALIANOS

Manuel NADAL DE UHLER



(Retirado)



N la mañana del 10 de septiembre de 1943, la población de las riberas del puerto de Mahón, desde el castillo de San Felipe hasta los muelles de la ciudad y desde la fortaleza de La Mola hasta la isla Pinto, vieron sacudida su calma todavía veraniega por la entrada en la ría de varios buques de guerra arbolando la bandera italiana.

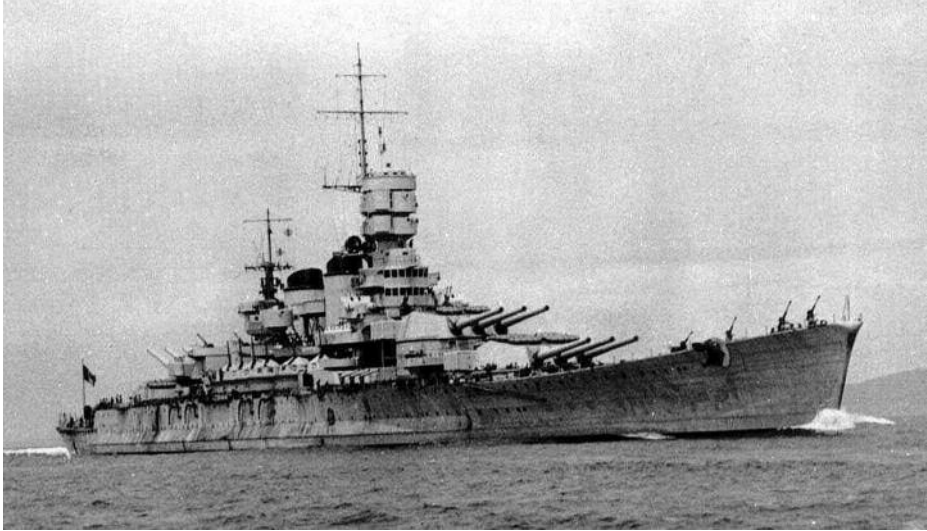
Desde muy temprano corrían rumores que hablaban del hundimiento del acorazado *Roma*, de la Regia Marina, en aguas entre Cerdeña y Menorca. El vigía de La Mola avistó pronto varios buques de guerra dirigiéndose a Mahón y en seguida se corrió la voz de que venían perseguidos por la aviación alemana. Los habitantes de Villacarlos (Es Castell) creyeron oír el ruido

de las explosiones de las bombas tudescas y el sonar de la artillería antiaérea de los barcos italianos...

El caso es que a media mañana la noticia había corrido como la pólvora y todas las casas y miradores con vistas al puerto estaban repletos de una expectante multitud.

En efecto, pronto comenzaron a entrar los buques avistados: un crucero (*Attilio Regolo*) y tres destructores (*Mitragliere*, *Fuciliere* y *Carabiniere*) con el agresivo y a la vez airoso aspecto que les daba su inconfundible diseño italiano y con la pintura de camuflaje propia de tiempos de guerra. Fueron llegando lentamente y pronto se advirtió que llevaban sus toldillas cubiertas con banderas, y que estas cubrían los cuerpos de muertos y heridos rescatados del naufragio del *Roma*.

Amarrados ya los buques en la plana de cala Figuera, frente al Fonduco, se produjo durante toda la mañana una continua procesión de embarcaciones menores entre estos y la isla del Rey, donde los muchos heridos del *Roma* y de



Acorazado *Roma*. (Foto: www.wikipedia.org).

los demás barcos recién fondeados eran trasladados al hospital militar situado en el pequeño islote en medio del puerto.

Por lo demás, la historia es bien conocida: una vez firmado el armisticio entre Italia y las potencias aliadas —que significaba la salida de la Segunda Guerra Mundial del país mediterráneo y que implicaba, entre otras cosas, la entrega a los anglo-americanos de la flota italiana—, una agrupación de la misma, encabezada por el *Roma*, intentaba desde La Spezia dirigirse a la base de La Maddalena, al norte de Cerdeña, para desde allí arrumbar posiblemente a Bona (Argelia) o a otro puerto aliado donde hacer efectiva dicha entrega, cuando fue sorprendida por la aviación de sus hasta entonces aliados alemanes y a partir del armisticio enemigos, que la persiguió y bombardeó, causando la explosión y pérdida del acorazado. Algunos de los barcos que la acompañaban y que sobrevivieron al ataque recogieron del agua muertos, naufragos y heridos y decidieron dirigirse al puerto neutral más próximo, Mahón, en la isla española de Menorca.

Los motivos exactos de dicha decisión se desconocen, aunque lo alegado por parte italiana fue la intención de desembarcar heridos y fallecidos.

No podían, por otra parte, continuar hacia la base de La Maddalena, pues había caído ya en manos alemanas, hecho del que la flota había sido informada poco antes del bombardeo. Y es posible que dirigirse hacia Bona u otra base aliada les pareciera algo arriesgado, habida cuenta de la distancia a recorrer y del ataque sufrido, además, posiblemente, de no hacerles demasiada gracia a los mandos italianos entregar sus barcos a los aliados. Hay que tener

en cuenta que el armisticio, cuyas condiciones le afectaban en gran medida, cogió por sorpresa a la Marina italiana, que no había tenido ninguna noticia previa, y causó en la flota desconcierto, confusión y gran indignación. En resumen, alcanzar Menorca les permitía al menos ganar tiempo antes de tomar una decisión definitiva.

Entrados en Mahón, los buques italianos permanecieron internados hasta enero de 1945.

Sobre el hecho en sí se ha escrito lo suficiente y es sobradamente conocido. En esta misma REVISTA, un artículo de José María Barceló Fortuny, conocido columnista naval mallorquín, publicado en el número de agosto-septiembre de 2006, narra con cierto detenimiento este episodio naval, del que aún se conserva en Menorca un vívido recuerdo. Sin embargo, no se han explicado suficientemente las causas y los motivos del prolongado internamiento de los barcos y de su posterior salida, y eso es lo que vamos a tratar de exponer en las líneas que siguen. Para ello, lo primero es recordar brevemente que la entrada y estancia en puertos neutrales en tiempos de guerra de buques pertenecientes a países beligerantes se rige por la Convención XIII de La Haya de 1907, y eso era así en 1943 y sigue siéndolo en nuestros días pese al tiempo transcurrido desde entonces.



Derrota de los barcos italianos entre La Spezia y Mahón. (Fuente: internet).

El artículo 12 de la citada Convención establece que si un barco de un país beligerante arriba a un puerto de un país neutral, dispone de un plazo de 24 horas para reaprovisionarse, embarcando lo necesario (especialmente combustible) para poder llegar al puerto propio más próximo. Este plazo puede aumentarse hasta 48 horas (artículo 19) si el estado neutral lo considera justificado u oportuno. Pasado uno u otro plazo sin que el barco beligerante haya abandonado el puerto, quedará internado. Solamente en caso de avería o temporal (artículo 14), la salida del buque puede ser retrasada hasta que cesen dichas causas.

Los barcos italianos entraron en Mahón en la mañana del 10 de septiembre de 1943. Solicitaron relleno de combustible, que no pudo serles facilitado por no existir en la Base Naval disponibilidad suficiente. Parece ser que se les dijo que el destructor *Almirante Miranda* saldría inmediatamente de Palma de Mallorca hacia Mahón con el fuel necesario. El *Miranda*, en efecto, arribó a Mahón en la misma noche del día 10. Desconocemos si llevaba efectivamente dicho combustible, aunque sí sabemos que a bordo llegó el almirante Garcés de los Fayos, máxima autoridad naval en Baleares, que se hizo cargo de las negociaciones con la fuerza italiana.

Entre conversaciones de las autoridades españolas con el jefe de la escuadrilla italiana (capitán de navío Marini) y con la Embajada de Italia, transcu-



Destructor *Almirante Miranda* en Sóller. (Foto: internet).

rrieron las 24 horas de rigor, sin que el reabastecimiento se produjera y sin que los barcos dejaran el puerto; más bien al contrario, su fondeadero fue enmendado y trasladado al fondo del puerto, en la Colársega... ¿Se preveía ya una larga estancia? Podemos inferir, en todo caso, que las autoridades españolas no autorizaron el suministro de combustible a los barcos (o que los mandos italianos no insistieron demasiado en el asunto...).

Así las cosas, a las 14:00 del día 11, el segundo jefe de la Base Naval, en presencia de la cónsul de Italia en Mahón, comunicó al capitán de navío Marini y a los comandantes de los buques que, habiéndose cumplido el plazo de 24 horas permitido por la Convención de La Haya sin que estos se hubieran hecho a la mar, quedarían internados a partir de las 08:00 horas del día 12. El hecho de que no se les concediera el plazo optativo de 48 horas previsto por la Convención avala la tesis de que la decisión (política) del internamiento estaba ya tomada.

Los mandos italianos acataron la decisión y aseguraron su disposición para implementar las medidas previstas por las leyes internacionales para hacer efectivo el internamiento. Sin embargo, hicieron constar su desacuerdo con la medida y su protesta por la misma (hecho que resultaría al final de suma importancia), alegando que no se les había suministrado el combustible solicitado (750 toneladas) y que, por lo tanto, no habían podido salir de puerto.

Los barcos y sus dotaciones (1.765 hombres, contando los 520 supervivientes del *Roma*) quedaron, pues, internados en el puerto menorquín, al igual que varias unidades menores (torpedero *Orsa*, lancha de desembarco *MZ 780* y lancha de salvamento *RAMA*), que fueron arribando en días sucesivos.

En fechas inmediatas, el Gobierno español recibió notas de protesta por parte de las embajadas de los países aliados (Estados Unidos y Reino Unido) y del Gobierno italiano, que consideraban inapropiado el internamiento y exigían la liberación de los buques, basándose en que estos habían entrado en Mahón para desembarcar muertos y heridos y cargar combustible para dirigirse a un puerto aliado, en cumplimiento del armisticio firmado por Italia el 3 de septiembre al que nos hemos referido anteriormente.

En consecuencia, solicitaban del Gobierno español que procediera a suministrar a los barcos el combustible requerido y permitiese su inmediata salida de puerto. La respuesta española fue que el armisticio italo-aliado y sus cláusulas no le afectaban en absoluto y que la Convención de La Haya no le obligaba a aprovisionarlos si no le parecía oportuno.

Establecidas así las posturas respectivas, las negociaciones diplomáticas se alargaron durante más de un año, hasta que en diciembre de 1944 todas las partes llegaron a un preacuerdo según el cual se sometía la situación a la consideración de un único y reconocido jurista, cuya decisión todos se comprometían a acatar.

Se eligió por unanimidad al prestigioso jurista español, diplomático y experto en Derecho Internacional José de Yanguas Messía, que debía respon-

der a la que se había definido como pregunta clave: ¿entraña el contenido del artículo 19 de la Convención de La Haya de 1907 la obligación del estado neutral de prestar una colaboración activa para hacer posible el suministro de combustible a los buques de guerra beligerantes fondeados en sus aguas o, por el contrario, el aprovisionamiento de combustible constituye una facultad de dichos buques que, si no pueden ejercerla oportunamente, no excluye la estricta aplicación de la regla de las veinticuatro horas?

Según la tesis sostenida por Italia y los aliados, el estado neutral estaba obligado a dicha colaboración activa, pero según la posición española no lo estaba.

En su dictamen y, entre otras fundadas y extensas consideraciones, el profesor Yanguas Messía afirmaba taxativamente que el texto de La Haya era meridianamente claro, puesto que su artículo 19 establecía que «los buques de guerra beligerantes entrados en puertos o radas neutrales PODRÁN tomar el combustible necesario para llegar al puerto más próximo de su nación», lo cual no imponía ninguna obligación específica de colaboración activa a la potencia neutral para facilitar el suministro.

Sin embargo, y como seguía exponiendo el profesor, en 1907, cuando el Convenio fue redactado, imperaba la economía de mercado libre y era fácil conseguir el suministro de combustible (carbón en aquel tiempo) que fuera necesario. En cambio, en 1943 la intervención del Estado en la economía había tomado ya carta de naturaleza, dando lugar a sistemas económicos controlados total o parcialmente por los gobiernos. En el caso de España, el suministro se efectuaba en régimen de monopolio por una empresa semi-oficial o semiprivada (CAMPSA, creada en 1927), por lo que resultaba prácticamente imposible abastecer grandes cantidades de fuel sin el consentimiento gubernamental.

En el caso que nos ocupa, era evidente que si España no lo facilitaba, los barcos italianos no podían repostar. De hecho, como hemos comentado anteriormente, se habló de que lo tomarían del *Almirante Miranda*, un barco de la Armada, sin que al final se llevara a efecto.

De acuerdo con las consideraciones anteriores, la conclusión del laudo fue que la protesta de los comandantes de los barcos italianos había sido fundada, que la misma había supuesto la interrupción del plazo de prescripción de 24 horas y que este debería volver a contarse a partir de la comunicación del fallo a las partes interesadas, al tiempo que implicaba que las autoridades españolas debían adoptar las medidas pertinentes para su ejecución, es decir, en la práctica, permitir o facilitar el suministro de combustible (aunque podían no hacerlo por consideraciones tales como necesitarlo para la población propia o no tenerlo disponible en puerto).

Pero había, evidentemente, cierto interés en dejar el asunto zanjado, por lo que la notificación del laudo fue coordinada con la oportuna llegada a Mahón de un petrolero, retrasada a causa del mal tiempo.

El fallo se hizo público el 14 de enero de 1945, y el día 15, antes de transcurridas 24 horas desde su comunicación y tras petrolearse, los buques italianos se hicieron a la mar tras una estancia en Mahón de un año y cuatro meses, que dejó en la población menorquina un recuerdo importante. La flotilla se dirigió al puerto de Tarento y, posteriormente, a Malta.

Quedan los interrogantes de por qué realmente entraron los barcos en el puerto de Mahón y de si hubo un interés verdadero en que salieran del mismo antes de las 24 horas. La respuesta más probable es que los marinos italianos no tenían ningunas ganas ni de volver a Italia, ocupada ya por los alemanes en su mayor parte, ni de entregar sus barcos a las potencias aliadas. Y cabe preguntarse si, una vez los barcos en Mahón, pudo haber presiones por parte de Alemania para que no se les permitiera la salida y, consecuentemente, su entrega a los aliados.

En cierto modo, no es aventurado suponer que las autoridades españolas siguieron el juego hasta que, liberada casi toda Italia por los aliados y al borde Alemania de la derrota, la situación geopolítica y los intereses nacionales hubieron ya cambiado...

Un hecho sintomático avala la idea de que «algo se cocía entre bastidores», y es que, pese al impacto causado en Mahón por la dramática entrada en el puerto de la escuadrilla italiana el día 10 de septiembre, pasaron más de dos meses antes de que la prensa local y, por supuesto la nacional, publicaran algo sobre el tema. Y otra circunstancia curiosa es que nadie pareció dar importancia a que la tan traída Convención de La Haya limita a tres, en su artículo 15, el número de buques de guerra de un beligerante que pueden encontrarse al mismo tiempo en un puerto neutral.

Después de la contienda mundial, el *Attilio Regolo* y el *Mitragliere* fueron entregados a Francia como parte de las reparaciones de guerra, prestando servicio en la Marine Nationale hasta principios de la década de los 60 el primero (como *Châteaurenault*), y hasta 1954 el segundo, con el nombre de *Jurien de la Gravière*. El *Fuciliere* fue entregado a la Unión Soviética y sirvió en la misma (como *Lyogky*) hasta 1960. Solo el *Carabiniere* siguió formando parte de la Marina Militare italiana por bastante tiempo, hasta el 18 de enero de 1965.

El episodio comentado no fue el único de índole parecida acaecido durante la Segunda Guerra Mundial. Famoso es el caso del crucero pesado alemán *Admiral Graf Spee*, que entró en Montevideo después de la batalla del Río de la Plata y fue obligado a salir cumplido el plazo de 24 horas y hundido por su propia dotación una vez fuera de puerto. Lo mismo sucedió con los torpederos italianos *Pegaso* e *Impetuoso*, que llegaron a la bahía de Pollensa procedentes también del escenario del hundimiento del *Roma*.

En España se produjeron además otros casos de internamiento, esta vez de barcos alemanes, tanto mercantes como de guerra, como los de los submarinos *U-760* y *U-573*, el segundo de los cuales acabó incorporado a la Armada convirtiéndose en el *G-7*.

Digamos para acabar que las mismas vicisitudes de las unidades entradas en Mahón las sufrieron las lanchas de desembarco *MZ 778* y *MZ 800* internadas en Barcelona.

En fin, un episodio más de los muchos que, pese a su neutralidad, afectaron a España durante la Segunda Guerra Mundial, en el que se mezclaron circunstancias de muy diversa índole y que supuso para Mahón y Menorca un acontecimiento de gran impacto, cuyo recuerdo perdura todavía.



BIBLIOGRAFÍA

- YANGUAS MESSÍA, José de: «La cuestión de los buques de guerra italianos internados en puertos españoles (1943-1945)». *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 2, núm. 3 (1949).
- BARCELÓ FORTUNY, José María: «Un movido mes de septiembre de hace 63 años», *REVISTA GENERAL DE MARINA*, agosto-septiembre 2006.
- CAMPOS PASCUAL, José: «Italianos en Menorca (España en la Segunda Guerra Mundial)», *Meloussa* 2, 1991.
- VV. AA.: *Manual de Derecho del Mar*, vol. II, publicación del Ministerio de Defensa, 2016.
- «La Regia Marina en Mahón», *Foro Segunda Guerra Mundial*.
- Convención XIII de La Haya relativa a los derechos y a los deberes de las potencias neutrales en la guerra marítima, 1907.
- «The case of *Attilio Regolo* and other vessels (Italia, Spain, United Kingdom, United States)», *Reports of International Arbitral Awards*. Naciones Unidas.