

LA TRAGEDIA DEL MONTE GORBEA

José Ángel del RÍO PELLÓN
Piloto de la Marina Mercante

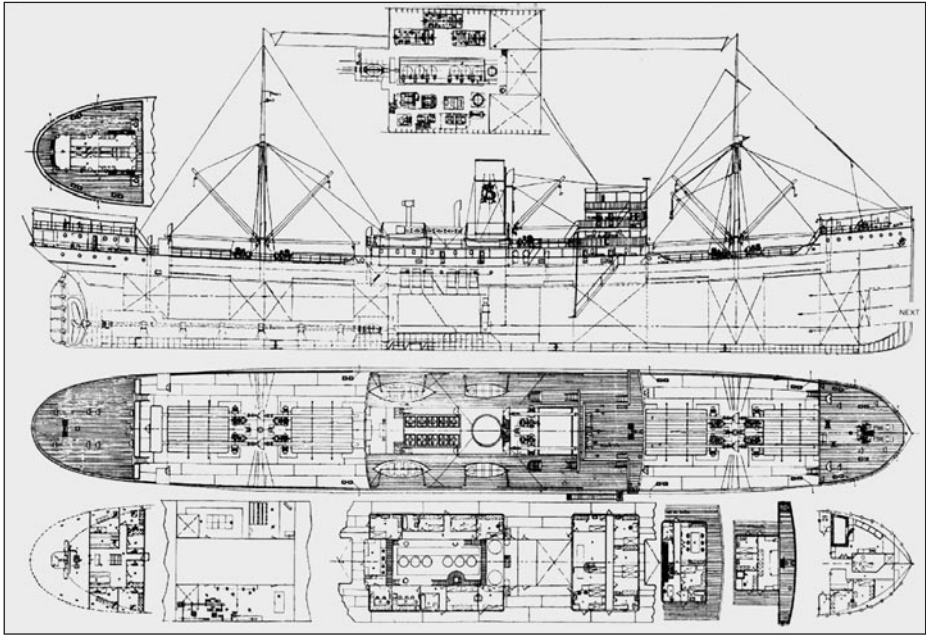


A pérdida más importante de la flota mercante española durante la Segunda Guerra Mundial, en cuanto a vidas humanas se refiere, fue sin duda la del buque mixto de pasaje y carga *Monte Gorbea* de la Naviera Aznar. Esta injustificada acción de guerra, que acaeció el 19 de septiembre de 1942, fue causa de numerosos dramas familiares y causó no solo un desprestigio irreparable a la Marina de Guerra del III Reich, sino también un enfriamiento en las relaciones hispano-alemanas a nivel gubernamental y un progresivo acercamiento hacia los aliados.

El *Monte Gorbea*, con el nombre de *Arantza Mendi*, había sido construido en Bilbao, en los Astilleros Euskalduna, en 1923. Tenía 3.720 TRB, con 7.500 toneladas de peso muerto y unas dimensiones de 110 m de eslora por 14 de manga y ocho de puntal. Estaba propulsado por un motor diésel, a diferencia de su hermano gemelo, el *Araya Mendi*, que era de vapor. Su aspecto era el clásico de los *Mendi* de Euskalduna de los años veinte: un bonito buque, de aspecto sólido y limpio, con alojamiento para 12 pasajeros y las clásicas amplias verguillas a la altura de las cofas, que fueron típicas de la flota de Sota y Aznar y que acabaron sirviendo para dar los aparejos y pescar atunes en las grandes travesías trasatlánticas.

Al iniciarse la Guerra Civil, el *Arantza Mendi* escapó a Génova, a donde llegó el 17 de julio de 1936 y allí quedó internado. Fue embargado el 25 de mayo de 1937 y pasó a navegar al servicio de la flota mercante nacional, pero con bandera italiana y con el nombre de *Lecce*. El 10 de octubre de 1938 fue entregado a sus armadores, la Naviera Aznar, volviendo a denominarse *Arantza Mendi* hasta después de la guerra, en que pasó a llamarse *Monte Gorbea*, según las nuevas nomenclaturas de la célebre naviera bilbaína.

Al estallar la Segunda Guerra Mundial, pintado de blanco y con todos los distintivos de reconocimiento para los neutrales, se hizo a la mar tras una importante reforma, en la que fue transformado en buque mixto de carga y



Alzado y planta en planos del *Monte Gorbea*. (Archivo del autor)

pasaje, tal y como se hizo en todos los buques de motor de Aznar que hacían línea regular con Sudamérica. Para ello se le habilitó todo el entrepuente y se amplió el número de botes salvavidas. El *Gorbea* hacía servicio entre puertos españoles y Buenos Aires, con escandalosos e inevitables desvíos impuestos por los aliados a los puertos de control (Freetown, Trinidad, etcétera). Dio su último viaje procedente de Buenos Aires con destino a Bilbao, con un cargamento de 2.103 toneladas de trigo y 2.500 de alubias para el abastecimiento nacional, 33 pasajeros y 41 tripulantes. Hizo escala en Curazao para tomar consumo, navegando sin novedad de vuelta a casa hasta primeras horas de la tarde del 19 de septiembre de 1942, cuando se hallaba en $14^{\circ} 55' N$ y $60^{\circ} 00' W$, esto es, a unas 60 millas de la isla Martinica.

Sobre lo que sucedió entonces, el tercer oficial, Narciso Urrechaga Iturriaga, dijo que:

«... a las 13 horas apareció un submarino en el horizonte por el costado de babor, a gran distancia. Dicho submarino desapareció por la proa a gran velocidad. Alrededor de las 14:20 se sintió una terrible explosión, creyéndose que sería producida por la explosión de un torpedo. El buque comenzó a sumergirse rápidamente, desapareciendo en menos de un minuto. Estando durmiendo,

sentí la explosión e inmediatamente subí al cuarto de derrota para coger la situación del buque al mediodía y, por medio de un cálculo mental, trasladarlo al lugar del torpedeamiento. Esta situación la notifiqué al telegrafista que en aquel momento estaba dando las señales de socorro. En el momento de darle la situación me cogió el agua, quedándome en el pescante del bote salvavidas, hundiéndome con él. Cuando aparecí en la superficie, el buque había desaparecido. Debajo de mí salió flotando un pedazo de puente que tenía el compás... Me subí a él y con ayuda de un marinero, Manuel Montenegro, arriando dicho puente a un bote salvavidas que estaba quilla al aire en el que estaban el capitán y algunos supervivientes. Después de grandes esfuerzos, conseguimos entre todos dar vuelta al bote y achicar... Una vez achicado el bote, a las órdenes del capitán, nos dedicamos a recoger el resto de supervivientes que estaban por aquellos alrededores, agarrados... llegando a recoger en total veintiocho, veinticuatro tripulantes y cuatro pasajeros. Después de tres horas de búsqueda, y en vista de que no había más supervivientes, dimos rumbo a la isla de Martinica alrededor de las dieciocho horas navegando a vela toda la noche y parte del día siguiente hasta las 15:30 horas que llegamos a dicha isla...» (1).

Pese a llevar bien visibles las marcas de neutralidad, el *Monte Gorbea* resultó alcanzado por el torpedo entre las bodegas núm. 2 y 3. Escoró paulatinamente a estribor y se hundió en menos de un minuto de proa, completamente vertical, como si tuviera prisa por sentir el mortal abrazo de las profundidades. Perecieron 23 tripulantes y 19 pasajeros, salvándose tan solo 28 personas (24 tripulantes y cuatro pasajeros), entre ellos el capitán Félix Gastearena Larrea y el médico, que tuvo que realizar algunas curas de urgencia a los heridos (2):

(1) *Hundimiento del mercante español Monte Gorbea*. AMAE (Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores), «Segunda Guerra Mundial», R-1.181/1.

(2) Los archivos del Lloyd's hablan de cincuenta y dos muertos y desaparecidos y sesenta y seis supervivientes. Sin embargo, en el expediente del suceso hay dos listas nominales de tripulantes y pasajeros en las que figuran veintiocho supervivientes y cuarenta y dos desaparecidos. La lista de víctimas entre los tripulantes fue la siguiente: Juan José Sustacha, Luis Díez de Guijarro, Ángel Aspiazua, José Menchaca, José Luis Artacho, Luis Álvarez, Alberto González, José Uriarte, Antonio Hermo, Victoriano Aguirre, Jesús Garechana, Isidro Aguinaga, Florencio Beitia, Florencio Abaroa, Manuel Leguina, Paulino Zárate, Higinio Imatz, Ernesto Lorente, Ángel Martínez Picó, Jesús Otero, Julio Lecumberri, Francisco Larrabeitia y Ramón Laburu. En cuanto a los pasajeros, la lista incluía a los siguientes: Mauricio Sanz, Enrique Gil Martínez, Fernando Urquijo Pangua, Feliciano Martínez, José Díez Ruiz, Manuel Muñoz Vidal, Jesús Pérez, Virtudes Veiga, Florentino Pérez, Eulalia López de Medina, Alicia María López, Juan Gil, María Benita Veloso, María Ibargüen de Pérez Caballero, Paloma Pérez Caballero, Fernando Díaz de Mendoza, Adriano Mínguez, Vicenta Vallejo (viuda de Martínez) y Domingo Lazpita.

El único bote con los supervivientes permaneció más de tres horas buscando en la zona del hundimiento antes de izar una vela en un aparejo de fortuna y dirigirse hacia Martinica. Navegando de esta guisa, llegó por sus medios a la playa de Basse-Pointe en la tarde del día siguiente al hundimiento, tras más de veinte horas en la mar. Los supervivientes fueron repatriados al cabo de una quincena en el *Monte Altube*, que regresaba con 4.500 toneladas de azúcar, llegando a Cádiz el 21 de octubre.

La prensa destacó algunos casos desgarradores, como el de la pequeña Natalia Pérez Caballero, de 12 años, que había perdido a su padre unos días antes de partir y que vio perecer a su madre y a su hermana, y de la que tuvo que hacerse cargo su tío, convirtiéndose en uno de los cuatro pasajeros que se pudieron salvar gracias a que se agarró a una tabla.

El autor de esta inexplicable «proeza» fue el sumergible *U-512*, del capitán de corbeta Wolfgang Schultz, un comandante bastante incompetente y al que sus propios camaradas tenían en poca consideración (3). Schultz comunicó a Dönitz que lo había tomado por un barco británico camuflado, como indica una anotación del diario de guerra del Mando alemán de Submarinos de fecha 25 de septiembre del mismo año al señalar que:

«El *U-512* informa que el *Monte Gorbea* fue reconocido como un buque neutral antes de ser torpedeado. Las razones para la sospecha de que fuera un buque británico camuflado son insuficientes para autorizar el hundimiento. El comandante tendrá que afrontar un Consejo de Guerra. Todos los submarinos en la mar han sido informados» (4).

El almirante Reader, comandante en jefe de la Marina alemana, ordenó a Dönitz que Schultz fuera procesado en cuanto regresase a Francia, e informó personalmente a Hitler del suceso. Schultz no pudo ser castigado, pues su sumergible tenía los días contados. Trece días después del torpedeamiento del *Monte Gorbea*, el *U-512* era a su vez hundido al norte de Cayena por un avión *B-18* norteamericano del 99.º Escuadrón del Ejército. Dönitz había telegrafiado a todos los comandantes de sus unidades una advertencia sobre el trato que se debía dar a los buques neutrales, anunciando un consejo de guerra al que incumpliera esta directiva. Este asunto salió a la palestra

(3) Wolfgang Schultz, de 31 años de edad, era considerado por sus hombres el típico «hijo de papá». Su padre era almirante de la Kriegsmarine y adolecía de pericia y dotes de mando, lo que dejó patente durante las pruebas de mar de su buque en el Báltico, ya que abordó y hundió a un pequeño vapor, siendo a su vez abordado por otro sumergible. Durante esta patrulla en el Caribe hundió tres buques, incluido el *Monte Gorbea*, con 20.619 toneladas de registro bruto.

(4) Diario de guerra del Mando de Submarinos, 25 de septiembre de 1942. NARA, PG 32.014, microfilme 3.981.

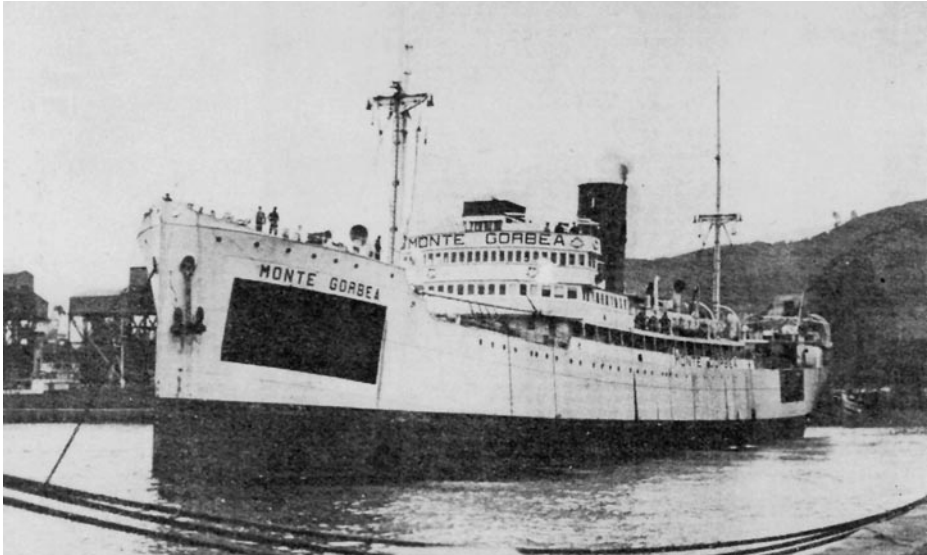


Un submarino alemán del tipo IX C, como el *U-512* que hundió al *Monte Gorbea*.
(Archivo del autor)

también en los juicios de Nuremberg para acusar a Dönitz de hundir mercantes neutrales sin previo aviso durante la guerra, con una actitud «cínica y oportunista» al condenar el del *Monte Gorbea* en 1942, pero no los realizados en los años anteriores, cuando Alemania parecía invencible.

Sin embargo, no toda la responsabilidad era alemana. Unos meses antes, el 26 de mayo, el Ministerio de Marina español había firmado un acuerdo con el Gobierno alemán a través del agregado naval de este país para fijar las derrotas de los buques españoles en el tráfico con América y evitar así que fueran hundidos por error. Y parece que el *Monte Gorbea* no se hallaba en estas derrotas. Un informe de la Subsecretaría de la Marina Mercante para el Ministerio de Industria y Comercio de fecha 25 de septiembre del mismo año señalaba que:

«... los buques españoles que se dirigen a Curacao para petrolearse tienen orden de esta Subsecretaría (dada con la conformidad de la Embajada alemana) de entrar y salir en el Mar Caribe por el canal formado entre las islas Trinidad y Tobago, pero se deduce del comunicado que se copia que la coacción que las autoridades americanas ejercieron sobre el Capitán del buque *MONTE GORBEA* para que a la salida del citado mar pasase por el canal formado por las islas Martinica y Santa Lucía, siendo de lamentar que tales autoridades no comunicasen con tiempo al Gobierno español la derrota que



El *Monte Gorbea*, de la Naviera Aznar, con la bandera nacional a proa y popa como señal identificativa de buque neutral. (Archivo del autor)

obligatoriamente han de seguir nuestros buques para obrar nosotros en consecuencia...» (5).

El comunicado que se mencionaba había sido emitido por el Alto Comisariado de las Antillas francesas, y en él se decía textualmente que las autoridades americanas habían ordenado al buque pasar por el canal de Santa Lucía. Así que Schultze desconfió de que el buque fuera realmente español.

En un principio los alemanes negaron la autoría del hundimiento, como señalaba la Subsecretaría de la Marina Mercante:

«Debo comunicar a V. E. que en visita recibida ayer tarde de funcionario afecto a la Sección Marítima de la Embajada alemana, expresó en nombre del Almirantazgo alemán la imposibilidad de que el torpedeamiento pueda ser debido a submarino alemán, por no hallarse ninguno en las cercanías de las aguas en que fue producido» (6).

(5) AMAE: *op.cit.*, R-1.181/1.

(6) Ídem.

Apuntaban hacia sus socios italianos como culpables. Sin embargo, el día 23 de septiembre, en el curso de una charla, el embajador alemán Von Stohrer informaba al ministro español de Exteriores, Jordana, de que:

«... el Gobierno alemán ha practicado investigaciones que han dado por resultado que el *Monte Gorbea* fue torpedeado por un submarino alemán. El Gobierno alemán expresa al Gobierno español su más vivo sentimiento por la desgracia ocurrida. Las responsabilidades serán depuradas en cuanto el comandante del submarino regrese a su base. El Gobierno del Reich se declara dispuesto a reparar los daños causados, particularmente a restituir en especie el trigo perdido» (7).

Alemania había decidido que se admitiese el error ante el Gobierno español y que se pagara la oportuna indemnización (8).

No era esta la primera «picia» de los alemanes. En la madrugada del 18 de febrero de 1940, el submarino alemán *U-53* había echado a pique al vapor español *Banderas* (de 2.150 TRB) frente al cabo Villano cuando navegaba por detrás de un convoy francés. Lo confundió con un rezagado. Perecieron 22 de sus 24 tripulantes. El 18 de junio del mismo año, los pesqueros gallegos *Sálvora* y *Faro de Ons* caían también hundidos a cañonazos en Gran Sol por el *U-32*. Fueron confundidos con bous ingleses y perecieron otros siete hombres. La última y más costosa había sido la del petrolero *Badalona* (de 4.202 TRB) por el *U-453* el 13 de diciembre de 1941 en el mar de Alborán. Esta vez la excusa fue que había comunicado a Gibraltar la presencia del submarino cuando fue detenido. Fueron tres los tripulantes que perecieron.

Pese a que en los primeros meses de contienda se señalaba que «... las normas internacionales que rigen la conducta de la guerra naval han sido incluidas en las órdenes de combate de la Marina alemana. Dichas órdenes prescriben el estricto cumplimiento de las reglas de neutralidad de los diferentes países y el cumplimiento de los acuerdos generalmente aceptados de las normas internacionales...» (9), los bandos beligerantes pronto se olvidaron de la normativa internacional.

El 5 de octubre el ministro de Asuntos Exteriores español, Francisco Gómez-Jordana, enviaba al secretario de Estado alemán Von Stohrer una enérgica nota de protesta por el hundimiento del *Monte Gorbea*, en la que se hacía también mención al del *Badalona*. Se recalca «la penosa impresión que al Gobierno español ha producido la comprobación de que este trágico suceso

(7) Ídem.

(8) *History of U-Boat Policy*. C. B. 4501 (28), febrero 1941, Naval Intelligence Division, Admiralty, S. W. 1.

(9) Diario de guerra del Mando de Submarinos, 3 de septiembre de 1939. NARA, PG 30.247, microfilme 3.979.

fue debido a una unidad naval de las fuerzas del Reich. Difícilmente, en efecto, podría darse un atentado, no solo de consecuencias más dolorosas para un país no mezclado en la actual contienda y tan unido a Alemania por vínculos de estrecha amistad...». Se señalaba también la injustificable «agresión que constituye el torpedeamiento en pleno día y disparando sobre la superficie de un buque cuyas características, ficha y fotografías están en poder de los comandantes de todos los sumergibles que operan en la zona de guerra, cuyo viaje estaba previamente anunciado y cuya condición de barco español era inconfundible, dados sus colores y su nombre pintados del modo más visible en su casco. Se trataba de una de las más grandes y conocidas unidades de la flota mercante española que hace el tráfico con América del Sur, acaso la de más tonelaje de la empresa Naviera Aznar, que desde hace tres años venía consagrada a las importaciones de cereales de la Argentina a España y acerca de su identidad no era posible vacilación alguna. Esto no obstante, el submarino alemán disparó sobre él después de reconocerlo previamente y sin hacer la más mínima averiguación que pudiese esclarecer cualquier duda sobre su condición, en el caso de que esa duda pudiese existir, torpedeándolo a corta distancia y en tal forma que entre el ataque y el hundimiento de la nave transcurrieron solamente treinta segundos, lo que hace realmente milagroso que haya podido haber algún superviviente de la catástrofe, ya que lo rápido de su desarrollo y la casi total destrucción de su medios de salvamento (solo uno de sus botes salvavidas pudo ser utilizado) condenaron a una muerte inevitable a pasajeros y tripulantes. Como consecuencia de ello diecinueve vidas enteramente ajenas a la contienda perecieron en el suceso, cuando nada hacía presumible que el *GORBEA* pudiese ser objeto de una agresión por parte de un buque de país amigo y huelga decir hasta qué punto este terrible daño ha llenado de dolor y desesperación a los familiares de las víctimas y de penosa impresión a España entera...». Terminaba diciendo: «Confío, pues, en que el Gobierno alemán se hará cargo de la trascendencia que estos hechos tienen y nos hará saber las medidas que perentoriamente adopte para evitar la repetición de casos análogos y para compensar en el orden material a las familias de las víctimas (haciendo entrega para ellas de las cantidades que normalmente abonan, bien las compañías navieras o aseguradoras, bien el Instituto Nacional de Previsión en casos análogos) y a la economía española del daño inferido, no solo como en la manifestación oral de V. E. se ofrece especialmente, restituyendo el cargamento del *MONTE GORBEA*, sino en lo que se refiere a la destrucción de buques, entregando a España unidades similares a las hundidas, elegidas de entre las de su pabellón que se encuentran en puertos españoles» (10).

(10) AMAE: *op.cit.*, R-1.181/1.

Ese mismo día 5, el ministro de Exteriores español se entrevistaba con el embajador norteamericano Carlton J. H. Hayes, que negó que la Marina de Estados Unidos tuviera responsabilidad alguna en el hundimiento del buque español. Jordana comunicó al diplomático que Alemania se había ya responsabilizado de la acción, si bien recalcó «la grave responsabilidad que, sin embargo, pudiera recaer sobre el Gobierno de los Estados Unidos de América porque, según noticias que posee este Ministerio, el barco español se había desviado de la ruta acordada, obedeciendo a instrucciones imprevistas del Almirantazgo norteamericano. Sobre este particular se le anuncia al señor Embajador el envío de una Nota que suministrará los detalles oportunos para, con toda urgencia, gestionar la adopción de las medidas necesarias que eviten la repetición de hechos tan catastróficos» (11).

El Gobierno español reclamó del alemán la entrega de un buque similar al torpedeado, de un cargamento que reemplazara al perdido (que tenía un valor de 3.181.997,31 pesetas) y el pago de indemnizaciones a las familias de las víctimas del hundimiento.

El diario *ABC*, en un artículo de fecha 24 de abril de 1944, afirmaba que como resultado de las negociaciones entre el Ministerio de Asuntos Exteriores y el Gobierno alemán se había alcanzado un acuerdo acerca de las compensaciones por esta pérdida, que ya habían sido satisfechas, por lo que se convocaba para el pago a los perjudicados y familiares de los desaparecidos que hubieran presentado la oportuna reclamación. Estas indemnizaciones variaron entre las 52.948,35 pesetas —que se abonaron a la viuda con dos hijos menores de 18 años del primer oficial, Juan José Sustacha— y las 9.986,13 —entregadas al padre del camarero Francisco Larrabeitia—. Estas fueron independientes de las que voluntariamente les otorgó la Naviera Aznar.

En su estimación de daños y perjuicios causados por la pérdida del buque con la carga, pertrechos, provisiones, combustibles, etc., la naviera apuntaba un total de 20.787.692,09 pesetas. Se había declarado al seguro de guerra como valor del buque 10 millones de pesetas, de los que recibió 7.864.000 en concepto de compensación.

Como resarcimiento por la pérdida, el 18 de noviembre de 1944 se hacía entrega a la naviera bilbaína del mercante alemán *Corrientes* (de 4.498 TRB) de la Hamburg Sud-Amerika Linie, refugiado hasta entonces en Las Palmas, que fue rebautizado como *Monte Moncayo*. Sin embargo, hubo problemas con los ingleses a cuenta de la repatriación de la tripulación alemana, por lo que esta permaneció en las islas, alojada en fondas y mantenida por la Naviera Aznar, hasta la finalización de la contienda.

(11) *Correspondencia con la embajada en Berlín. Síntesis de la entrevista del ministro de Exteriores Jordana con el embajador norteamericano*, 8 de octubre de 1942. AMAE, «Segunda Guerra Mundial», R-5.162/1.

Cazaminas en línea de fila en la despedida del Ejercicio MINEX-21.
A la cabeza, el *Segura*, insignia del COMGRUEUROMARFOR
español, mayo de 2021. (Foto: Miguel Cuartero Lorenzo)

