

Trabajo fin de Máster:

Visitantes de otra guerra:

Repercusiones de la II Guerra Mundial en territorio asturiano

Autor: Félix Feito Álvarez

Director: Rubén Vega García

Índice

- Agradecimientos.....4
- Metodología.....6
- Contextualización histórica: la Batalla del Atlántico en el Golfo de Vizcaya.....11
- Asturias y España en los años de la Segunda Guerra Mundial.....13
- Jario, 15 de junio de 1941 El bombardero Focke Wufft c 200 Condor alemán.....15
- Avilés, 3 de junio de 1942 .La odisea del submarino italiano Luigi Torelli.....19
- Salinas, 11 de diciembre de 1942. El bombardero Armstrong Whitley británico.....24
- Jario, 5 de febrero de 1943. El caza Bell P 400 americano.....27
- La Morgal, 17 de mayo de 1943. El bombardero Consolidated B 24 americano.....32
- Oviñana, 16 de noviembre de 1943. El buque de desembarco LCT MK III inglés.....34
- Picu Brañueta, 31 de mayo de 1944 El bombardero alemán JU 290.....36
- Costa de Gijón. El submarino japonés I 29.....41
- Los mitos
 - Las bases de submarinos de La Concha de Artedo y de Oviñana.....43
 - El avión de los jefes nazis.....47

- Conclusiones.....49
- Bibliografía.....56
- Fuentes
orales.....58
- Archivos
consultados.....59
- Recursos de
internet.....60
- Anexos.....62

Agradecimientos

Como dice el refrán, es de bien nacidos ser agradecidos. Por ello que menos que dedicar unas líneas para agradecer a las muchas personas que entusiastamente me han prestado ayuda para este trabajo.

Para comenzar, he de agradecer a toda la gente que amablemente ha prestado testimonio para esta obra que afortunadamente han sido muchos, contándome sus recuerdos de aquellos acontecimientos que en su día quedaron grabados en sus mentes infantiles. Vayan pues mis muestras de afecto y agradecimiento para Amado Martínez, de Salinas, Manuel González, de Jarrio, para Olimpia Álvarez de Posada de Llanera, Blanca Ruiz y María Luisa Santoveña, de Rioseco, Pilar Santoveña, de Vibaño y Luis Lobo, de Posada de Llanes, por permitirme acceder a sus testimonios .

Agradecer también a mis compañeros de ARAMA 36 / 37 que de una u otra manera me han ayudado a conseguir testimonios, me han prestado bibliografía e incluso me han puesto en contacto con familiares y conocidos que habían vivido estos acontecimientos, especialmente Inma González, Xesus Manteca, Artemio Mortera, Enrique Menéndez y Carlos Rojo.

Asimismo y enterados de la investigación que me hallaba realizando fueron muchos los compañeros del Máster y ex compañeros de la licenciatura que de una u otra forma colaboraron en este proyecto. Una larga lista en que podemos citar a Fe Santoveña, Alba Campa, Paloma Nido, Moisés Cima y sobre todo Andrea García que no dudó en venirse a “patear” monte.

En el Departamento de Historia Contemporánea del área de Historia de la Universidad de Oviedo, departamento que tras los años siento como “mi” departamento han sido muchas las muestras de ayuda tanto de mi director de TFM Rubén Vega buscando testimonios, orientándome, permitiéndome acceder a tesis y tesinas que aunque leídas tiempo ha, no se encontraban publicadas, como de Carmen García, Víctor Rodríguez y Jorge Uría. Gracias también a ellos.

Para finalizar citar a dos personas que sin siquiera conocerme me han ayudado mucho. Ellos son Isidro Baidés que no solo me puso en contacto con su suegro Amado Martínez, sino que él, entusiasta de la historia del Luigi Torelli me dio todos los datos, fotos, archivos y documentos que llevaba recopilando durante años para que yo los usara en esta redacción. El capítulo del Luigi Torelli va al dedicado.

En segunda parte, el párroco de Posada de Llanes, José París que no solo me permitió acceder a sus archivos parroquiales, sino que ya había buscado todo lo que había y no

solo eso, había indagado por el pueblo respecto al suceso y me puso en contacto con gente que lo había vivido y fueron importantes testimonios.

Y para finalizar, ya desde el mundo “virtual” agradecer la colaboración del historiador inglés Patrick Minns por colaborar en intentar esclarecer el destino del Whitley del 10 OTU “caído en Cabo Peñas”, de los integrantes del foro Vibaño¹ por colaborar entusiastamente en mi investigación sobre el *avión alemán de Brañueta* y sobre todo esa gran comunidad de la que me enorgullezco de pertenecer que es El Gran Capitán.²

Es probable que en el momento de redactar estas líneas, siendo tantos los que han puesto su granito de arena me deje a alguien apartado. Espero sepan disculparme. A todos ellos, los que están y los que no, sinceramente, gracias.

¹ <http://www.vibanio.com/foro/>

² <http://www.elgrancapitan.org/>

Metodología

Este trabajo comenzó siendo relativamente distinto al ahora que ahora el lector tiene en las manos. Lo que comenzó intentando esclarecer, apoyándose en todo tipo de fuentes, pero especialmente en las orales para seguir una de las líneas de investigación del máster cursado, el asunto de las supuestas bases para reaprovisionamiento de submarinos alemanes durante la II Guerra Mundial (especialmente en la playa de La Concha de Artedo) terminó sirviendo para desmentir ese “mito” y de paso re-encauzar la investigación, de carácter multidisciplinar pero muy enfocada a la historia oral, hacia registrar la presencia de buques y aeronaves, tanto aliadas como del Eje, en territorio asturiano durante la II Guerra Mundial, asunto conocido en los pueblos en los que ocurrió y que salvo puntuales monografías de muy difícil acceso, está apenas tratado por la historiografía actual, casi perdiéndose en el mito y la leyenda.

Como miembro de la Asociación para la Recuperación de la Arquitectura Militar Asturiana 1936/1937 me encontraba interesado en ver que podía decir la historia oral sobre la “supuesta” base de submarinos de Oviñana, cuyo conocimiento nos llegó a través de la Asociación Histórico Cultural Minerva Mere³ y su relación con las historias de submarinos alemanes que circulan por todas las costas asturianas, especialmente en la zona de la Playa de La Concha de Artedo. Visitada la supuesta base de submarinos en una playa apenas accesible, no queda claro el por qué de una “fortificación” de hormigón armado, con muelles, restos de bombas de agua, puertas metálicas, en una cueva costera, mas en una época (una placa a la entrada del complejo reza “1942”) en que como es sabido el Servicio de Regiones Devastadas del bando sublevado, vencedor en la Guerra Civil, se dedicaba ya desde años atrás a ir demoliendo una tras otra las fortificaciones del bando republicano para extraer las vigas de acero que conformaban el entramado de sus techos.

Más interesante aún era la afirmación de que varios ancianos del lugar afirmaban que los acantilados adyacentes durante la II Guerra Mundial tuvieron guardia armada⁴, en

³ <http://legiovalaudae.uphero.com/foro/index.php>

⁴ Pronto pensé que esta guardia armada pudo ser debida al miedo a una invasión aliada, como muestra el testimonio de Cesar González proporcionado por Rubén Vega de su archivo oral en que cuenta como fueron destacados soldados para vigilancia de playas y acantilados asturianos en 1944. Pero pronto se vería que no era tampoco este el caso

forma de soldados que no dejaban a la gente acercarse. Con esos “hilos” de los que tirar, la investigación basada en historia oral era fundamental. Lamentablemente pronto se descubriría el error y el intento de escribir una historia, basada principalmente en las fuentes orales, sobre los submarinos alemanes en Asturias durante la II guerra mundial se convirtió como podemos observar, en un simple mito, ahora desmentido. La “base de submarinos” de Oviñana resultó ser una cetárea (aunque resulta algo muy interesante de cara a investigaciones futuras saber el por qué de la existencia de una cetárea de nueva construcción en los años más fuertes de “la fame”⁵. ¿quien la había construido? Y más importante, ¿quien era el destinatario de tan poco asequible alimento?) Y la muy interesante guardia armada, en forma de soldados, existía realmente, mas no guardaban la cetárea sino que guardaban un buque de guerra ingles encallado.

Con estos nuevos datos, y tras la confirmación por parte del prestigioso submarinista e investigador Xesus Manteca de que no existen submarinos alemanes hundidos en nuestras costas(mito que entronca con los hundimientos de los submarinos republicanos B 6, C 5 y C 6⁶ en aguas asturianas durante la guerra civil) ni supuestas bases de reaprovisionamiento(estos se realizaban, totalmente confirmado, en Vigo, donde los submarinos entraban para reabastecerse de buques mercantes que acudían bien expresamente para ello, bien para aprovechar el viaje y volver cargados de wolframio gallego⁷) y las historias de submarinos alemanes que reaprovisionaban en Asturias provienen de la Gran Guerra, donde se está más que confirmada su presencia, se imponía dar un giro a la investigación.

Desmentir el mito ya estaba hecho, y a ello se le podían dedicar unas líneas, pero no toda una investigación. Pero con nuevos datos como el buque inglés de Oviñana, se podía re enfocar la línea investigadora hacia un tema similar, en el que la historia oral también tenía mucho que decir. Si bien no hay submarinos alemanes, si hay bien recordados pero escasamente documentados buques y aeronaves que durante los

⁵ Los años del hambre, en asturiano. Tras la guerra civil el hambre afectó a todo el país, siendo 1941 el peor año

⁶ El C 6 fue hundido por su tripulación en el Musel, el 20 de octubre de 1937. Reflotado en el 48, se hundió en aguas del Cantábrico mientras era remolcado hacia el Ferrol. El B 6 fue hundido en aguas del Cabo Peñas el 19 de septiembre de 1936 tras rendirse su tripulación en combate contra los bous Galicia y Cirizia y el destructor Velasco. El caso del C 5 está menos documentado, solo se sabe que desapareció la Nochevieja del año 1936 entre Bilbao y Gijón, avistándose por los pescadores una gran mancha de fuel en aguas de Ribadesella. El buque que tuvo a tiro al Cervera y a la España y no consiguió hundirlos, desapareció sin dejar rastro.

⁷ INFIESTA José Luis: “Los submarinos alemanes en España durante la II Guerra Mundial” en Historia y Vida nº 331 1995

enfrentamientos ocurridos por el Cantábrico y el Atlántico acaban recabando en Asturias con mejor o peor fortuna, y sobre esta presencia se reorienta el trabajo.

En primer lugar, al empezar la investigación, contábamos con los casos de sobra conocidos. La presencia de un bombardero alemán en 1941 y un caza americano en 1943 en el aeródromo de campaña de Jarrio, tema algo tratado en monografías, la entrada en 1942 en el puerto de Avilés del submarino italiano Luigi Torelli, la caída en 1944 de un bombardero alemán en la sierra del Cuera y como hemos visto, tras la entrevista con José Manuel López, un buque de desembarco inglés embarrancado en Oviñana en 1943. Gracias a mi compañera Alba Campa, pronto añadimos a la lista un avión inglés estrellado en Llanera en 1945.

Con estos datos con que contábamos, más las dos nuevas añadiduras y antes de proseguir la investigación se realizó una búsqueda de fuentes y artículos por la red. Con estas fuentes se añadió un nuevo mito, un bombardero alemán que aterriza en Posada de Llanera en mayo de 1945(mito que pronto se confirma como tal al ser del mismo modelo y matrícula que el estrellado cerca de Posada... de Llanes un año antes. En algún momento un investigador confunde el año, pasa a poner Posada a secas y como veremos, se va creando un mito que llega a entroncar con el avión que llega a El Prat con jefes nazis, e incluso con una supuesta huida de Hitler a Asturias, pues ese bombardero era del mismo modelo que el usado por el *fuher* para sus viajes personales).

Mucho más interesante fue encontrar una lista de aeronaves caídas en España durante el conflicto, repetida una y otra vez, pero sin citar la fuente original en foros y webs más o menos especializadas. En esta lista aparecen las aeronaves ya citadas (salvo el avión inglés de Llanera) y se añade otros dos aparatos estrellados en el Cabo Peñas: Un bombardero inglés en el año 1942 y un cazabombardero alemán en el año 1944. La investigación, sin dejar de lado los buques se va orientando, dada una presencia mayor de lo esperada, a las aeronaves.

La tarea de conseguir testimonios orales no resulta sencilla y mucho menos en una temática tan especializada, tan localizada y siendo hechos ocurridos hace mas de 70 años resulta aún más difícil. En primer lugar se comenta la idea en los círculos inmediatos (familia, amigos, compañeros de máster, compañeros de ARAMA36/37, Departamento de Historia Contemporánea de la Universidad de Oviedo) y de ahí van saliendo los primeros contactos. Mis compañeras de Máster Fe Santoveña y Alba

Campa me ponen en contacto respectivamente con su amigo Nacio López (cuyo padre, José Antonio López al que procedí a entrevistar podía aportar datos sobre la base de submarinos, pero aún más interesante, aportó datos sobre la para mí y el gran público desconocida lancha de desembarco inglesa de Oviñana) y con su abuela Olimpia Álvarez que como oriunda de la zona recuerda el aterrizaje de emergencia del avión inglés. Una vez entrevistada y comprobando los datos con los libros *Historias Vividas, Historias contadas*⁸ y con *Historia de los aeropuertos de Asturias*⁹ lamentablemente observamos que ese avión inglés, un Douglas DC 2 de transporte¹⁰ se estrellaba, sin daños personales, en 1946. Y no solo personales, pues este avión que se averió en vuelo desde Lisboa a Londres y que hubo de aterrizar de emergencia en La Morgal transportaba unos caimanes (que no sufrieron daños) para el zoo de Londres¹¹ en reconstrucción tras la guerra.

Comprobada también la bibliografía existente, encontramos un avión con el que hasta entonces no contábamos, un bombardero americano B 24, según De Madariaga que aterriza averiado en la pista de La Morgal, en 1943, estando está todavía en obras. Nuevamente en contacto con Alba Campa intentamos concertar una entrevista con su tío abuelo Benito Álvarez que de joven había trabajado en esa obra, para intentar esclarecer el tema pues no aparece citado en ningún otro sitio. Lamentablemente Benito Álvarez fallecería unos días antes de realizar la entrevista.

La ayuda de los compañeros de ARAMA 36 37 resulta asimismo fundamental. Aparte de recomendarme bibliografía, dos compañeros, Inma González y Xesus Manteca, resultan importantísimos. Inma concertando entrevista con su padre, Manuel González, que fue uno de tantos niños de Jarrio que fueron corriendo a ver el “avión alemán”, así como años después el caza americano. Además aportó datos muy interesantes sobre la presencia en la zona de una conservera, en Ortiguera, en la que se enlataban chicharros fritos para enviar a Alemania.

⁸ Abel GONZALEZ RODRIGUEZ y Nieves GARCIA ORDOÑEZ Llanera 2008 *Historias vividas, historias contadas II*

⁹ Rafael DE MADARIAGA y Luis UTRILLA NAVARRO *Historia de los aeropuertos de Asturias* 2004

¹⁰ Como dato anecdótico, estos excelentes transportes fueron convertidos en bombarderos durante la guerra civil española

¹¹ Rafael DE MADARIAGA y Luis UTRILLA NAVARRO *Historia de los aeropuertos de Asturias* 2004 p.42

Por su parte, Xesus Manteca, ya citado, además de aportarme múltiples datos y bibliografía me puso en contacto con Isidro Baides cuyo suegro, siendo niño, había visto el combate entre el Luigi Torelli y el Vickers Wellington de Greaff Wessell, que narraba con perfecta claridad. No puedo dejar de mostrar mi agradecimiento a Baides pues apasionado de la historia militar, y que ya había investigado el asunto del Luigi Torelli incluso antes de conocer a Amado Martínez, me proporcionó gran cantidad de información y referencias a websites ingleses e italianas con amplia información de la batalla.

Con todo ello, mas los contactos realizados en los pueblos de Rioseco, Posada de Llanes y Vibaño donde la memoria del avión alemán está todavía muy presente se contaba con un buen número de testimonios orales sobre estos aterrizajes, se pudo realizar esta historia. Los aportes de la prensa consultada (Voluntad, La Voz de Asturias y la Nueva España) han sido casi nulos, lo que muestra el interés del régimen por ocultar estos acontecimientos, encontrándose tan solo una escueta noticia referente al bombardero inglés que aterrizó en Salinas. A ellos hay que sumar la bibliografía, en su mayoría anglosajona, así como las referencias vía web, muy imprecisas y que hacen “saltar” de web en web contrastando datos, y estos a su vez con las monografías y los testimonios. En este punto merece la pena alabar la calidad de muchas webs británicas con sitios de gran calidad dedicados a unidades o acciones en concreto, como por ejemplo la web¹² del 10 OTU¹³, unidad a la cual pertenecía el bombardero aterrizado en Salinas en 1942 y mantenida por el historiador Patrick Minns con quien he colaborado para “rehacer” la historia del último vuelo del citado avión.

No se han consultado archivos militares españoles ni de las autoridades portuarias por falta de tiempo y para no distanciarse mucho del objetivo de narrar estos acontecimientos basándose en la historia oral, así como por falta de espacio. Queda pues pendiente para un futuro a medio plazo su consulta para contrastar con los datos ya recopilados y que puedan añadir un poco mas especialmente respecto a los aviones internados, así como a la estancia del Luigi Torelli en el puerto avilesino.

¹² <http://rafabingdon10otu.co.uk/index.html>

¹³ *Operational Training Unit*

Una vez recopilados el máximo posible de testimonios orales, contrastados con las escasas fuentes secundarias y con la prensa y los archivos, estamos preparados para redactar una pequeña historia de estos acontecimientos.

Conclusiones

Son varias las conclusiones obtenidas con esta investigación que se ciñen principalmente a cuatro factores: La demostración de la existencia de la base de submarinos, las flagrantes violaciones de la neutralidad por ambos bandos y la evolución de las relaciones de las autoridades españolas con los internados, la ineficaz defensa del territorio español y por último, aplicable a la historia oral, como las historias se van deformando y los mitos y leyendas atemporales van mezclándose añadiendo generación tras generación nuevos acontecimientos, o incluso, actualizándose. Analizaremos a continuación de manera global ciñéndonos más adelante a cada punto tratado, sin recalcar en exceso eso si el asunto de la base de submarinos de La Concha de Artedo por haber quedada ya demostrada su inexistencia en capítulos anteriores.

En primer lugar, respecto a las bases de submarinos alemanas de la II guerra mundial, y teniendo en cuenta que siempre pueden aparecer nuevos datos, archivos desclasificados, etc., está prácticamente confirmada la NO existencia de tales bases, ni tan siquiera reaprovisionamientos en el mar. La investigación que comenzó intentando confirmar el mito ha servido para ver que solo era eso, un mito en el que las historias de 3 conflictos diferentes se mezclan para realizar una construcción colectiva de una historia, y hace que todo el mundo de por sentado que existió tal base de submarinos. Aunque personalmente, y como creo que le hubiese pasado a cualquier investigador, me hubiese gustado poder demostrar la supuesta leyenda, esta obra servirá para lo contrario, para llenar ese vacío historiográfico que es el de buques y aeronaves que recalcan en Asturias, mostrando que hay muchos, pero que no hay tal base de submarinos.

El que se convirtió pronto en el nuevo objetivo de la investigación creo que ha sido resuelto de manera muy satisfactoria. Apoyado en la historia oral con la recogida de unos testimonios que de otra manera se perderían en unos años, en las pocas fuentes hemerográficas existentes y en fuentes secundarias de toda Europa(y a la espera de poder acceder en un futuro próximo a archivos militares españoles que sin duda esclarecerán mas estas historias y que por falta de tiempo y de espacio no han podido

ser añadidos a esta obra) se han podido constatar las flagrantes violaciones de la neutralidad española por uno y otro bando .

En este punto merece la pena resaltar lo que ya se ha resaltado y es la falsa neutralidad española. Como podemos comprobar, buques y aeronaves del Eje llegaban a las costas españolas y reparaban sin sufrir internamiento de manera más o menos oficiosa (Como vemos en los casos del Luigi Torelli y del Condor de Navia). Por el contrario los aliados eran internados, tanto los aparatos, reutilizados si era posible, como sus tripulaciones, que eran enviadas al campo de Alhama de Aragón desde donde con las cuotas mensuales asignadas eran repatriados vía Gibraltar (como se ha observado en los casos del Whitley de Salinas, del caza de Jarrio, de la lancha de desembarco de Oviñana y del B 24 de La Morgal). Aún avanzada la guerra, la falsa neutralidad española seguía siendo contraria a los aliados pero con diversas salvedades como veremos más adelante.

Una conclusión básica que se extrae es la importancia de las fuentes orales y de cómo estos acontecimientos quedan grabados “a fuego” en la mente de los niños de entonces y como 70 años después los recuerdos afloran con facilidad. Una conclusión negativa y que todavía sorprende, es como la gente de pueblos apartados aún tiene miedo a hablar de ciertos asuntos relacionados con la guerra civil y la posterior represión.

Neutralidad

Aunque el trabajo queda ceñido a territorio asturiano las ideas obtenidas son extrapolables a todo el territorio nacional. El gobierno del General franco se mostró en los primeros años muy favorable a sus antiguos aliados en la Guerra Civil y eso se observa perfectamente en la diferencia del trato dispensado sean tripulaciones del Eje o aliadas.

El primer visitante ocasional es como hemos visto, el Condor de Navia. El aparato aterriza averiado y con un tripulante muerto y todo son facilidades. No solo se agasaja a la tripulación sino que llega de Francia otro aparato con las piezas necesarias para su reparación, portando también un féretro para repatriar el cadáver. La estancia del avión en Jarrío excede los horarios de estancia establecidos, pero ni aparato ni tripulación son internados.

El segundo caso, casi un año después, es la llegada a Avilés del Luigi Torelli. Este es reparado de urgencia y marcha hacia Burdeos por aguas territoriales como hemos visto y pese a ello es atacado por los ingleses. Entrado e internado en Santander, escapa milagrosamente.

El tercer caso es un bombardero inglés que aterriza en Salinas. El trato dispensado es muy diferente (y no deja de ser el esperado en caso de estricta neutralidad). La tripulación es internada, enviada al campo de prisioneros correspondiente y posteriormente repatriada.

Un rápido vistazo a las situaciones similares en el resto de España y especialmente en las provincias limítrofes (concretamente Galicia que por su situación en un punto de paso del tráfico marítimo internacional registra más casos) nos indica la tónica seguida en los casos de buques y aeronaves arribadas a España en los años 1939-1942. Vemos como hay un claro favoritismo hacia el Eje con buques y aviones que reciben piezas y repuestos y tripulaciones repatriadas. Curiosamente los casos que se suceden en Asturias son el máximo exponente de esta política de favoritismo. De todos los aparatos aterrizados (que no estrellados obviamente) el Condor de Navia era el que en peor estado se encontraba. Tanto que se permite que venga un avión de transporte desde Burdeos con piezas para reparar. La violación de las leyes de neutralidad es en este caso extrema. Como también lo es en el caso del Luigi Torelli, dos veces reparado (Avilés y Santander)

El punto de inflexión en las relaciones con los “visitantes ocasionales” se da en los dos últimos meses del año 1942, por una razón muy simple. Es probable que este final de año en que los aliados empezaron a, por decirlo de alguna manera, dejar de perder la

guerra, con la victoria de Montgomery en El Alamein y el cerco del VI Ejército de Von Paulus en Stalingrado puedan a simple vista parecer el factor importante, pero no es así.

La realidad es que son las fechas de la Operación Torch en que los angloestadounidenses desembarcan en el Marruecos Francés abriendo un nuevo frente en el Norte de África. El tránsito de aviones sobre territorio español, tanto colonial como peninsular es enorme y totalmente ostentoso. Con una caza y una antiaérea totalmente obsoleta el régimen de Franco no puede hacer frente a hipotéticos bombardeos. Lo mismo es aplicable a la Armada y a las defensas costeras, inútiles frente a un desembarco como el realizado en Marruecos, y el Ejército, más de lo mismo. Es una época en que los aliados están, hablando en plata, a las puertas de la invasión de España y el régimen tiene que cambiar sus políticas filogermanas en un intento de congraciarse con los aliados. No tenemos ya más casos de naves del Eje en Asturias (con la salvedad del Junkers de Vibaño en que todos sus tripulantes fallecieron y el aparato quedó destrozado) pero observando los casos del resto del país vemos como la tónica a seguir cambia. Las tripulaciones alemanas son repatriadas pero sus aviones (e incluso un submarino) pasan a ser internados, con una fórmula muy curiosa, eso sí, y es que el estado español acaba formalizando la compra a Alemania. Son los años del Plan Bar en que la balanza de pagos es favorable a España y Alemania ha de enviar patentes y armamento¹⁴ y muy probablemente estas naves se pagasen de manera similar. Mientras tanto para con los aliados sigue existiendo el mismo trato, internamiento tanto para naves como para tripulaciones.

En cualquier caso, se observa como los casos asturianos cumplen todos los patrones que se dan en los casos nacionales y podemos observar una división cronológica como hemos dicho.

En primer lugar, hasta aproximadamente noviembre de 1942 el trato es muy diferente, las tripulaciones aliadas son internadas para ser poco a poco repatriadas, y los aparatos internados asimismo(a partir de 1944 muchos serán comprados y o bien puestos en funcionamiento o bien achatarrados, con la salvedad de que los escasos aparatos

¹⁴ Curiosamente, el envío de armamento por parte de la Alemania nazi a España recuerda al que realizó la URSS con la república en el año 36. Aunque se intenta comprar material modernísimo (y sus patentes), este material no suele llegar, y se envía, junto a material reglamentario, material capturado a la URSS. Francia y Checoslovaquia.

franceses se pusieron en vuelo ya en 1940). Por contra las tripulaciones del Eje son repatriadas directamente, y si es posible, reparan o reabastecen su aparato para volver.

A partir de noviembre de 1942 la neutralidad es mucho más estricta y tanto las tripulaciones del Eje como las aliadas son internadas, y lo mismo puede decirse de sus naves. El régimen sigue teniendo identificación y favoritismo con el Eje pero intenta a la vez congratularse con los presumibles futuros vencedores de la guerra, con lo que se respetan las normas de internamiento. La única diferencia, ya remarcada, es que los aparatos alemanes son comprados durante el transcurso de la guerra.

Lamentablemente los casos que se dan en Asturias tras noviembre de 1942 no nos pueden dejar clara esta tónica, o al menos no tanto como previamente, ya que los dos únicos aparatos alemanes que caen son totalmente destruidos y sus tripulaciones fallecidas (en Brañueta y frente a Gijón). Los casos aliados si nos muestran internamiento y posterior repatriación de los tripulantes (bombardero de Salinas, caza de Jario, bombardero de La Morgal, lancha de Oviñana). El bombardero de Salinas se incendió misteriosamente, el caza languideció en Cuatro Vientos hasta que tras la guerra fue achatarrado, el B 24 de La Morgal fue internado sin que se sepa que fue de él aunque muy probablemente fuese achatarrado o usado para repuestos y la lancha fue vendida para chatarra.

En definitiva, podemos ver como los casos asturianos no se apartan de la tónica en todo el estado Español y nos muestran como la estricta neutralidad no fue tal, especialmente al principio y como con el devenir de los acontecimientos, va variando.

Las defensas españolas ¿estaban preparadas?

¿Y qué ocurre con las defensas? España como nación soberana y neutral durante un conflicto mundial tenía que poder velar medianamente por la seguridad de su territorio y como observamos en cada uno de los casos, asturianos, y como se observa en el resto

del país, no lo hacían. Por una parte tenemos unas defensas antiaéreas prácticamente inexistentes, y totalmente inexistentes en Asturias, que dos aviones aterricen en Jarrio y otro en La Morgal, aeródromos que tenían guardia militar y que no se realice fuego antiaéreo sobre ellos, deja bastante clara la inexistencia de material. Si parece ser que los antiaéreos de la costa andaluza y sobre todo del protectorado de Marruecos tocaron e incluso derribaron a varios aviones, y ya hemos visto como un caza derribó a un aparato aliado, pero más allá de ello, se les dejó hacer a ambos bandos. Ataques en aguas españolas, puentes aéreos sobre la península nos muestran la clara indefensión del país contra cualquier posible acción aliada(o incluso, germana pues no se descarta una ocupación alemana camino de Portugal o Gibraltar.)

La construcción oral de los acontecimientos: recuerdos perfectos frente a falsa memoria

Han sido varias las entrevistas realizadas durante esta investigación, en general a personas que de niños habían visto (y tomado parte activa) en los acontecimientos narrados.

En el caso de los en su día niños observamos como en sus memorias han quedado perfectamente marcados los recuerdos y narran los acontecimientos con todo lujo de detalles. Una situación muy negativa que se suele encontrar al trabajar con testimonios orales la da el hecho de que en algunas ocasiones, los informantes pueden añadir a su discurso datos tomados de otros recuerdos o que incluso hayan leído sobre el acontecimiento a contar y lo añadan como propio. Afortunadamente en nuestro caso no ha sido así y la profusión de detalles ha sido amplia y clara, y además en algunos casos como por ejemplo el de Manuel González, sus aportes contradicen a lo recogido en otras obras y que cuenta el imaginero popular de la zona.

Por el contrario, y como ya se ha visto en el capítulo “Mitos” existe otra construcción colectiva de la memoria, muy arraigada, y que va mezclando con el paso de las generaciones mas y mas elementos. El caso de La Concha de Artedo es el más notable, habiendo historias de vikingos, de piratas y de submarinos. Como hemos visto las tres es factible sean reales (exceptuando, claro está la presencia de la base de submarinos alemanes de la IIGM). Llegados a este caso vemos un factor muy a tener en cuenta y

que suele darse, y es el hecho de gente que cuenta haber visto cosas que es imposible pero preguntando a fondo todo el mundo conoce a alguien que vio, alguien que escuchó, sin poder llegar nunca al fondo de la cuestión. Casos como el del socorrista que tras pregonar a los cuatro vientos como conocía la ubicación de un submarino alemán pero no podía contarlo no dejan de ser un intento de engaño apoyado en una falsa memoria que se cuenta año tras año y generación tras generación.

Bibliografía

- AAVV *1939-1940 Franco –Hitler: diálogo de sordos en Hendaya*, en El Franquismo año a año. Lo que se contaba y ocultaba durante la dictadura. Madrid, Unión Editorial 2006
- A.A.V.V. 1943.1945 *O Governo inglês pediu e o Governo português condeceu*, en Os anos de Salazar. O que se contaba e o que se ocultava durante o estado novo s.l. Centro Editor PDA 2008
- **BOWMAN , Martin** *Mosquito Fighter/Fighter-Bomber Units of World War 2* Oxford, Osprey Publishing 1996
- **CAYUELAS ROBLES, Ramón** *Relatos inéditos de los submarinos republicanos en la Guerra Civil Española C-5 y C-6* Alicante, Editorial Club Universitario 1999
- **CHALER FERRER, R y GOMEZ ESCOBEDO, M. (1995)** *Los submarinos italianos de Betasom, 1940-1943*, en *Historia y Vida*, número 331 octubre 1995
- **CHORLEY, W.R.** *Royal Air Force Bomber Command Losses Volume 7: Operational Training Units 1940-1947* Hinkley Midland Publishing 2002
- DE MADARIAGA FERNANDEZ, Rafael. *El aeródromo de campaña de Navia (1936-1963)* en *Aeroplano*. Revista de Historia aeronáutica. Nº 9 1991
- DE MADARIAGA FERNANDEZ, Rafael y UTRILLA NAVARRO, Luis *Historia de los aeropuertos de Asturias* Madrid, Centro de Documentación y publicaciones de AENA 2004
- DE MADARIAGA FERNANDEZ , Rafael *El aeródromo de Navia en el concejo de Coaña* S. L. Cockpitstudio 2004
- DOENITZ, Karl. *Diez años y veinte días* Barcelona Luis de Caralt 1954
- FELTON, Mark *Yanagi. The secret underwater trade between Germany & Japan 1942-1945* Barnsley(South Yorkshire) Pen& Sword Maritime 2005

- GONZALEZ ECHEGARAY , Rafael. *Nafragios en la costa de Cantabria* Santander Ediciones

Librería Estudio 2004

- GONZALEZ RODRIGUEZ, Abel y GARCIA ORDOÑEZ , Nieves *Historias vividas, historias contadas II* 2008
- GOSS, Chris. *Bloody Biscay: The Story of the Luftwaffe's Only Long Range Maritime Fighter Unit, V Gruppe/Kampfgeschwader 40, and its Adversaries, 1942-1944* Manchester, Crecy Publishing 1997
- HERRERA ALONSO, Emilio. *Submarinos italianos en Santander, dos problemas para la España de la " no intervención "* en Historia y Vida, número 331, octubre 1995
- MORTERA PEREZ, Artemio. *El aeródromo de campaña de Navia en la guerra civil* en Casamata, Anuario de la Asociación para la Recuperación de la Arquitectura Militar Asturiana 1936-1937 nº 1 2008
- J. PAZOS, Lino J. *Sumergibles, submarinos, guerra submarina en Finisterre(1914-1945)* Cambados, autoeditado 2002
- RODRIGUEZ MARTIN-GRANIZO Gonzalo y GONZALEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio *Submarinos republicanos en la Guerra Civil Española* Madrid, Librería Gabriel Molina y M. Abella y Asociados 2003
- RODRIGUEZ MUÑOZ, Javier *La Guerra Civil en Asturias* Oviedo, Editorial Prensa Asturiana 2007
- RODRIGUEZ MUÑOZ, Javier *Asturias bajo el Franquismo(1937-1975)* Oviedo Editorial Prensa Asturiana 2011
- THOMAS, Andrew *Mosquito aces of World War 2*. Oxford, Osprey Publishing 2005
- TOJO RAMALLO, José Antonio *Lobos acosados. Historia de los submarinos alemanes hundidos frente a las costas de Galicia durante la Segunda Guerra Mundial* Santiago de Compostela, Ediciones Laverde 2000
- TOJO RAMALLO, José Antonio y TOJO GONZALEZ, Sergio. *Cazadores de barcos. Historia de los submarinos alemanes en las costas de Galicia durante la Primera Guerra Mundial*. S.L Ministerio de Defensa 2008
- WILLIAMS, Andrew. *La batalla del Atlántico* Barcelona Editorial Crítica 2004

