

Italia e Gibilterra durante la II Guerra Mondiale

Vittorio SALVADORINI

Universidad de Pisa

vittorio@sp.unipi.it

RESUMEN

En la propaganda fascista, el Mediterráneo era considerado el “Mare Nostrum”, a pesar de que poderosas bases militares británicas le cerrasen las salidas a Suez y Gibraltar, además de la existencia de las plazas fuertes de Malta y Chipre, muy útiles para controlar el tráfico marítimo. Durante la Segunda Guerra Mundial y hasta la caída de Mussolini y el régimen fascista, el 25 de julio de 1943, los italianos no consiguieron anular o reducir el poder británico en el Mediterráneo, a pesar de haber realizado varios ataques que no tuvieron las consecuencias esperadas.

Descriptor: Fascismos, Mediterráneo, Poder Británico, Segunda Guerra Mundial.

Italy and Gibraltar during the Second World War

ABSTRACT

In the fascist “propaganda”, the Mediterranean Sea was considered the “Mare Nostrum”, in spite of the strong British military bases which closed the exits to the Suez Canal and to Gibraltar, in addition to the fortresses of Malta and Cyprus, which were very useful in controlling the marine traffic. During the Second World War and until the fall of Mussolini and the fascist regime, in July of 1943, several Italian attacks tried to annul and reduce the British power without success.

Key words: Fascism, Mediterranean Sea, British Power, Second World War.

Gli Italiani sono abbastanza abili nel coniare epiteti, battute, espressioni ad effetto che colpiscono gli ascoltatori; il regime fascista, dopo aver creato l’Impero, volle farlo risplendere più del necessario imitando la situazione che Roma imperiale aveva determinato nel Mediterraneo, chiamandolo “Mare Nostrum”; allora davvero il Mediterraneo si poteva considerare un lago romano, mentre alla fine degli anni trenta del ventesimo secolo il mare era presidiato da barriere fortificate britanniche, a est Alessandria, a ovest Gibilterra, al centro Malta, e pertanto l’aggettivo “nostrum” rappresentava un desiderio, un auspicio e nulla più (del resto oggi la Regione Calabria ha coniato un epiteto di senso contrario altrettanto seducente, “Mare Vostrum”, per propagandare il movimento turistico lungo le sue coste).

Appare chiaro come all’inizio della seconda guerra mondiale le tre fortezze che poc’anzi abbiamo citato costituissero per l’Italia un serio imbarazzo per la sua marina, sia da guerra che commerciale, e una specie di cappio che avrebbe potuto strangolare le esigenze di rifornimenti assolutamente indispensabili per la sua economia,

priva di risorse interne; Gibilterra era da considerare l'impedimento più importante, poiché chiudeva lo spazio verso l'Atlantico.

Prima di iniziare la nostra breve narrazione sugli avvenimenti del periodo è opportuno precisare che le relazioni fra Italia e Gibilterra non furono costanti, perché la politica italiana attraversò diverse fasi: una è costituita dallo scoppio delle ostilità fra Inghilterra e Francia contro la Germania, il 3 settembre 1939, fino al 10 giugno 1940, data della dichiarazione di guerra dell'Italia alle potenze democratiche; un'altra ancora va individuata fra quest'ultima data e il 25 luglio 1943, giorno della caduta del governo Mussolini, infine fra l'8 settembre 1943, in cui fu rivelato l'armistizio dell'Italia, poi dalla dichiarazione di guerra dell'Italia alla Germania e la fine della guerra; all'interno di ogni fase la questione Gibilterra presentò nuovi aspetti, risultato di circostanze contingenti; si può affermare che la base britannica era un vero ostacolo per la libera transitabilità dello stretto e quindi del soddisfacimento dei bisogni italiani; noi pensiamo che il periodo più significativo per parlare di queste relazioni sia fra il settembre 1939 e il 1940, quando l'inizio della guerra pose gli alleati di fronte alla neutralità di un paese fascista alleato della Germania, ma con la recondita speranza che per diversi motivi non entrasse nel conflitto. Relazioni fra stati diffidenti l'uno con l'altro; poi l'entrata in guerra provocò una serie di avvenimenti che mostrarono la forza, la caparbietà, la determinazione britannica mentre l'Italia rimase ancorata alle provocatorie ripetute verbali minacce di Mussolini e dei suoi accoliti.

Va detto che tali relazioni non furono improntate soltanto od esclusivamente ad azioni belliche o militari, perché la piazzaforte era inespugnabile e difficilmente aggredibile anche con quei mezzi da sbarco che gli italiani usarono in altri porti; le relazioni furono di carattere particolare, propagandistico, inizialmente negoziale; perciò daremo molta importanza agli effetti delle misure adottate dalla Gran Bretagna per difendersi dalla guerra marittima, nella quale la peculiare situazione strategica di Gibilterra costituiva una vera ingombrante minaccia per gli avversari.

Prima dell'intervento italiano in guerra, una ordinanza del governo inglese, pubblicata il 2 novembre 1939, imponeva che le merci esportate in Gran Bretagna da paesi neutrali, compresa l'Italia, dovevano essere accompagnate da un certificato d'origine firmato da un rappresentante consolare britannico che dichiarasse come tali merci non risultassero, in valore approssimativo, formate da più del 25 % di mano d'opera e prodotti di paese nemico¹.

L'ambasciatore a Londra informava che il ministero della guerra economica britannico, pur pregando le competenti autorità italiane di fare subito agli esportatori le raccomandazioni necessarie, e di vigilare sulla loro puntuale applicazione, a titolo eccezionale e puramente transitorio avrebbe cercato di far entrare nel Regno Unito prodotti di provenienza italiana eventualmente non accompagnati dal certificato d'origine, tutte le volte che l'ambasciata ne avesse segnalato l'arrivo, mentre le disposizioni dell'ordinanza non erano applicate a merci usualmente esportate dall'Italia, quali prodotti alimentari, tessili, semi, fertilizzanti, alcuni minerali e metalli.

¹ Documenti Diplomatici Italiani, d'ora in poi DDI, Nona Serie, 1939-1943, vol. II, 1957, doc. 113, p. 79, l'ambasciatore a Londra Bastianini, al ministro degli esteri Ciano.

Altro motivo di preoccupazione per il governo italiano, in merito alla libertà di navigazione delle sue navi, venne dal successivo decreto emanato il 28 novembre dal governo britannico, con le misure che fu costretto a prendere “quale rappresaglia per la definitiva condotta illegale adottata dal governo tedesco, in violazione del diritto internazionale e delle norme umanitarie” come testualmente ripeté l’ambasciatore italiano a Londra², nel suo messaggio a Ciano.

Era l’estensione delle misure di controllo che la Gran Bretagna assumeva per contrastare l’attività dei tedeschi, il che comportava diversi disagi per tutti i neutri, tanto che era stata profilata una possibile dislocazione di merci mediante convogli dei paesi neutrali fra porti italiani e Barcellona e da qui via terra fino a Lisbona, naturalmente nei due sensi, per ovviare alla sosta obbligatoria a Gibilterra delle navi neutrali³.

Per meglio comprendere la gravità dei disagi procurati alle navi mercantili italiane, riprodurremo parte di una lettera che Ciano indirizzò a Lord Halifax:

Voi siete certamente al corrente delle gravi difficoltà che le nostre navi mercantili incontrano in conseguenza del controllo francese ed inglese sul mare. Queste difficoltà erano fino ad un certo punto prevedute da noi fin dall’inizio delle ostilità; e per attenuarle e per evitare attriti e incidenti, noi ci siamo mostrati disposti fin da allora a cooperare con le Autorità britanniche ed abbiamo accolto favorevolmente le vostre proposte, particolarmente per quel che riguarda l’approdo volontario delle navi ai porti di controllo. Questo era stato fatto da parte nostra e vostra con la chiara intesa di rendere le operazioni di controllo più facili e più rapide. Ma devo dire che i risultati sono stati finora estremamente insoddisfacenti. Le nostre navi che sono andate spontaneamente o che sono state dirottate nei vostri porti, sono state o sono trattenu- te in questi porti per un periodo molto maggiore di quello che può essere considera- to come ragionevole e necessario, e la procedura delle visite di controllo è andata assumendo un carattere che io non esito a definire come vessatorio⁴.

Due giorni dopo l’ambasciatore di Gran Bretagna a Roma, Loraine, si affrettava a inviare un memorandum a Ciano in cui con tono abbastanza conciliante faceva presente la necessità che gli armatori italiani seguissero scrupolosamente le regole del sistema “Navicert”⁵, per diminuire i tempi necessari al controllo; è chiaro, tuttavia, che le opera-

² DDI, cit., doc. 367, p. 299-300, Bastianini a Ciano, 28.11.1939.

³ DDI, cit., doc. 436, p. 346, Il ministro a Lisbona Mameli al ministro degli esteri Ciano, 3.12.1939.

⁴ DDI, cit., doc. 438, p.3 48, Il ministro degli esteri Ciano, al ministro degli esteri di Gran Bretagna, Halifax, 3.12.1939.

⁵ DDI, cit., doc.537, p.412, l’ambasciatore di Gran Bretagna a Roma, Loraine, al ministro degli esteri Ciano: “5 dicembre 1939. Il sistema fu adottato, come primo passo, il 1° dicembre scorso con i cargo spediti dagli Stato Uniti in Italia ed in alcuni altri Paesi d’Europa e, in brevissimo tempo, sarà esteso alle spedizioni dal Brasile, dall’Uruguay e dall’Argentina. In base a questo sistema il mittente da uno di questi porti transatlantici può chiedere, prima d’imbarcare il suo carico un certificato dell’autorità consolare britannica, comprovante che il suo consegnatario ha avuto il nulla osta. Vi è da sperare che via via che si riconoscono i vantaggi del sistema, le Società di Navigazione richiedano, in linea di principio, che venga prodotto il “Navicert” prima di accettare qualsiasi consegna. Quando il carico è interamente coperto da questi certificati, il lavoro della base di controllo dovrebbe essere normalmente limitato alla identificazione e vidimazione del manifesto. La Delegazione italiana ha favorevolmente accolto l’introduzione di questo sistema, ma ha fatto osservare che esso non è stato ancora esteso alle spedizioni in Svizzera, Ungheria e nei Paesi Baltici,

zioni sarebbero state diverse se un mercantile avesse trasportato merce omogenea, per qualità e origine (ad es. petrolio, o un minerale), o se invece il manifesto di carico avesse registrato centinaia o migliaia di imballaggi diversi gli uni dagli altri e destinati a spedizionieri diversi; da considerare a parte l'invio di merci deperibili; la rappresentanza britannica ammoniva gli armatori italiani ad astenersi da pratiche che il governo di Londra era costretto a censurare, come il tentativo di condurre a Lisbona cittadini tedeschi⁶.

Il memorandum asseriva che fin dall'inizio "è stato chiaro che non esisteva divergenza di principio fra i due Governi. Il Governo italiano desidera assicurare il passaggio più rapido possibile dei vapori mercantili destinati al consumo interno italiano: il Governo britannico è deciso a fermare le forniture destinate originariamente o in una fase ulteriore, al consumo tedesco". Il problema principale era quello di consentire al Comitato di Controllo sul Contrabbando di identificare le forniture neutrali o nemiche e quindi di evitare inutili indugi. Un'altro accorgimento divenne quello di evitare che una nave fosse costretta a subire la procedura di controllo sia da parte inglese che da parte francese e perciò fu stabilito che una nave italiana portata a Gibilterra che avesse dichiarato di toccare porti spagnoli prima di recarsi in Italia, era autorizzata a passare, previa identificazione ed esibizione del suo manifesto, con l'impegno di toccare Gibilterra e Malta; qualora le navi avessero avuto a bordo merci di contrabbando che non potevano essere sbarcate prontamente a Gibilterra, sarebbero state autorizzate a sbarcare tali merci a Marsiglia o ad Orano.

Gli Italiani non avevano accettato di buon grado la proposta di far ispezionare le navi a Porto Said e pertanto le navi provenienti da Suez dovevano essere visitate a Haifa o a Malta; il governo italiano inoltre proponeva di nominare a Gibilterra un funzionario della sua marina mercantile per cooperare con le autorità di controllo e fornire consigli tecnici al Console, proposta vista con "moltissima simpatia dal Governo di Sua Maestà"⁷.

Le apparenti manifestazioni di correttezza dei messaggi e della attività dei controllori del contrabbando andavano deteriorandosi di giorno in giorno a causa del gran numero di merci costrette allo sbarco su banchine spesso inadatte alla bisogna, per il numero di navi ferme in vari porti, per i danni sopportati dai destinatari (giunti a organizzarsi per chiederne il rimborso)⁸, e soprattutto per il fatto che le navi incaricate di trasportare il carbone tedesco in Italia non potevano più farlo in quanto il governo britannico non poteva consentire la vendita a neutrali di prodotti del nemico⁹.

zone queste che hanno considerevole importanza nei riguardi del commercio di transito attraverso i porti italiani. Il loro desiderio di vedere il sistema in tale modo esteso, veniva subito comunicato a Londra".

⁶ Ibidem, p. 410.

⁷ Ivi, memorandum di Loraine del 5.12.1940, doc. 537, p. 412.

⁸ DDI, vol. II, doc. 655, p. 502, Ciano a Bastianini, 19.12.1939.

⁹ DDI, IX serie, vol. III, 1959, doc. 359, p. 307, Nota verbale della ambasciata britannica a Roma al ministro degli esteri Ciano: "Roma, 22 febbraio 1940. Lord Halifax has requested Sir Percy Loraine to inform Count Ciano that, in connection with the decision to stop German sea-borne coal exports, any ships carrying coal which leave port after March 1st are liable to be stopped for export control.

He is to add that arrangements have been made which will enable Italian importers of United Kingdom coal to import as much coal as can be lifted in Italian ships throughout the month of March, irrespectively of any arrangements which may be made between His Majesty's Government and the Italian Government for the supply of and payment for United Kingdom coal after the month of March".

Il governo italiano rispose con una nota verbale protestando vivacemente contro le misure adottate dal governo britannico, definite contrarie al diritto internazionale (fra cui il prelievo di sacchi postali in alto mare anche se si trattava di corrispondenza da italiani a italiani) e foriere di danni economici incalcolabili, in particolare per quanto concerneva il carbone¹⁰; risulta, per es., che il 5 marzo 1940 erano ferme 12 navi a Rotterdam, 5 ad Anversa e 6 fermate dal controllo britannico¹¹.

Inoltre se i primi mesi di guerra avevano contribuito a far nascere la definizione di “*drôle de guerre*”, per il fatto che né gli alleati, né i tedeschi si muovevano sul fronte occidentale, l’Europa intera tentava di procacciarsi rifornimenti, anche bellici, perché il timore di un allargamento della guerra serpeggiava in tutte le cancellerie.

Londra sosteneva al nostro ambasciatore che era più utile e conveniente che le questioni relative a ritardi, fermi di navi o di merci, fossero discusse e possibilmente risolte dalla commissione mista appositamente istituita a Roma, ove sarebbe stato più facile far giungere la documentazione¹², ma la “querelle” fra i due governi si inaspriva poiché a livello politico si chiariva la contrarietà di Mussolini a favorire un accordo commerciale con Londra, obiettivo a cui questa condizionava o tentava di condizionare qualsiasi facilitazione all’Italia sul trasporto di carbone.

Mette conto ormai presentare direttamente il pensiero di Mussolini durante il secondo colloquio che ebbe con il ministro degli esteri tedesco Von Ribbentrop, in visita a Roma:

“...è praticamente impossibile per l’Italia di mantenersi al di fuori del conflitto. Al momento dato entrerà in guerra e la condurrà con la Germania e parallelamente ad essa, perché l’Italia ha anche da parte sua, dei problemi da risolvere...problema dei confini marittimi, e mai più forte che in questo momento si è palesata la necessità che l’Italia deve avere libero accesso all’oceano. Nessun paese è interamente libero se non ha un accesso al mare assolutamente libero. L’Italia è racchiusa in un certo senso in una prigione i cui cancelli sono Corsica, Tunisi e Malta e le cui mura sono rappresentate da Gibilterra, Suez ed i Dardanelli”¹³.

Il duce indicava al ministro degli esteri tedesco che la marina italiana era più forte di quella britannica, perché avrebbe avuto a disposizione 4 navi da trentacinquemila tonnellate e 120 sommergibili entro maggio e affermava che in caso di conflitto “gli inglesi scomparirebbero immediatamente dal Mediterraneo”¹⁴; ulteriori affermazioni di Mussolini sulla impossibilità di evitare la guerra, sul collocamento dell’Italia a fianco della Germania e sul fatto che non sarebbe stata “veramente una nazione indipendente sino a quando avrà a sbarre della sua prigione mediterranea la Corsica, Biserta, Malta e a muro della stessa prigione Gibilterra e Suez” vennero inserite nel testo con cui stabilì le direttive per la preparazione alla guerra inviato al re, al ministro degli este-

¹⁰ DDI, cit. doc.436, p. 375, Nota verbale del 2.3.1940 di Ciano all’ambasciatore di G.B. a Roma, Loraine.

¹¹ DDI, cit., doc. 459, p. 393, Bastianini a Ciano, Londra 5.3.1940.

¹² DDI, cit., doc. 109, p. 78, Bastianini a Ciano, Londra, 13.1.1940.

¹³ DDI, vol.III, doc. 524, p. 452-461, Roma, 11.3.1940.

¹⁴ *Ibidem*, p. 459.

ri, al capo di stato maggiore generale, Badoglio, e ai capi di stato maggiore dell'esercito, Graziani, della marina, Cavagnari e dell'aeronautica, Pricolo¹⁵.

Era quanto mai evidente che Gibilterra poteva essere considerata un ostacolo alla navigazione italiana ma diveniva anche un obiettivo di guerra e le vicende descritte finora possono essere definite schermaglie di due contendenti reciprocamente inaffidabili. Per la verità il governo di Londra tentò, fino a pochi giorni dalla dichiarazione di guerra dell'Italia, di ammansire le misure adottate per il controllo delle navi neutrali, senza voler scendere ad atteggiamenti che avrebbero potuto far pensare a una certa discriminazione favorevole al nostro paese, ma le scelte di Mussolini erano già compiute e i vari tentativi non ebbero successo.

Bisogna ricordare che a Madrid era corsa voce che truppe di una potenza mediterranea erano pronte a sbarcare presso Malaga per tentare un colpo di mano contro Gibilterra; gli ambasciatori di Londra (Hoare) e Parigi (Pétain) avevano fatto un passo urgente presso il ministro degli esteri spagnolo, Beigbeder, per avere chiarimenti in merito, e questi a sua volta si era diretto con urgenza all'ambasciatore italiano per riferire, asserendo che gli inglesi si erano mostrati riservati e preoccupati, mentre Pétain aveva ammesso che gli pareva impossibile e Franco, informato dal suo ministro, aveva "riso di cuore per le preoccupazioni degli alleati"¹⁶.

L'attacco italiano a Francia e Inghilterra non si era ancora verificato, ma la tensione era palpabile; intanto era avvenuta la rottura dei negoziati fra italiani e inglesi sull'allentamento delle misure relative al contrabbando, benché a Londra si affermasse che esse procedevano bene; poi una iniziativa francese per offrire all'Italia occasione di superare le reciproche diffidenze e controversie, era pure naufragata.

In particolare Bastianini aveva informato Ciano che il sottosegretario Butler, nominato presidente del comitato di controllo britannico per il contrabbando, lo aveva convocato per notificargli che il governo di Londra aveva deciso di riconsiderare interamente la questione contrabbando per quanto riguardava l'Italia, nella determinazione di darne, d'accordo con l'Italia, una soluzione radicale e definitiva per eliminare ogni inconveniente lamentato¹⁷. Passavano pochi giorni e l'ambasciatore italiano riferiva al nostro ministro degli esteri che a Londra si era verificata notevole sorpresa per l'interruzione delle conversazioni in corso a Roma per l'abolizione del controllo alle navi italiane in Mediterraneo, dal governo di Sua Maestà considerato virtualmente raggiunto¹⁸. Infine una nota verbale di Loraine a Ciano informava che egli aveva comunicato al proprio governo che per ordine del capo dello stato italiano i negoziati fra i due governi, in risposta alle osservazioni e a vantaggio dell'Italia, per la semplificazione della amministrazione del controllo del contrabbando e su altre questioni economiche di reciproco interesse, erano state rotte il 28 maggio, e perciò i negoziatori britannici venivano richiamati a Londra¹⁹.

L'attesa della entrata in guerra dell'Italia contribuì a scatenare in Spagna una serie di manifestazioni per il ritorno di Gibilterra sotto la sovranità spagnola: il

¹⁵ DDI, vol.III, doc. 669, p. 576-579, Roma, 31.3.1940.

¹⁶ DDI, vol, IV, 1960, doc. 42, p. 29-30, l'ambasciatore Gambarà a Ciano, Madrid, 11.4.1940.

¹⁷ Ivi, doc. n° 434, p. 360 Bastianini a Ciano, Londra 16.5.1940.

¹⁸ Ivi, doc. 674, p. 513, Bastianini a Ciano, Londra 31.5.1940.

¹⁹ Ivi, doc. 696, p. 537, Loraine a Ciano, Roma, 1°6.1940.

primo giugno un articolo di Manuel Aznar su *Arriba* cercava di dimostrare che il valore della piazzaforte era ormai superato e quasi inutile il suo possesso da parte della Gran Bretagna; anche *Alcazar* e altri quotidiani spagnoli sostenevano che la rivendicazione di Gibilterra si basava su ragioni di onore, di ordine geografico e di integrità nazionale, mentre dimostrazioni di studenti al grido di “Gibilterra alla Spagna” avvenivano a Madrid e in provincia²⁰. Analoghe dimostrazioni avvennero due giorni dopo a Barcellona, ove circa 800 studenti manifestarono presso i consolati di Francia e Inghilterra, con grida di abbasso gli alleati e inneggiando a Germania e Italia²¹. Zoppi informava lo stesso giorno che le manifestazioni si erano svolte anche a Malaga e Salamanca, mentre i giornali riproducevano foto e davano grande risalto a ciò che si scriveva in Italia, soprattutto ad un articolo di Gayda su Gibilterra²². Ciano si affrettava a scrivere a Serrano Súñer affermando di seguire con “vivo interesse l’azione che vengono svolgendo la Vostra stampa e i Vostri ambienti intellettuali per la rivendicazione di Gibilterra”²³. Non poteva mancare la parola di Mussolini che il 9 giugno scriveva al caudillo:

Quando leggerete questa lettera, l’Italia sarà scesa in campo a lato della Germania. Vi chiedo, compatibilmente colle linee della Vostra politica, una solidarietà di natura morale ed economica.

Nella nuova sistemazione dell’area mediterranea che risulterà dalla guerra, Gibilterra tornerà in possesso della Spagna.

Vi prego, caro Generalissimo, di accogliere i miei sempre amichevoli e camerateschi saluti²⁴.

Cominciava così la guerra dell’Italia, che non avrebbe avuto conseguenze per Gibilterra, né avrebbe dato all’Italia e al suo popolo il desiderato miglior accesso al mare. A livello di episodi possiamo ricordare il prolungato fermo del transatlantico *Roma*, trattenuto trenta ore a Gibilterra mentre, diretto a New York, aveva a bordo l’ambasciatore degli Stati Uniti in Spagna Waddel²⁵; l’aviazione italiana informava di aver bombardato Gibilterra il 17 luglio con un volo di 3200 chilometri²⁶, e notizie di un ulteriore se non ultimo bombardamento si hanno anche nel giugno 1944, ad opera della forza aerea della repubblica sociale²⁷; per quanto anche gli inglesi abbiano riferito su bombardamenti effettuati dagli italiani, possiamo dire che la

²⁰ DDI, vol. IV, Roma, 1960, doc. 684, p. 523, L’incaricato d’affari a Madrid, Zoppi, a Ciano, 1.6.1940.

²¹ DDI, vol. IV, doc. 713, p. 545, Il console generale a Barcellona, Berri, a Ciano, Barcelona 3.6.1940.

²² DDI, vol. IV, doc. 717, p. 547, Zoppi a Ciano, Madrid, 3.6.1940.

²³ DDI, vol. IV, doc. 727, p. 557, Ciano al ministro degli interni di Spagna, Roma, 3.6.1940, ed aggiungeva: “Mi permetto inoltre di esprimerVi un consiglio: che cioè convenga sì al Vostro Paese, anche ai fini interni, di intensificare sempre più la campagna irredentistica. E’ solo attraverso la impostazione ed il potenziamento di obiettivi di politica estera che si forma e si rafforza l’unità morale di un popolo e la Spagna, sorta a nuova vita dalla sua grande lotta di liberazione, consoliderà intorno all’obbiettivo di Gibilterra, come intorno ad una bandiera, le sue forze ed i suoi impulsi migliori”.

²⁴ DDI, vol. IV, doc. 827, p. 620, Mussolini a Franco, L. confidenziale.

²⁵ *Giornale di Sicilia*, sabato 18 maggio 1940.

²⁶ *Il Popolo d’Italia*, sabato 20 luglio 1940.

²⁷ *Il Regime fascista*, martedì 4 giugno 1944.

situazione di Gibilterra fu, durante la guerra, ben al di sopra delle possibilità di concreti, efficaci attacchi da parte delle armi italiane.

A dimostrazione di quanto affermato riferiamo sul contenuto di una relazione del capo di stato maggiore dell'aeronautica del 1941, generale Pricolo, in cui sosteneva che "attacchi aerei su Gibilterra si potevano effettuare per azioni di molestia più che distruttive" a causa del modesto numero di aerei impiegabili, per le loro caratteristiche e per la distanza dell'obiettivo dalle basi italiane²⁸. Da notare che a Gibilterra stazionava la cosiddetta Forza H, al comando dell'ammiraglio Somerville, normalmente composta da tre navi da battaglia, una portaerei, due incrociatori e 20 cacciatorpediniere; il resto della flotta britannica, la Mediterranean Fleet, era nel porto di Alessandria; complessivamente si trattava di un numero straordinario di navi da guerra che, durante il conflitto, oltre ad attaccare la flotta italiana aveva il compito di proteggere i convogli che entrassero nel Mediterraneo e che, da est o da ovest, dirigessero su Malta. Sui convogli provenienti da est il rilevamento era compito della forza aerea italiana, mentre quelli provenienti da ovest venivano segnalati dalla rete di informatori stabiliti sulle due rive dello stretto.

La prima incursione aerea su Gibilterra si ebbe il 18 luglio 1940 con un volo in partenza da Guidonia, di 3600 chilometri, un altro il 25, con tre aerei partiti da Alghero, azione di 3150 chilometri²⁹; la notizia conferma quella apparsa sul *Popolo d'Italia*, malgrado la differenza di data e di chilometraggio. Nel 1941 un bombardiere italiano venne abbattuto il 20 agosto nei pressi di Gibilterra³⁰, mentre per il 1942 si hanno maggiori notizie, ma non di azioni continue come quelle svolte nei confronti di Malta; le informazioni che provenivano dallo stretto misero in allarme le forze dell'Asse sulla probabilità di uno sbarco in Africa del Nord o in Sicilia o in Sardegna; Gibilterra venne bombardata il 28 giugno³¹, poi il 24 settembre, il 20 e il 21 ottobre³²; lo sbarco in Africa del Nord si verificò l'8 novembre 1942, e dalla roccaforte era stato segnalato il passaggio di 650 navi nonché il concentramento di 410 aerei³³, cifre che avrebbero dovuto far impallidire gli stati maggiori dell'Asse. Nel 1943 fu deciso di attaccare Gibilterra con un gruppo di aerei in partenza da Istres, nella zona francese occupata dagli italiani, perché così si sarebbe ridotta la distanza da percorrere; ma su cinque velivoli partiti, sembra che soltanto uno riuscisse a compiere la missione, il 19 giugno³⁴.

Forse non è superfluo ricordare che i tedeschi avevano pensato di occupare Gibilterra, secondo un piano ideato da Raeder, ma quando Hitler tentò di parlarne a Franco si sentì rispondere che soltanto agli spagnoli spettava impadronirsi della roccaforte³⁵ e successivamente Hitler abbandonò l'operazione Felix che avrebbe dovuto

²⁸ ARENA, Nino, *La Regia Aeronautica. 1939-1943*, vol. II, Roma, 1982, p. 33.

²⁹ ID, vol. I, Roma, 1981, p. 436.

³⁰ Ivi, p. 511.

³¹ GARELLO, Giancarlo, *Velivoli dell'Aeronautica Militare. Il Piaggio P. 108*, Roma, 1972, p. 125-128, Relazione della missione, partita da Decimomannu, con 5 aerei, di cui uno rientrato per avaria, tre costretti ad atterrare in diverse località della Spagna, dopo aver presumibilmente compiuto il bombardamento il cui esito, a detta del comandante, aveva dato luogo ad un incendio visibile da Malaga.

³² ARENA, *cit.*, vol. III, Roma 1984, p. 473.

³³ Ivi, p. 312.

³⁴ ID, vol. IV, 1986, p. 444-446.

³⁵ SHIRER, W.L. *Le troisième Reich*, vol. II, Paris 1962, p. 196.

portare all'impresa³⁶, ed è noto che lo sbarco angloamericano in Africa del Nord ebbe eccezionale sostegno dal porto iberico.

Non sarà inutile riferire che si erano sparse voci, (*rumores* in spagnolo, *boatos* in portoghese), che il governo britannico avrebbe incaricato l'ambasciatore Samuel Hoare di dichiarare a Franco che l'Inghilterra era disposta a cedere alla Spagna Gibilterra al termine della guerra qualora la neutralità spagnola fosse stata mantenuta fino ad allora³⁷, ma la notizia era sconosciuta a Salazar³⁸, benché ritenesse che avesse un certo fondamento; e comunque aggiungeva “se le porte del Mediterraneo avessero dovuto cambiare di padrone e passare Gibilterra alla Spagna e Suez all'Egitto esse restavano sempre in mani straniere e la situazione geografica dell'Italia chiusa nel Mediterraneo non avrebbe potuto radicalmente cambiare che se tutte e due o almeno una di queste porte avessero potuto passare in mani italiane”³⁹. Quanto alla presunta dichiarazione di Hoare, l'incaricato d'affari a Madrid ne aveva fatto cenno al ministero degli esteri direttamente a Serrano Súñer, a Beigbeder e a Peche, e tutti l'avevano smentita⁴⁰.

E' certo che il problema di sottrarre Gibilterra alla Gran Bretagna era affrontato ripetutamente: ad esempio durante il colloquio fra Mussolini e Von Ribbentrop dell'ottobre 1940, il ministro degli esteri tedesco ebbe a dire:

La Spagna è pronta ad entrare in guerra ed ha fatto conoscere al Governo Germanico i suoi desiderata. Essi concernono rifornimenti di petrolio, grano, e materie prime, l'invio di certe armi specializzate nonché la garanzia che la fascia costiera del Marocco che va da Orano a Cap Blanc sarà alla fine della guerra passata sotto la sovranità spagnola. Il Führer è in linea di massima favorevole a fare tali concessioni pur di assicurarsi l'entrata in guerra della Spagna che avrebbe come scopo immediato l'occupazione di Gibilterra. A tal fine lo Stato Maggiore tedesco sta compiendo degli studi e Ribbentrop si riserva di darne comunicazione durante la sua permanenza a Roma al Duce⁴¹.

Molto chiaro il protocollo segreto firmato da Ciano, Ribbentrop e Serrano Súñer a Hendaye il 23 ottobre 1940 in cui si parlava di “reintegrazione” di Gibilterra alla Spagna⁴², ma in realtà questa non aveva nessuna voglia di entrare in guerra, per quanto la Germania, sia direttamente, sia attraverso l'alleato italiano, cercasse di spingerla in tale direzione. In un colloquio fra Badoglio e Keitel, avvenuto a Innsbruck il 14 e 15 novembre 1940, questi ebbe a dire:

Se la Spagna si decidesse a scendere in campo a favore dell'Asse, la guerra potrebbe essere prontamente decisa. Gli spagnoli temono però che, entrando in guerra,

³⁶ Ibidem, p. 201.

³⁷ DDI, vol.V, 1965, doc.1, p.1, il ministro a Lisbona Bova Scoppa a Ciano, 11.6.1940.

³⁸ Ivi, id.a id., doc. 10, p. 8, Lisbona, 12.6.1940.

³⁹ Ivi, id a id, doc. 13, p. 9, Lisbona 12.6.1940.

⁴⁰ Ivi, doc. 41, p. 33, Zoppi a Ciano, Madrid, 17.6.1940.

⁴¹ Ivi, doc. 617, p. 599, colloquio fra Mussolini e Von Ribbentrop, Roma, 19 settembre 1940.

⁴² Ivi, doc. 780, p. 748.

possano venir loro meno i rifornimenti, i quali provengono in gran parte dall'America. Già il comando tedesco ha fatto fare ricognizioni nei riguardi di una eventuale azione contro Gibilterra e si è convinto che questa è possibile. Si stanno già preparando le truppe. Tutto ciò col permesso di Franco, ma molto prudentemente per impedire che altri possa precedere. Bisogna evitare, cioè, che gli inglesi si mettano in Spagna e nel Marocco⁴³.... non è ancora ultimata la preparazione politica con la Spagna. Si stanno già approntando le truppe speciali, quelle che hanno conquistato i forti di Eben Emael in Belgio e le fortificazioni francesi.

Keitel confermava così le precedenti affermazioni di Ribbentrop e noi possiamo convincerci che la questione di Gibilterra non era più soltanto un problema italiano, ma un problema dell'Asse, ben presente nella mente di Hitler che qualche giorno dopo, scrivendo a Mussolini, dichiarava che la Spagna doveva essere subito indotta a entrare in guerra, in quanto il suo intervento sarebbe servito a togliere di mezzo Gibilterra, con la cui caduta "si metterebbe tanto di catenaccio al Mediterraneo dalla parte di ponente", offrendo al contempo all'esercito tedesco la possibilità di trasportare nel Marocco spagnolo almeno una divisione per impedire che gli alleati se ne servissero per una eventuale defezione della Francia e per creare basi aeree da cui attaccare l'Italia⁴⁴; Mussolini riteneva giunto il momento per giocare la carta spagnola e si dichiarò disposto ad incontrare Franco "per esercitare su di lui la pressione necessaria per farlo scendere in campo a lato dell'Asse"⁴⁵. Hitler ormai era convinto che bisognava avere una urgente decisione del Caudillo sulla entrata in guerra, perché era del più grande interesse il "possesso dello stretto di Gibilterra"⁴⁶ per il quale bisognava affrettare gli accordi con la Spagna, sosteneva il sottocapo di stato maggiore italiano, Guzzoni⁴⁷.

In quel periodo negli ambienti angloamericani della capitale portoghese si parlava di una imminente offensiva generale britannica con tutti mezzi contro l'Italia, la cui situazione morale era ritenuta da Londra molto depressa, e l'avvistamento notturno di un convoglio di 17⁴⁸ navi che da Lisbona dirigevano verso lo stretto aumentava opposte apprensioni, perché si temeva che l'Asse potesse prevenire le minacce con una fulminea azione su Gibilterra. Alla fine dell'anno però anche Hitler si era reso conto che non si poteva superare la resistenza di Franco e si adattava a prenderne atto⁴⁹; riportiamo in nota il suo dire, molto istruttivo per comprendere la menta-

⁴³ DDI, vol. VI, 1986, doc. 197, p.93-114, Colloquio fra il capo di stato maggiore della Wehrmacht, Keitel e il capo di stato maggiore generale, Badoglio. Le citazioni a p.97

⁴⁴ Ivi, doc. 140, p. 145-149, Hitler a Mussolini, Vienna 20.11.1940.

⁴⁵ Ivi, doc. 146, p. 157-158, Mussolini a Hitler, Roma, 22.11.1940

⁴⁶ Ivi, doc. 244, p. 236, Hitler a Mussolini, Berlino 5.12.1940.

⁴⁷ Ivi, doc. 296, p. 279-281, Appunto di Guzzoni a Mussolini, Roma 14.12.1940.

⁴⁸ Ivi, doc. 312, p. 296, il ministro a Lisbona Bova Scoppa a Ciano, Lisbona 18.12.1940.

⁴⁹ Ivi, doc. 385, p. 380-384, Hitler a Mussolini, Obersalzberg, 31.12.1940: La Spagna, sotto l'impressione della situazione che a Franco appare cambiata, ha respinto la collaborazione con le potenze dell'Asse. Io temo che Franco compia qui il più grande errore della sua vita. Io ritengo una straordinaria ingenuità la sua idea di ricevere come ricompensa della sua astensione cereali ed altre materie prime dalle democrazie. Lo si terrà in sospenso a mezzo di conversazioni fino a quando sarà stato consumato sin l'ultimo chilogrammo di grano nel Paese e allora comincerà la lotta delle potenze democratiche contro lui stesso. Me ne dispiace, per-

lità e le ossessioni del dittatore tedesco, ma soprattutto per mostrare che la Germania era pronta ad attaccare Gibilterra, come del resto sottolineava il generale Jodl secondo il quale nella Francia meridionale erano pronte, ed in corso di addestramento, le forze predisposte per l'occupazione di Gibilterra, costituite da un reggimento di cacciatori da montagna e due battaglioni pionieri con numerosa artiglieria, che si calcolava capaci di occupare la posizione in tre giorni⁵⁰.

Serrano Suñer accusava la Germania di non aver provveduto a fornire grano alla Spagna, assolutamente bisognosa di sostentamento, che pertanto si era dovuta rivolgere a Londra, Buenos Aires e Washington, costretta così a rinunciare all'entrata in guerra⁵¹; ma Ribbentrop e Hitler tornarono alla carica rispettivamente con Ciano e Mussolini perché mediante un incontro personale del duce con Franco, questi potesse riesaminare la sua decisione; Hitler in particolare smentiva il fatto di aver negato gli aiuti⁵², ma far recedere il caudillo dalla sua posizione era un'impresa disastrosa, come verificò Mussolini nell'incontro di Bordighera del 12 febbraio 1941, quando il capo dello stato spagnolo asserì che intorno alla roccaforte si stavano rafforzando le linee e appostando cannoni, ma che "l'impresa di Gibilterra è impresa spagnola e non impresa tedesca e gli spagnoli non potrebbero permettere mai che altre truppe si sostituissero alle loro"; invano l'ammiraglio Canaris si era recato in Spagna qualche mese prima per indurre il governo di Madrid a lasciar passare le truppe tedesche fino ad Algeciras⁵³; nella sua relazione a Hitler sull'incontro, Mussolini sosteneva che Franco ancora credeva alla vittoria dell'Asse, ma che non esistevano le condizioni per un intervento militare della Spagna, sia per la fame che dominava il paese, sia per l'impreparazione dell'esercito e rimarcava che eventuali accordi di natura economica con Stati Uniti e Inghilterra non impegnavano Franco sul terreno politico⁵⁴.

ché da parte nostra erano già compiuti i preparativi per valicare il 19 gennaio il confine spagnolo ed attaccare Gibilterra al principio di febbraio. L'attacco, secondo la mia opinione, avrebbe condotto al successo in un tempo relativamente breve. Le truppe ad esso destinate erano state eccezionalmente selezionate e preparate. Le armi per tale scopo erano state specialmente scelte e approntate. Al momento in cui lo stretto di Gibilterra si fosse trovato nelle nostre mani sarebbe stato eliminato il pericolo di un qualsiasi voltafaccia dell'Africa francese settentrionale ed occidentale. Sono perciò molto dolente di questa decisione di Franco che non corrisponde all'aiuto che noi – Voi, Duce, ed io – gli abbiamo dato un tempo, quando egli si trovava in difficoltà. Ho ancora soltanto una piccola speranza che egli, forse all'ultimo minuto, si renda consapevole dell'effetto catastrofico del suo modo di comportarsi e che possa trovare – anche se tardi – la strada verso quel fronte la cui vittoria deciderà anche del suo stesso destino.

⁵⁰ Ivi, doc.415, p.405, l'addetto militare a Berlino, Marras, al sottosegretario di stato alla guerra, Guzzoni, Berlino, 31.12.1940.Lo stesso Marras doc.469, p.470, così scriveva da Berlino il 15 gennaio 1941: "L'azione attraverso la penisola iberica mira a risolvere in primo luogo la questione di Gibilterra. Questa operazione è stata già accuratamente studiata; i procedimenti d'attacco vengono sperimentati e perfezionati e l'addestramento dei reparti dirigenti viene fatto intensivamente...L'operazione verrà a momento opportuno condotta di sorpresa. E l'occupazione di Gibilterra, oltre che a contribuire alle operazioni nel Mediterraneo, può aprire la via al controllo effettivo del Marocco francese e forse all'occupazione per via di terra di alcune vecchie colonie tedesche".

⁵¹ Ivi, doc. 433, p. 424, l'ambasciatore a Madrid, Lequio, a Ciano, Madrid, 10.1.1941

⁵² Ivi, doc. 470, p. 471, Colloquio fra Ribbentrop e Ciano, Berghof, 19.1.1941 e doc .471, p. 473, colloquio Hitler Mussolini, stessa data.

⁵³ Ivi, doc. 568, p. 568-576, colloquio fra Mussolini, Franco e il ministro degli esteri Serrano Suñer.

⁵⁴ Ivi, doc. 577, p. 582, Mussolini all'incaricato di affari a Berlino, Cosmelli, Roma, 14.2.1941.

L'incontro di Bordighera fa affiorare al nostro ricordo un paio di situazioni irrilevanti ai fini della nostra narrazione, ma che vogliamo presentare per dare alle nostre impressioni una maggiore corposità, a proposito di alcuni dei protagonisti; in un colloquio con il nostro ambasciatore a Madrid, Serrano affermò che il caudillo ascriveva a sua fortuna e onore avere conosciuto il duce, che considerava il più grande uomo politico del mondo, mentre "Hitler è un mistico, un divinator e molto vicino per mentalità e carattere agli slavi, Mussolini invece è umano, chiaro nelle idee, mai lontano dalla realtà, in una parola un vero genio latino"⁵⁵.

Lequio inviava un altro messaggio a Ciano per informarlo su quanto si pensava a Madrid dopo l'incontro di Bordighera, secondo una confidenza di una persona dell'ambasciata tedesca; l'opinione che se vi fosse stata guerra in Spagna questa sarebbe stata spagnola e non tedesca veniva definita una "spagnolata", così come si irrideva alle batterie di mortai piazzate nella zona di Algeciras, che sarebbero state ridotte al silenzio in un batter d'occhio perché non protette neppure da una lamiera, mentre le artiglierie britanniche erano tutte in caverna e, aggiungeva il confidente, "La Spagna è irriducibile. Il suo orgoglio la rende cieca. La Spagna deve quindi essere trattata come si merita, e, all'occorrenza, violata"⁵⁶.

Per quanto chiaro si fosse rivelato l'atteggiamento di Franco, Ciano scriveva al suo omologo Serrano Suárez ai primi di giugno 1941 che se egli si rendeva conto delle ragioni che avevano impedito al suo paese e al suo temperamento di rivoluzionario di entrare nel conflitto, era giunto però il momento di entrare a far parte del patto tripartito così come stava per fare la Croazia⁵⁷. Hitler in una lettera a Mussolini si augurava che entro l'autunno sarebbe stata data libertà di azione in Spagna alle forze armate tedesche⁵⁸ e circa un mese dopo, ricevendo il duce al suo quartier generale, il Fuehrer affermava che la Spagna gli aveva procurato una vera e propria delusione, anche perché nel Giura francese era stata trovata una montagna rassomigliante alla roccia di Gibilterra, sulla quale tedeschi specializzati si erano a lungo esercitati con particolare entusiasmo ed efficacia e sulla quale avrebbero potuto usare mortai da 620, Thor e Odino, i cui proiettili da 2000 chili avevano una straordinaria forza dirompente. Mussolini però affermava che era inutile sottoporre Madrid ad ulteriori pressioni per indurlo all'intervento⁵⁹. E' bene ricordare inoltre che sul caudillo si esercitavano anche altre pressioni, fra cui pesanti erano quelle britanniche, come riferiva il duca d'Alba, ambasciatore spagnolo a Londra, che aveva narrato a Serrano il contenuto di un colloquio avuto con Churchill il quale aveva minacciato la Spagna, qualora avesse consentito il passaggio di truppe tedesche, di subire le conseguenze di una tremenda guerra⁶⁰.

La circostanza che maggiormente doveva influire sull'animo di Franco doveva essere non solo il desiderio di tenere la Spagna fuori dalla guerra a causa delle conseguenze tragiche della guerra civile, come aveva scritto nel settembre 1939 a vari

⁵⁵ Ivi, doc.605, p.604, L'ambasciatore a Madrid a Ciano, 18.2.1941.

⁵⁶ Ivi, doc. 639, p. 634-636, L'ambasciatore a Madri, Lequio, a Ciano, 26.2.1941.

⁵⁷ DDI, vol. VII, 1987, doc. 205, p.207, Ciano a Serrano Suárez, Roma, 3.6.1941.

⁵⁸ Ivi, doc. 410, p. 378-382, Hitler a Mussolini, 20.7.1941.

⁵⁹ Ivi, doc. 511, p. 506, Colloquio di Mussolini con Hitler, 26.8.1941.

⁶⁰ Ivi, doc.655, p.659, Lequio a Ciano, Madrid, 16.10.1941 e Churchill avrebbe aggiunto che l'Inghilterra non aveva interesse per le ricchezze minerarie della Spagna: essa intendeva soltanto "scambiare le sue cipolle contro gli aranci dell'Aragona e dell'Andalusia".

governi, ma anche la convinzione che l'Asse non potesse vincere; i piani tedeschi per la conquista di Gibilterra gli dovevano apparire di difficile realizzazione così come i tentativi italiani di violare con mezzi navali d'assalto la base, avvenuti il 24 settembre 1940 al comando di Borghese e il 7 dicembre 1942 al comando di Visentini, non ebbero i risultati che la marina italiana attendeva, e che tanto clamore e successo avevano invece prodotto ad Alessandria d'Egitto.

Più che elencare gli attacchi a Gibilterra, mi piace riferire che un documento del ministero degli affari esteri italiano, metteva in allarme sulla possibilità che durante attacchi contro la piazzaforte, fossero sganciate sul territorio spagnolo bombe italiane catturate in Libia⁶¹.

Si può affermare che l'impotenza italiana verso Gibilterra, per quanto la base venisse propagandisticamente attaccata dagli italiani, e il timore che una eventuale conquista tedesca, oltre a trascinare la Spagna in guerra, avrebbe forse portato alla sostituzione di un padrone straniero con un altro, persuasero Franco ad attendere la fine della guerra. Quanto alla propaganda italiana mi sia consentito di citare un episodio personale: ricordo benissimo che durante i giornali radio un tipo che si chiamava Mario Appelius sbraitava ogni giorno con espressioni come "la perfida Albione" e "Dio stramaledica l'Inghilterra" che mi facevano rifugiare impaurito sotto un tavolo.

Le ulteriori vicende relative a Gibilterra si intersecano e si innestano ormai nelle relazioni fra la Spagna e gli alleati, sospettosi del regime spagnolo ritenuto favorevole, pur nella neutralità, alle potenze dell'Asse; grazie ad una documentazione del ministero degli affari esteri di Madrid, ne daremo qualche traccia.

Un memorandum del 24 marzo 1942, diretto all'ambasciata britannica a Madrid, faceva il punto su una serie di avvenimenti che mostravano la facilità di interventi dall'una e dall'altra parte non in armonia con le regole della neutralità: venivano ricordati l'affondamento in acque spagnole del *Baron Newlands*, *Sarastone*, *Grelhad*, *Hellen*, *Fjord*, l'attacco alla nave tedesca *Benno* in un porto spagnolo, la detenzione e l'espulsione di marinai e sudditi britannici, la cattura della *Duchessa d'Aosta* e l'internamento del suo equipaggio a Freetown⁶².

Un telegramma dell'alto commissario spagnolo a Tetuan, Orgaz, precisava che in seguito a colloqui con l'ambasciatore d'Inghilterra il caudillo e il consiglio dei ministri avevano dato ordine che non fossero realizzate nuove installazioni di sorveglianza dell'Asse, sulle due rive dello stretto, che fossero annullate le attività dei posti già attivi, che i loro addetti fossero inviati in Germania⁶³.

Lo sbarco delle truppe alleate in Africa del Nord mostrò come le sorti della guerra fossero segnate, tuttavia il governo britannico si preoccupò di trasmettere ai governi di Madrid e di Lisbona una dichiarazione che avrebbe dovuto tranquillizzar-

⁶¹ Ministero degli Affari Esteri, AP, SD, B.5, Segreto, N° 94812 del 19.11.1942 XX, Gabinetto del Ministero dell'Aeronautica, il capo di Gabinetto G.Casero al Ministero degli affari esteri: "si segnala, ad ogni buon fine, come da una informazione di fonte S.I.S risulta che a Gibilterra sarebbero state inviate delle bombe italiane catturate in Libia, per essere lanciate su territorio spagnolo in occasione di nostri attacchi contro quella piazzaforte". Una nota manoscritta, senza firma, dice "Gallina mi assicura che .q.s. sarà comunicato anche a Madrid.

⁶² Archivio Storico del Ministero degli Affari Esteri, d'ora in poi ASMAE, R 5162, Ex.1, Madrid 24.3.1942.

⁶³ ASMAE, R 5162, Ex.1, Telegramma del General Orgaz al MAE, 4.7.1942, h.21.

li e che riportiamo quasi integralmente in nota⁶⁴; il ruolo militare dell'Italia stava rivelando la sua nota debolezza e qualche episodio di valore pur verificatosi è paragonabile ai salti disperati che pesci catturati compiono nelle reti in cui sono imprigionati.

Intanto fra le due sponde dello stretto si intreccavano proteste e lamentele; gli inglesi con un memorandum del 3 novembre 1942 denunciavano la esistenza di uno dei punti principali di osservazione dei tedeschi, il Chalet Ross, ubicato a circa duecento chilometri da Ceuta, un poco discosto dalla costa fra Arroyo del Renegado e Arroyo de la Fuente, equipaggiato con una antenna radio di sei metri oltre a una piattaforma usata per l'osservazione diretta, mentre il principale punto di osservazione italiano si trovava nella Casa Rosende, situata a Villajovita, fra Ceuta e il Chalet Ross, equipaggiata con apparecchi radio e telescopi; i due punti di osservazione erano denunciati come violazione "palpable" della neutralità spagnola⁶⁵. Dal consolare spagnolo a Orán giungeva un messaggio che riferiva di voci su un possibile attacco americano alla Spagna e di uno inglese al Portogallo, con la collaborazione di fuorusciti spagnoli, alcuni dei quali provenienti dal Messico⁶⁶ e intanto si lamen-

⁶⁴ Ivi, Nota Verbal. Texto traducido de la declaracion del gobierno de S.M. britannica, 8.11.42: ...En vista del estrecho interes que toman el Gobierno y pueblo españoles en asuntos del norte de Africa, Sir Samuel Hoare ha sido instruido asegurar solemnemente al Gobierno español del Gobierno de S.M. que las operaciones ahora emprendidas en el norte de Africa en ningun modo amenazan territorio español Metropolitano o de Ultramar. El territorio español será ampliamente respetado, y los intereses españoles en el Norte de Africa no seran comprometidos. Sir Samuel Hoare, ha sido ademas instruido asegurar al Gobierno español que estas operaciones no comprometeran el "modus vivendi" existente en Tánger ni los acuerdos comerciales y el intercambio de mercancías entre Territorios Españoles y Británicos. Al Gobierno Español se le está informando que en opinion del Gobierno de S. M. estas operaciones no debieran de ninguna manera interferir con los actuales intercambios de mercancías entre España y el Mundo Exterior, para el que se conceden navicerts Británicos ni comprometer en negocio interior entre las dos zonas de Marruecos.

El Gobierno de S.M. considera que estos acuerdos comerciales debiern incluso encontrarse mejorados por la libranza de la Costa Norte Africana del peligro del control del Eje y la consiguiente disminucion del peligro de submarinos del Eje a toda navegacion Aliada y Neutral.

El Gobierno de S.M. se compenetra pienamente del deseo que comprende tiene el Gobierno Español de salvar a la Peninsula Iberica de los estragos de la guerra y desea que España tenga toda la oportunidad de reponerse de la devastación de la Guerra Civil y tomar el puesto que le corrisponde en la Europa reconstruida del porvenir.

⁶⁵Ivi, memorandum con mas datos sobre puestos de observación del Eje en Marruecos Español, 3 de noviembre 1942.

⁶⁶ Ivi, El consule de Orán Bernabé Toca al MAE, n° 280, reservado, 28 de noviembre de 1942.. Los rojos españoles..habrian de formar la fuerza de choque para atacar el Marruecos español y nuestras costas mediterraneas. Un altro documento collocato nello stesso fascicolo, datato 27.11.1942, testimonia l'opportunità di regolare i rapporti fra le due zone del Marocco, con l'asserita garanzia britannica che i buoni rapporti sarebbero continuati fino al termine della guerra. "En cuanto a la cuestión de los refugiados rojos nuestra verdadera posición es ésta ; Inglaterra para contrarrestar la propaganda alemana que hace resaltar mucho sus connivencias con los rojos, tiene interés en que sepamos que tales connivencias no existen: este es el interés inglés. España no tiene interés en este aspecto de la cuestión sino lo que desea es que Inglaterra rompa abierta y pulicamente con los rojos, a fin de que éstos no puedan contar en lo sucesivo de nunguna manera con una posible ayuda de parte de ella. Por lo tanto no es suficiente una declaración, aunque sería de agradecer que se hiciera en términos bien precisos, sino que se necesitan actos, hechos que hieran y duelan a los elementos rojos, con objeto de que la ruptura sea efectiva y bilateral. El que Mr. Churchill, en conversacion privada con el Duque, califique a Negrin de animal, no significa sino que, hábil político, busca la manera de impresionarnos con una posición oportunista.

tava la decisione americana di aver destinato parte delle forze sbarcate a recarsi al Nord, a causa del loro numero, il che preoccupava l'alto commissario spagnolo "por causarle extrañeza que se busque esa expansión hacia nuestro territorio, en vez de hacerlo en cualquier otro sentido, especialmente acercándose a la línea natural de comunicación con Argelia, por Mequinez, Fez y Tazza"⁶⁷.

Assai più interessanti sono due note, una inviata a Baraibar sulla necessità sorta per gli inglesi, di ampliare le zone del Mediterraneo in cui si poteva procedere all'affondamento di qualsiasi imbarcazione a prima vista senza preventivo avviso, a causa della occupazione da parte di tedeschi e italiani delle zone francesi fino allora non occupate⁶⁸ e la conseguente risposta del governo spagnolo che chiedeva che l'ambasciata si rivolgesse urgentemente a Londra per modificare la superficie di mare proibita, in quanto la navigazione spagnola ne sarebbe stata gravemente danneggiata se non impedita⁶⁹.

Concludiamo questo breve excursus con un ennesimo memorandum inviato da Hoare a Jordana, chiamato "mi querido Ministro y amigo" e salutato nella chiusa "con affetto", per mostrare come l'ambasciata britannica continuava a dolersi per atteggiamenti e comportamenti spagnoli in netto contrasto con la primitiva dichiarazione di neutralità e poi di quella di non belligeranza affermata dal governo: l'ambasciatore inglese probabilmente pensava che il successore di Serrano Súñer avrebbe affrontato con piglio diverso le questioni denunciate; a prescindere dalla diversa personalità dei due ministri, la guerra aveva raggiunto posizioni che avrebbero reso comunque la Spagna più prudente e attenta ai suoi doveri.

In appendice trascriviamo in parte due documenti italiani, e integralmente un documento britannico, che possono illustrare la situazione affrontata a Gibilterra, finché l'Italia ebbe una dignitosa forza, e aspetti discutibili della neutralità franchista denunciati dalla rappresentanza diplomatica inglese a Madrid.

APPENDICE

1. Il Capo dell'Ufficio di guerra economica, Pietromarchi, al Capo del Governo, Mussolini. Roma 11 maggio 1940.

(Riproduciamo soltanto parte del documento per le iniziali espressioni ivi contenute, e lo riassumiamo per le notizie relative alle navi italiane dirottate o trattenute in prevalenza ad opera dei britannici) Fonte: DDI, IX serie, vol. IV, p. 315-326

Nella sua nota diplomatica del 3 marzo il Governo fascista ha prospettato nelle sue linee generali la situazione creata al nostro armamento, alle nostre industrie, ai

⁶⁷ Ivi, Visita a S.E. el Alto Comisario de Representante Norteamerica Tanger, Mr. Childs, Madrid, 28.11.1942.

⁶⁸ Ivi, Nota 1972, tradotta, della ambasciata di S.M. Britannica al MAE, 18.11.1942.

⁶⁹ Ivi, Nota Verbal B.1, 200/784, Madrid 19.11.1942. La superficie impedita alla navigazione andava da una linea che dalla frontiera francospagnola correva a sud, ad ovest di Bugia, passando venti miglia a Est di Minorca. Il governo britannico aveva comunicato che, stabilito il divieto comunicato al governo spagnolo, esso sarebbe divenuto operativo dopo 48 ore dalla comunicazione. La richiesta spagnola fondava il suo valore oltre alle concrete difficoltà per la navigazione, in assicurazioni che l'ambasciatore di S.M aveva fatto al ministro degli esteri il 19 ottobre.

nostri commerci dal vigente sistema di controllo sui traffici marittimi e ha messo in rilievo le limitazioni spesso arbitrarie, sempre gravissime, che essa arreca alla libertà della navigazione, alla sicurezza dei rifornimenti, al lavoro e alla produttività della nazione. Il carattere saliente di tale organizzazione è di non rispondere ad alcun principio consacrato dalla legge internazionale, cosicché tutti coloro che, per le esigenze della loro attività, sono costretti a passare sotto le forche caudine del controllo, non sanno mai a quale norma attenersi. Vettori, spedizionieri, importatori di merci sono costretti volta a volta a indagare quali formalità, garanzie e procedure debbano seguire per aver una certa probabilità che le merci giungeranno a destinazione. Ne consegue che la condizione essenziale per la vita dei rapporti commerciali, e cioè la sicurezza delle contrattazioni, è stata completamente bandita dalla vita economica dell'Europa. Quando poi una determinata procedura, per essere ripetutamente applicata, accenna a cristallizzarsi e a divenire una prassi, nuove diffidenze e nuove esigenze fanno sorgere la pretesa di garanzie sempre più draconiane e di formalità sempre più vessatorie. Cosicché questa macchina del controllo, per la complicazione del suo meccanismo, per l'arbitrarietà del funzionamento e soprattutto per la vastità del suo campo d'applicazione si rivela non soltanto come un'arma di lotta tra belligeranti, ma come uno strumento di egemonia commerciale, destinato ad agire in settori che nulla hanno a che vedere col controllo del contrabbando.

I reclami che ci vengono presentati dalle parti ingiustamente lese, la documentazione che sistematicamente raccogliamo sui danni e sugli arbitri del sistema di controllo forniscono elementi dettagliati e precisi per avvalorare l'esattezza di quanto affermano. E' pertanto sui fatti, e unicamente sui fatti più eloquenti di qualsiasi dimostrazione, che io intendo richiamare l'attenzione per dare il senso preciso della gravità della situazione.

....Dall'inizio delle ostilità al 3 maggio 1940 le navi fermate furono 857, fra le quali il *XXI Aprile*, trattenuto a Aden l'8 settembre, a Suez il 16, a Porto Said il 17, poi a Gibilterra dal 27 settembre al 6 ottobre, quindi a Weymouth dal 12 al 21 ottobre; *Voluntas*, in provenienza dall'Argentina, trattenuto a Gibilterra dal 6 al 22 ottobre; *Laura C*, fermato a Gibilterra 7 ottobre, rilasciato il 5 novembre, poi a Marsiglia dal 10 al 13 dello stesso mese; *Agata*, fermato a Gibilterra dal 19 ottobre al 15 novembre; *Livenza*, a Gibilterra dal 25 ottobre al 15 novembre; il transatlantico *Augustus*, a Gibilterra dal 21 al 30 ottobre; *Le Tre Marie*, a Gibilterra dal 1° al 23 novembre. Altre navi fra cui il *Conte Biancamano* subirono fermi di diversi giorni in un porto dopo che erano già stati fermati in altri e i due scali in cui si rischiava di sostare più a lungo erano Gibilterra e Malta.

Pietromarchi aggiungeva:..... Quando, infine, attraverso una lunga e penosa *via crucis*, il destinatario delle merci sequestrate riesce a dimostrare la sua perfetta lealtà e l'assoluta veridicità degli affidamenti dati, la riconsegna delle merci è subordinata a condizioni così vessatorie da far rassomigliare strettamente la misura di controllo a un atto di pirateria. Mi riferisco a questo riguardo ad alcune partite delle quali si sta trattando lo svincolo con le autorità di controllo di Malta. Lo svincolo è subordinato all'assunzione dei seguenti impegni da parte dell'interessato: rinuncia a chiedere il risarcimento dei danni sofferti; rimborso delle spese che la Corona britannica ha dovuto sostenere nel procedere al sequestro; rimborso delle spese portuali e cioè delle spese di pilotaggio, tasse ,ecc.,subite dalla nave per essere stata cos-

tretta ad entrare nel porto di controllo; rimborso delle spese di discarico e magazzinaggio...

...Tutti questi casi e infiniti altri, che sarebbe troppo lungo enumerare, non possono che lasciare perplessi sul modo con cui il controllo è organizzato e sulle direttive secondo le quali esso viene applicato nei nostri riguardi. L'elemento più grave è l'incertezza, la mancanza di norme precise, l'arbitrio...

2. *Il capo dell'ufficio guerra economica, Pietromarchi, al capo del Governo, Mussolini. Roma 8 giugno 1940. Fonte: DDI, IX Serie, Vol. IV, n° 820, p. 610-616.*

...Una recrudescenza di dirottamenti, soprattutto nel Mediterraneo orientale, si è verificata nel mese di aprile. In tale mese sono stati fermati o dirottati 69 piroscafi, il numero delle giornate di sosta è stato di 337; quello dei giorni perduti in dirottamenti 45 con un totale complessivo di 382 giorni perduti. Dal 1° al 25 maggio, i piroscafi fermati sono stati 33 con un totale di 105 giornate di sosta. Complessivamente i fermi e i dirottamenti di navi nazionali sono giunti alla cifra di 1347 alla data del 25 maggio...

...il 14 maggio, per la prima volta, è stato fermato a Gibilterra un motopeschereccio della Genepesca, l'Amba Alagi, che rientrava da una fruttuosa campagna...

3. *Algunos ejemplos de facilidades no neutrales que han sido otorgadas o no denegadas al Eje y de trato desfavorable a súditos e intereses británicos.*

(Nota aggiunta al memorandum di Hoare del novembre, vistata da Jordana che la riteneva inesatta e soprattutto relativa al passato) Fonte : ASMAE, R. 5162, Ex.1. Riproduciamo pedissequamente lo scritto, anche con palesi errori presenti nell'originale, ma senza segnalarli uno per uno.

1. Submarinos y Buques de suministro del Eje.

- (a) En 1941 tres submarinos italianos se refugiaron en la bahía de Tanger, y fueron declarados como internados bajo la ley internacional; sin embargo pudieron escaparse pasando por aguas territoriales españolas.
- (b) En 1942 había en Santander dos submarinos italianos averiados, y uno grande alemán en Cartagena. A aquellos les fue concedido un plazo exageradamente largo para repararse; uno de los italianos que previamente había recibido ayuda de las autoridades navales en Camariños debía haber sido automáticamente internado, pero no solo le fue permitido irse a Santander pero también escaparse de allí al momento de estar en remolque para ser internado. Al otro le fue permitido salir sin completar su reparación, en contravención de las leyes internacionales y de las más solemnes promesas dadas a la Embajada británica. El submarino alemán en Cartagena no podía ser reparado y para evitar el tener que internarlo, el Sr. Serrano Suñer autorizó un trato a última hora por el cual el Gobierno español lo compró. Rompiendo una vez más con las leyes internacionales, la tripulación alemana de 42 hombres fue puesta en libertad. En vista de la escasez de tripulantes entrenados para submarinos alemanes, esto tuvo para nosotros más importancia que la suerte del mismo submarino.
- (c) El barco alemán de suministro "Bessel" y dos buques tanques en Vigo que fácilmente hubieron podido salir por aguas territoriales a Francia, han permanecido...

necido en Vigo a instancia de los Alemanes, evidentemente con fines beligerantes. Sospechamos que estos buques suministraban carburantes a submarinos, pero las representaciones frecuentes hechas por la Embajada británica no provocaron contestación alguna hasta que los tripulantes de un submarino capturado confesaron de que (sic) tres días antes de su captura, habían tomado carburantes y víveres en Vigo. Aún entonces, aunque guardias españoles fueron colocados en los buques tanques y estos se apartaron, el buque “Bessel” permanecía casi un año más en un sitio muy conveniente para sus fines, y sin guardias. Desconocemos cuantos han sido los submarinos de Eje que han aprovechado estas facilidades, pero es evidente que debido a que las Autoridades españolas no tomaron precauciones adecuadas, estas facilidades quedaban a disposición de los submarinos del Eje durante más de tres años y medio. Tripulaciones de relevo para submarinos pasaron también libremente a través del territorio español

- (d) En Las Palmas los buques alemanes “Corrientes” y “Charlotta Schliemann” estaban anclados en un sitio desde el cual podían abastecer a los submarinos sin ser observados. Después de muchos meses de representaciones ambos buques fueron movidos al puerto interior, pero al poco tiempo el “Corrientes” fué movido otra vez afuera, sin motivo legítimo alguno.
- (e) Durante dos años la Embajada se quejó del abastecimiento de submarinos del Eje en Cádiz por el buque italiano “Fulgor”. Luego documentos capturados en un submarino italiano demostraron que el “Fulgor” fué equipado especialmente como “buque nodriza” para submarinos para suministrar comestibles y toda clase de equipo incluso torpedos, y fué estacionado en Cádiz con ese fin específico. A los comandantes de los submarinos italianos se les facilitó además instrucciones detalladas para poder colocarse al lado del buque abastecedor en diferentes estados de marea y viento.

2. Aviones y tripulaciones en aterrizaje forzoso.

Durante más de dos meses y medio fueron repatriadas inmediatamente las tripulaciones de aviones del Eje en aterrizaje forzoso mientras que los tripulantes de aviones británicos fueron internados. Un hidro-avión alemán y un aeroplano que tuvieron que aterrizar en Galicia en el verano de 1942 pudieron en contra de la ley internacional reponer su combustible // y marcharse. No se impidió que los aviones italianos atacaran repetidamente a Gibraltar pasando sobre territorio español; sus tripulaciones en aterrizaje forzoso fueron repatriadas, y hay tres casos conocidos de aviones italianos que habían atacado a Gibraltar y a que se les permitió aterrizar y reponer combustible en las Islas Baleares. El buque británico “Sarastone” fué hundido en Huelva por un avión alemán que voló sobre el territorio español y fué guiado por señales desde el buque italiano “Gaeta” en el puerto de Huelva. No se dió satisfacción al Gobierno británico en este caso del “Gaeta” que sigue en Huelva como depósito de sabotaje trabajando contra la navegación británica.

3. Otros empleos por el Eje del territorio español para fines bélicos.

A los agentes del Eje se les ha permitido la organización de un servicio enorme, principalmente en Sevilla, Huelva, La Línea, Algeciras y Melilla dedicado al sabotaje

de buques británicos por la colocación de bombas en los buques o fijandolas a las quillas. Nuestras repetidas representaciones han sido de poco efecto e incidentes recientes han demostrado que esta organización es hoy en día mayor y más activo que nunca.

En 1942 les fué permitido a los alemanes el instalar estaciones de observación nocturna en ambos lados de los estrechos de Gibraltar con los más modernos aparatos e incluso en zonas militares españolas. Debido a representaciones británicas estos proyectos no llegaron a cumplirse totalmente, pero estaciones de observación alemanas e italianas existen todavía en ambos lados de los estrechos con el fin de proseguir la guerra contra las Naciones Unidas.

Aparte de lo que hemos señalado arriba, los alemanes han podido construir en territorio español en ambos lados del estrecho una vasta organización de espionaje que trabaja contra las Naciones Unidas, e instalar con inmunidad emisoras de radio en la Villa León en Algeciras con aparatos de observación en otra villa vecina, y otras puestas // emisoras y de observación en Ceuta y en Tanger. Los italianos, además de tener una Misión militar en Ceuta (cosa difícil en sí de explicar) mantienen una villa y una emisora de radio en la misma población. Al Gobierno español hemos proporcionado detalles completísimos acerca de la situación de estas estaciones, pero no se ha dado ningún paso que pusiera fin a las actividades ilegales de estas a pesar de que vienen a ser actos de guerra cometidos por beligerantes en territorio español. El Gobierno español ha recibido de nosotros los nombres y los detalles completos del personal del cuerpo de espionaje alemán, de los cuales muchos son soldados que trabajan bajo órdenes del ejército alemán en territorio de soberanía española. De igual modo hemos participado al Gobierno español los nombres de los operadores de las emisoras alemanas. A pesar de todo esto, no se ha tomado ninguna medida efectiva en contra de estas actividades, ni para deportar el personal del territorio español.

Los alemanes también han podido construir una enorme red de estaciones de observación meteorológica en territorio español en Galicia.

A pesar de los tratados internacionales en vigor referentes a la zona internacional de Tanger, esta ha sido ocupada por esfuerzos españolas. Como resultado de esta ocupación, el Gobierno de Su Majestad ha observado que la zona de Tanger queda ahora a disposición de los alemanes para espionaje e actos de guerra contra las Naciones Unidas y que a los alemanes ha sido permitido, sin base legal, el establecer un Consulado General en Tanger cuyas funciones principales son las de dar protección a agentes de espionaje y sabotaje y de diseminar una propaganda subversiva entre los Moros en Tanger, la Zona española y en la Africa francesa.

4. De otra parte durante once meses el Gobierno español se ha abstenido de dar su conformidad al establecimiento de un Vice-Consulado británico en Ceuta. Esto proposito fué sometido al // Gobierno español en la Nota N° 918 del 6 de octubre de 1942 y dicha Nota explicó la necesidad urgente de un Vice-Consulado en Ceuta en los intereses de la Marina mercantil española, debido a que sin ello los capitanes de los buques españoles tienen que desplazarse a Tetuán cuando han de obtener sus "navicerts", circunstancia que también causa molestia considerable al Consulado de Su Majestad en Tetuán e estorba su trabajo normal.

En la Nota de la Embajada N° 558 del 30 de abril de 1943 recordamos al Ministerio de Asuntos Exteriores que el Gobierno de Su Majestad tenía derecho a recla-

mar el establecimiento de un puesto consular en Ceuta bajo el artículo N° 20 del Acuerdo comercial anglo-español de 1922. El Ministerio al denegar la autorización ha alegado como motivo que los japoneses también piden permiso para establecer un Vice-Consulado en Ceuta y que los alemanes también lo exigirán si se concede el permiso a los ingleses. Esto argumento carece completamente de fundamento porque ni los japoneses ni las demás potencias del Eje tienen interés en tener consulados en Ceuta excepto como protección a sus actividades de espionaje y sabotaje, mientras el Gobierno de Su Majestad tiene el derecho a un Consulado y los intereses de la Marina mercantil española lo piden urgentemente. Es fácil pues desvirtuar las pretensiones del Eje. Un Vice-Consulado americano existe ya en Ceuta y no hay motivo válido para que no exista un Consulado inglés.

5. Durante tres años y medio el paso por territorio español o el viaje en barcos españoles ha sido prohibido a las personas civiles de nacionalidad británica de edad militar. En cambio las personas civiles alemanas e italianas de edad militar han podido pasar por territorio español a su gusto. Además los miembros de la Comisión italo-alemana de armisticio en Africa del Norte que se habían refugiado en la Zona española o en Tanger, de los cuales la mayoría eran personal militar, fueron repatriados en lugar de ser internados. //

Un avión militar alemán completamente armado, que llevaba miembros importantes de la Comisión de Armisticio alemana, en uniformes militares y con armas, pudo aterrizar a Barcelona y salir otra vez, en lugar de ser internado con sus ocupantes, de conformidad con la ley internacional.

6. Una prueba de hostilidad contra las Naciones Unidas fué el intento en 1942 de despedir de España las Misiones de los países ocupados Aliados.

7. La hostilidad por parte de la Administración española hacia súbditos británicos se ha manifestado también por una serie de órdenes de expulsión dirigidas contra estos. Con el apoyo del Ministerio de Asuntos Exteriores hemos conseguido la suspensión de muchas de estas órdenes, aunque casi nunca han sido definitivamente anuladas. A pesar de esto, 34 súbditos británicos han sido expulsados de España en un periodo de 24 meses. La Embajada británica está convencida de que, excepción hecha de dos casos de posible inmoralidad, no existió justificación alguna para estas órdenes de expulsión que según parece han sido emitidas sobre pretextos livianos con una irresponsabilidad total. Mientras en muchos casos su origen fué evidentemente alemán, en otros fué una denuncia lanzada por alguien cuyo motivo era ocupar el puesto del denunciado. Pero lo que más significa en las relaciones anglo-españolas, es que la Falange y también la Policía española siempre aprovechan sus oportunidades, por ligeras que sean.

8. Sobre este punto los españoles que se dan la molestía de estudiar a los ingleses, se darán cuenta que a pesar de la imposibilidad de conseguir que estos se preparen para una guerra y la dificultad con que se deciden a luchar, hubo sin embargo una vez una guerra “de la oreja de Jenkins”. El mal tratamiento de súbditos británicos, por humildes que sean, es una de las cosas que el pueblo británico jamás per-

dona y jamás olvida. La prisión durante dos años en condiciones // medievales que sufrió el Sr. Apfel, del puerto de Gandia, queda todavía como causa celebre con la opinión publica británica. Cuando Sir Samuel Hoare, saliendo del Gabinete de Guerra, vino a España como Embajador británico, una de las primeras cosas que tuvo que llamar a la atención del jefe de Estado español fué el tratamiento atroz aplicado por la Policía española a una mecanógrafa recién llegada a la Embajada y hasta entonces desconocida por el Embajador.

9. Mientras los periodicos alemanes inundan España, los periodicos ingleses (incluso el "Times"), quedan excluidos. El Gobierno español ha optado por dejar la Prensa y la radio españolas en manos de Falange y Falange ha preferido utilizar su control dando al mundo la impresión, verídica o no, que España está casada con el Fascismo, y que la Prensa y la radio hacen fielmente lo que piden los alemanes. Recientemente se ha verificado un cambio, pero el efecto sobre la opinión mundial será nula hasta que coincidan las manifestaciones a los diplomáticos con lo que el mundo aprende mediante la Prensa y la radio y los discursos hechos en España. Sobre este extremo, y quizás sobre los demás, el tiempo se está agotando.

10. Mientras tanto, la División Azul permanece en Rusia y si no se toma una determinación rápida, pueda quedarse como la última fuerza no alemana que lucha al lado de los alemanes. Los acontecimientos se desarrollan hoy día rápidamente y España corre el peligro inminente de ser atajada por ellos.

Recibido: 13 de marzo de 2007

Aceptado: 10 de julio de 2007