

# PECIOS DE VIZCAYA

Xabier ARMENDARIZ  
Historiador marítimo  
Capitán de yate

*A la memoria de don Manuel Felipe del Real Gamundi.*

## Introducción



NA de las páginas más olvidadas de la historia de España es aquella que recoge que, tanto en la Primera como en la Segunda Guerra Mundial, la costa española fue escenario de múltiples enfrentamientos entre los dos bloques contendientes, a pesar de ser un país considerado no beligerante o neutral. El litoral cantábrico, desde Galicia hasta la frontera francesa, dada su especial cercanía a las costas atlánticas de las potencias combatientes y al encontrarse inmerso en las rutas de navegación del golfo de Vizcaya, tuvo un especial protagonismo en este juego de ajedrez bélico.

Bajo la idea generalizada de la no participación en los grandes conflictos europeos, se ha creado una aureola de aislamiento de nuestro país respecto a esta parte de la historia de Europa de la primera mitad del siglo XX que no se corresponde con la realidad. Si bien esta neutralidad evitó el drama de la pérdida de vidas y las consecuencias económicas que se hubieran producido de haber participado España en cualquiera de los dos conflictos, lo cierto es que se llevó a cabo una colaboración oficiosa que, de forma más o menos velada, se materializó a través de relaciones comerciales, de contrabando y de connivencia entre las naciones de uno u otro bloque (1).

Cabe señalar también que a lo largo de la historia los puertos del Cantábrico habían mantenido un intenso tráfico mercante y relaciones comerciales con la

---

(1) DEL RÍO PELLÓN, José Angel: *Torpedos en el Cantábrico. Lucha submarina en la Primera y la Segunda Guerra Mundial*. Santander: Librucos Ediciones, 2016, p.13.

Europa atlántica, en especial con Inglaterra y Francia, por un lado, y con los países de Centroeuropa, que durante la guerra se aliaron con las Potencias Centrales. A modo de ejemplo y centrándonos ya en Vizcaya, esta provincia dependía en gran medida del carbón británico para abastecer las múltiples factorías y hornos de transformación del hierro y alimentar las calderas de vapor de la abundante flota mercante vasca. A su vez, Inglaterra estaba necesitada del hierro vizcaíno y de los suministros alimentarios de los que la isla carecía en períodos de guerra. Esta relación de dependencia mutua e interés común llevó al florecimiento de un «contrabando de guerra» (2) orientado al suministro de ambos contendientes, tanto de las navieras vascas anglófilas como de las germanófilas. En cualquiera de los dos conflictos mundiales, la paralización total del comercio hubiera acarreado grandes pérdidas económicas a la economía de Vizcaya.

Comenzando por la Gran Guerra, personajes como Eduardo Aznar y Ramón de la Sota pusieron su compañía, Naviera Sota y Aznar, al servicio de los aliados. Sin embargo, su implicación comercial en el conflicto no fue gratuita y la naviera perdió cerca de 20 cargueros (un total de 50.000 toneladas de registro bruto) y alrededor de 200 vidas de marineros, víctimas todos ellos de los torpedos de los submarinos imperiales alemanes. Estas actuaciones le valieron a Ramón de la Sota ser nombrado en 1921 comendador de la Orden del Imperio Británico por el rey Jorge V.

La tendencia historiográfica general en España ha sido abordar los períodos de las Guerras Mundiales contemplando únicamente la pérdida de buques españoles a manos de las naciones contendientes. Sin embargo, en pocas ocasiones se han investigado a fondo los enfrentamientos que tuvieron como víctimas a barcos de pabellón no español, dando por hecho además que los hundimientos de todos estos buques militares fueron siempre lejos de las aguas jurisdiccionales españolas, dada la neutralidad o no beligerancia de España en ambos conflictos. Pero la realidad histórica fue otra.

### **Pecios anónimos en la costa de Vizcaya**

Entre los años 1999 y 2000 recibí el encargo del Gobierno Vasco de prospectar la costa entre los cabos Villano y Machichaco a la búsqueda de uno de los pecios más emblemáticos de la Guerra Civil. Se trataba del bou *Nabarra*, un bacaladero artillado por las autoridades autonómicas y el Gobierno de la República que sirvió como escolta y patrullera en aguas del Cantábrico. El *Nabarra* se hundió en un heroico combate contra el crucero *Canarias* el día 5 de marzo de 1937. Su comandante, el murciano Enrique Moreno, tras mantener durante horas un combate desigual, decidió hacer naufragar el barco antes que rendirse

---

(2) *Ibidem*, p. 15.

al *Canarias*. Los oficiales del crucero pesado, asombrados por el valor demostrado por los tripulantes del bou, recogieron a los supervivientes e intercedieron ante el general Franco para que les fuese conmutada la pena de muerte, lo que consiguieron. Se iniciaba así uno de los episodios más nobles de fraternidad entre los supervivientes del *Nabarra* y los oficiales del *Canarias*, cuya amistad duró hasta el fallecimiento de todos ellos. Una historia de honor y reconciliación entre marinos que honró a sus protagonistas.

La búsqueda del bou hundido se llevó a cabo en dos campañas sucesivas. En la de 1999 se utilizó un sonar de barrido lateral (SBL) y un robot (ROV) *Hyball*. En el transcurso de esta primera misión, se descubrieron al menos tres pecios que no se pudieron identificar, pero que podrían corresponder a los restos del *Nabarra* y de buques desconocidos (3). Dos de ellos estaban por encima de la plataforma continental, a unos 100 m de profundidad, y un tercero se hallaba a 1.200 metros.

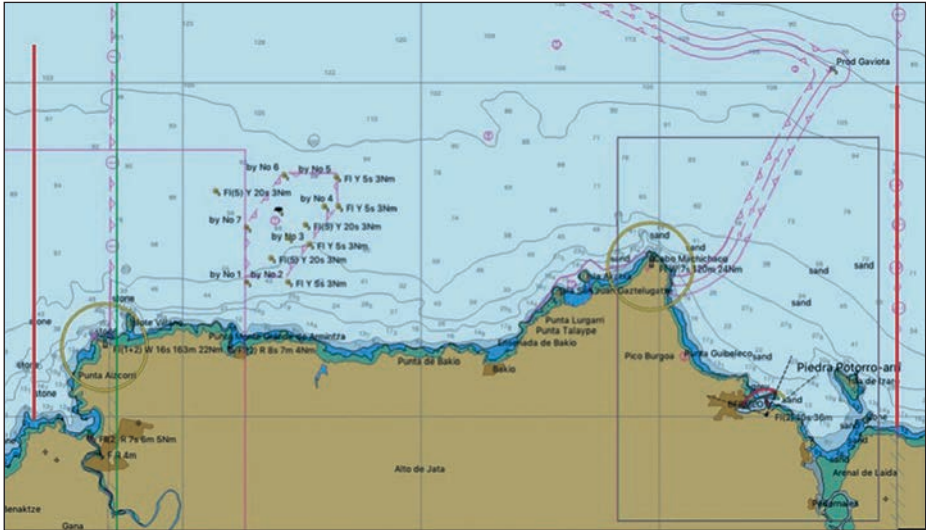
En la campaña del año 2000 se utilizó el submarino *Remora 600* de la empresa francesa Comex. El objetivo era identificar y filmar los pecios a menor profundidad, puesto que el minisubmarino de la Comex tan sólo era operativo hasta 300 metros. Ninguno de los dos filmados se correspondía con el bou *Nabarra*. Ante la imposibilidad de descender al tercero, el proyecto se canceló sin determinar los restos encontrados. La identidad de estos barcos cayó de nuevo en el olvido.

Desde entonces, comencé una investigación histórica que ha durado los últimos 25 años, en los que, poco a poco, hemos ido poniendo nombre y apellidos a cada uno de los pecios. Con el tiempo, otros investigadores descubrieron algunos más en un área relativamente limitada de costa, lo que supuso una sorpresa por la profusión de los mismos. Durante estas indagaciones dimos con la documentación histórica que explicaba la presencia de barcos hundidos para los que no había ninguna explicación en los expedientes de la Marina Mercante española, pero sí en los archivos militares de los contendientes de los conflictos mundiales del siglo XX. Esta circunstancia fue para nuestro equipo sumamente interesante, puesto que nos encontramos con referencias a enfrentamientos entre los adversarios en aguas muy cercanas a la costa y, lo que es más notable, concentrados en un sector del litoral que va desde Barrika a la isla de Ízaro, alrededor de 12-13 millas lineales paralelas a la costa. Fuera de esta zona no existen pecios atribuibles a esos encuentros bélicos.

Nuestros esfuerzos han ido encaminados a contestar una pregunta fundamental: ¿por qué todos los hundimientos se produjeron en esa zona costera que abarca 12 millas?

---

(3) MONTERA PÉREZ, Artemio: *Los bacaladeros de Pysbe en la Guerra Civil española*. Barcelona: Quirón Ediciones, 2002, p. 53.



Sector costero aproximado con presencia de pecios de las dos Guerras Mundiales.  
(Elaboración de Xabier Armendariz)

Ha costado años de investigación y se ha contado con la colaboración de otros especialistas y buceadores pero, como era de esperar, la respuesta estaba ahí, en la documentación y en los archivos históricos, aguardando a que alguien los rescatara del olvido.

## Primera Guerra Mundial

Empezando por la Gran Guerra, tal y como comentábamos con anterioridad, las familias navieras vascas contribuyeron al esfuerzo aliado enviando hierro desde la costa vasca hasta Gran Bretaña a fin de aliviar el bloqueo alemán a la isla. Si bien al comienzo de la contienda el estatuto de Estado neutral de España garantizaba que ninguno de los países en conflicto podía atacar o apresarse nuestros buques, lo cierto es que el alto índice de connivencia de muchos de ellos con uno u otro bando hizo que pronto se cambiaran las reglas de la guerra. Los británicos, cuya táctica había sido estrangular el tráfico mercantil alemán, saltándose en muchas ocasiones las reglas de enfrentamiento, contribuyeron a que Alemania declarara, en enero de 1917 (4), la guerra submarina indiscriminada contra todo buque susceptible de llevar carga a un país enemigo o proveniente

(4) DEL RÍO PELLÓN, José Ángel: *op. cit.*, p. 15.

de éste. Cualquier barco, fuera cual fuese su bandera, que portara ese tipo de fletes sería considerado como contrabando de guerra y, por tanto, podría ser torpedeado, apresado e incautado. Cabría preguntarse entonces por qué muchos países neutrales dispusieron sus barcos para este tráfico mercante tan peligroso. La respuesta se explica por el alto precio que los fletes alcanzaron durante la contienda, que generaron ganancias mucho más sustanciosas que en tiempos de paz y que compensaban —o así lo creían las empresas armadoras— las pérdidas materiales y humanas a las que pudieran verse expuestas.

En el caso del puerto de Bilbao, el más importante de Vizcaya a principios de siglo y el único que soportaba un tráfico mercantil considerable, los espías aliados y sus colegas enemigos de las Potencias Centrales asentados en la villa conocían perfectamente el volumen y la naturaleza del contrabando de guerra llevado a cabo por las navieras dependiendo de su inclinación política. En este contexto, en 1917 el Imperio alemán situó uno de sus submarinos, el *UC-69*, con su comandante Erwin Waßner al mando, en las cercanías del abra bilbaína. Waßner realizó varias patrullas de hostigamiento en diferentes puertos del Cantábrico entre marzo y mayo de 1917 (5) con el resultado de numerosos barcos hundidos. Era uno de los mejores submarinistas alemanes de la época, conocido como el «As de la Flotilla de Flandes» y popularmente entre sus hombres como el «Tío Fritz», no en vano durante su carrera militar hundió 89 barcos, con un total de 135.048 TRB. Por todos estos méritos le fue concedida la codiciada *Croix Pour le Mérite*, la más alta condecoración del Imperio alemán, instaurada por Federico II el Grande de Prusia en 1740.



Erwin Waßner, comandante del *UC-69*.  
(Archivo de Xabier Armendariz)

(5) *Ibidem*, pp. 71-82.



El submarino alemán UC-65, hermano del UC-69 que actuó frente a la costa vizcaína.  
(Fuente: [www.elcorreo.com](http://www.elcorreo.com))

El *modus operandi* de Waßner era muy eficaz. El UC-69 patrullaba la zona de cabo Villano, controlando así las salidas y entradas del abra bilbaína pero sin exponerse a ser detectado por tratarse de una costa muy escarpada, carente de luces y con grandes poblaciones. En suma, un lugar ideal donde un submarino podía emerger confundiendo su silueta en la noche con los acantilados cercanos. Cuando un buque sospechoso de transportar material para los aliados zarpaba o arribaba a puerto, era interceptado por el UC-69 en las cercanías de cabo Villano, y con un cañonazo de advertencia se conminaba al mercante a parar máquinas y se enviaba una dotación de presa. En función de la carga y de su puerto de procedencia y arribada, el buque era liberado o hundido con cargas explosivas, y la tripulación tenía entre 10 o 15 minutos para saltar a los botes antes de que Waßner remolcara el mercante mar adentro para ser sumergido. No podía torpedear a los buques cerca de la costa, ya que las tres primeras millas eran aguas neutrales. Así, el comandante Waßner hundió el buque noruego *Farmand* el 31 de marzo de 1917 a cuatro millas del abra de Bilbao y los también noruegos *SS Tiger* y *SS Leikanger*, ambos el 7 de mayo de 1917, a cinco millas de cabo Villano. Estos últimos se corresponden con los dos pecios encontrados en las campañas de 1999-2000 por encima de la plataforma continental.

Estos incidentes prueban que la costa española fue teatro de operaciones bélicas, y en especial el sector entre los cabos Villano y Machichaco fue utilizado como lugar de camuflaje por los contendientes. Pero también abren aún más



El SS *Leikanger* en 1917. (Archivo de Xabier Armendariz)

incógnitas, ya que tanto el *Farmand* como el *Tiger* y el *Leikanger* se encontraban muy lejos de sus rutas de navegación.

El *Farmand* llevaba un cargamento de carbón de Cardiff a Lisboa. A su vez, el *Tiger* hacía la ruta Cardiff-Agua Amarga con mineral de hierro y, por último, el *Leikanger* navegaba de Nantes a Baltimore con una carga de 6.000 t de trigo. La pregunta que suscitan los datos aportados por sus rutas de navegación es qué hacían en aguas neutrales españolas, en las cercanías de Bilbao, alejados de su derrota lógica. Nuestra hipótesis de trabajo es que navegaban muy cercanos a la costa, buscando la protección de las tres millas de neutralidad y evitando atravesar el golfo de Vizcaya por alta mar, que estaba patrullado por los submarinos alemanes y británicos. Como es lógico, las autoridades españolas elevaron protestas por cada ataque registrado en la proximidad del litoral; protestas con poco recorrido, puesto que ambos contendientes utilizaban el mismo *modus operandi*.



Rutas de navegación de los mercantes hundidos por el UC-69. (Elaboración de Xabier Armendariz)

Un cuarto suceso tuvo lugar en las cercanías de la isla de Ízaro la madrugada del 6 de abril de 1917. El carguero británico *SS Cortes* colisionó con el también británico *SS Perles*, hundiéndose de inmediato a escasas cuatro millas de la isla. El incidente no está muy claro y algunos investigadores sospechamos de la mano del «Tío Fritz» o de algún otro comandante alemán.

## Segunda Guerra Mundial

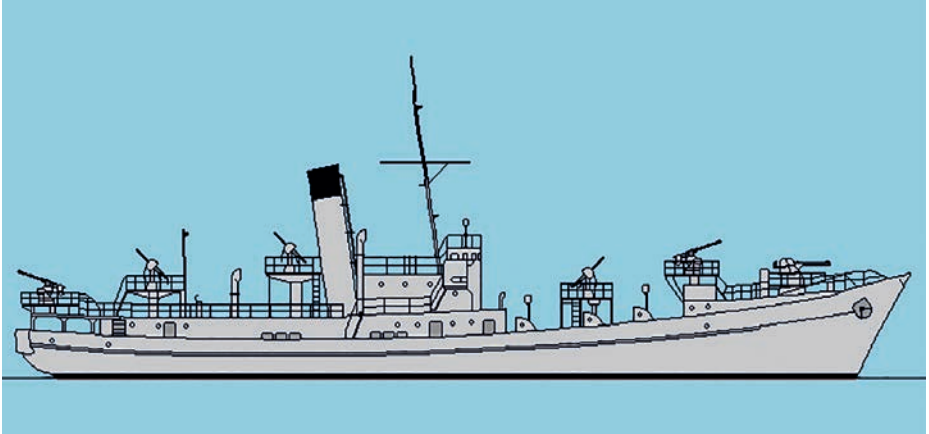
Durante este conflicto volvemos a encontrar una actividad inusual en el sector que abarca el proyecto «12 Millas». Las razones tácticas eran otras, pero los resultados muy parecidos. El Tercer Reich utilizaba la costa cantábrica para hacer navegar sus buques, amparados por las tres millas de neutralidad española, cargados de minerales con destino a la Francia ocupada. Muchas minas y cargaderos de mineral en el Cantábrico eran el lugar de abastecimiento de la Alemania nazi. Además, tanto el norte de León como Galicia contaban con yacimientos importantes de wolframio, un mineral estratégico de gran importancia, clave para el blindaje de proyectiles de artillería y de unidades militares.

De nuevo, el espacio comprendido entre cabo Villano y la isla de Ízaro volvió a ser el escondite preferido de los barcos alemanes y de los submarinos aliados. Un juego del gato y el ratón que terminó con enfrentamientos propios de una película de Hollywood. Entre 1942 y finales de 1944 se apostaron en



USS *Blackfish*. (Fuente: [navsource.org](http://navsource.org))





Patrullera alemana V-408 *Hantelbank*.  
(Fuente: [www.german-navy.de](http://www.german-navy.de))

esta zona los submarinos norteamericanos USS *Blackfish* y USS *Shad*, así como el británico HMS *Sceptre*. En turnos rotativos patrullaban este sector sabiendo que los alemanes se acercaban mucho a tierra al carecer la costa de luces y de poblaciones importantes. El comandante Davidson, del USS *Blackfish*, en un informe al mando aliado, relataba:

«El tráfico de buques españoles al este de Bilbao parece excesivo teniendo en cuenta que Pasajes es el único puerto español. Aunque los barcos están cubiertos de bandera española y navegan muy cerca de la costa, es casi seguro que algunos son enemigos y que no todos van a Pasajes, sino que tienen como destino algún puerto francés.»

El primer incidente serio estuvo protagonizado por el USS *Shad* (SS-235), al mando del Lt.Cdr. Edgar John MacGregor. La mañana del 23 de enero de 1943, patrullando las inmediaciones de cabo Villano, avista un carguero con bandera alemana que había zarpado de Bilbao. El comandante norteamericano se sitúa entre el carguero y la costa ordenando abrir fuego. Lanza ocho torpedos, de los cuales no logran hacer blanco más que dos, que impactan en el casco del *Nordfels* sin explotar, provocándole tan sólo averías en la hélice. El carguero alemán vuelve al puerto de Bilbao sano y salvo para reparar averías. Dos de los torpedos lanzados por el *Shad* permanecen sobre el fondo de arena a 91 metros de profundidad.

Un segundo suceso, éste con serias consecuencias para los alemanes, tuvo lugar tan sólo unos días después, el 19 de febrero de 1943. En este caso, los protagonistas fueron el submarino americano USS *Blackfish* —que



Lt. John F. Davison.  
(Fuente: United States Naval Reserve)

había relevado en las labores de patrulla al *Shad*—, al mando del Lt.Cdr. J. F. Davidson, y dos patrulleras alemanas (*vorpostenboote*) de la Kriegsmarine: las V-408 *Hantelbank* y V-404 *Baden*. A las 17h 40 min HRB (hora del reloj de bitácora), a la altura del barrio de Arminza en Lemóniz, el comandante Davidson observa la evolución de las dos patrulleras. Una vez identificados los colores de la bandera alemana, decide atacarlas diez minutos después, lanzando dos torpedos a la V-404 y acto seguido otros dos a la V-408. Davidson anota en su diario de operaciones que el primer disparo falla, pero el segundo consigue hacer blanco, hundiendo a la V-408 *Hantelbank*. Minutos después, la V-404 comienza a lanzar cargas de profundidad, lo que obliga al submarino a refugiarse en el

fondo a 368 pies. Una de las cargas daña la escotilla de la vela del *Blackfish*, aunque logra llegar a puerto sin más incidentes. Los tripulantes de la patrullera hundida no corrieron tan buena suerte y todos ellos perdieron la vida.

Llegaba el turno de la Royal Navy y del submarino HMS *Sceptre* (P-215), al mando de Ian Stewart McIntosh. La madrugada del 20 al 21 de mayo de 1944 zarpa de Bilbao el carguero alemán *Hochheimer*, escoltado por las patrulleras V-405 y V-402. A 00h 45min HRB, el comandante británico decide atacar el convoy y lanza varios torpedos en abanico. Al menos dos de ellos impactan de lleno en el *Hochheimer*, que se hunde como una piedra a 90 metros de profundidad, llevándose la vida de 25 de sus 32 tripulantes. El *Hochheimer* fue descubierto por el buzo profesional Unai Artaloitia en el año 2008, que consiguió identificarlo, rescatándolo así de las brumas de la historia y del olvido.

Cabe destacar que existen referencias no confirmadas de otros incidentes en la zona de las «12 Millas». Sin embargo, la documentación no esclarece quiénes fueron los protagonistas y los hechos están velados por un halo de misterio. Éste es el caso, verbigracia, de un convoy aliado que fue atacado por un submarino alemán el 12 de abril de 1944. Al parecer la ofensiva se llevó a cabo en



Buques hundidos en la costa de Vizcaya durante las dos Guerras Mundiales.  
(Elaboración de Xabier Armendariz)

aguas neutrales españolas, lo que explicaría en parte la ausencia de datos al respecto. Como se suele decir en estos casos, el hecho de que no tengamos toda la información a día de hoy, no significa que no la podamos hallar en el futuro.

### Proyecto «12 Millas»

Como resultado de las investigaciones llevadas a cabo desde 1999 y de los diferentes hallazgos obtenidos por investigadores y buceadores, creímos conveniente dar cuerpo a un proyecto oficial de investigación denominado «12 Millas. I y II Guerra Mundial en la costa de Bizkaia». Esta iniciativa, configurada por un equipo multidisciplinar, tiene como fin dotar de información a las diferentes administraciones y estamentos implicados en la conservación del patrimonio cultural subacuático en Vizcaya, como son el Gobierno Vasco, la Armada y la Diputación Foral de Bizkaia, entre otros.

En el caso de los pecios de 1917, al haber sido hundidos hace más de cien años, pasan a ser patrimonio arqueológico y, por tanto, cualquier intervención ha de ser autorizada por el Servicio de Patrimonio Histórico de la Diputación Foral de Bizkaia, incluyendo las prospecciones no intrusivas cuando éstas



Conferencia sobre «Los pecios de la Primera y la Segunda Guerra Mundial en la costa de Vizcaya» en la Comandancia Naval de Bilbao. (Foto: [www.diarioelcanal.com](http://www.diarioelcanal.com))

requieran la utilización de medios geofísicos (Ley 6/2019, de 9 de mayo, de Patrimonio Cultural Vasco).

Sin embargo, los barcos de la Segunda Guerra Mundial aún no pueden ser considerados patrimonio arqueológico, aunque afortunadamente las leyes internacionales los protegen como buques de Estado —los militares y aquéllos utilizados por un Estado soberano—, amparados por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, artículo 96, y por la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, artículo 3. En adición a estas normas, los Estados contendientes acordaron respetar estos barcos como tumbas de guerra a fin de no perturbar el sueño de los marineros muertos en acto de servicio, y las marinas de cada país ribereño tienen competencias en materia de vigilancia y salvaguarda de ambas figuras jurídicas.

De unos años a esta parte, la evolución del buceo ha permitido a los buceadores técnicos el acceso a grandes profundidades durante extensos períodos de tiempo, lo que intrínsecamente podría suponer una exposición innecesaria al expolio. A fin de controlar el estado de los yacimientos del proyecto «12 Millas», el equipo multidisciplinar que dirijo está llevando a cabo una prospección no intrusiva con SBL con objeto de identificar cada pecio con las fuentes históricas

descritas anteriormente. Esta primera fase está siendo subvencionada por el Servicio de Patrimonio Histórico de la Diputación Foral de Bizkaia. En una segunda campaña se tiene previsto realizar una fotogrametría exhaustiva de los pecios que permita documentar su estado actual y su evolución en el tiempo, así como futuras medidas de estudio o conservación.

### Otros pecios reseñables

Como es lógico, la lista de pecios hundidos en la costa de Vizcaya no se circunscribe exclusivamente a los enmarcados en la investigación del proyecto «12 Millas». Los fondos documentales depositados en diferentes instituciones y archivos atesoran una gran cantidad de referencias a mercantes y, en menor medida, a buques militares desde el siglo XV —en que se empezaron a recopilar— hasta la actualidad.

Dada la extensión y naturaleza de este trabajo no podemos reseñarlos de forma exhaustiva, pero sí es interesante detenernos en algunos pecios militares realmente significativos que quedan fuera del ámbito del proyecto «12 Millas». En primer lugar, hay que destacar el denominado pecio de Bakio (6): en 1985



Playa de Bakio. (Foto: [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org))

---

(6) ARMENDARIZ, Xabier; MATÉS LUQUE, José Manuel: *Arqueología subacuática en Bizkaia. 35 años después*. Actas de las IX Jornadas de Jóvenes en Investigación Arqueológica. Universidad de Cantabria, 2016, p. 536.

miembros del servicio de vigilancia de la playa de Bakio descubrieron una serie de cañones, bolas de artillería y demás artefactos sumergidos a poca profundidad sobre el fondo de arena. Unos años después, un investigador local con poco o ningún conocimiento metodológico intervino en el yacimiento y extrajo las piezas, incluidos los cañones. Una vez que el servicio de Patrimonio Histórico de la Diputación Foral de Bizkaia tuvo conocimiento del asunto, encargó al arqueólogo marítimo José Manuel Matés Luque una prospección de urgencia para evaluar la magnitud del yacimiento. Éste consiguió inspeccionar el fondo de arena, localizando algún cañón y una serie de anomalías metálicas e hizo un inventario de las piezas extraídas con anterioridad por aficionados locales sin el necesario control arqueológico. Entre ellas figuraban cañones, palanquetas, balas de cañón, dos fusiles, uno inglés y otro hannoveriano, así como una serie de piezas datadas entre finales del siglo XVIII y comienzos del XIX. Al encontrarse el yacimiento bajo una potente columna de arena, no se han localizado aún restos de madera, por lo que la presencia de un pecio es conjetural. Sin embargo, entre los objetos hallados hay una batayola metálica, que indicaría que se trata de un pecio por ser ésta una pieza de acastillaje de un buque de guerra. La hipótesis más probable es que estamos ante un barco británico de la época napoleónica naufragado en la playa.

Por otra parte, en la ría de Urdaibai fueron localizados los restos de dos embarcaciones, cuya cronología podría encuadrarse en las guerras carlistas del siglo XIX. Ambos pecios fueron nombrados *Laida I* y *Laida II* (7). El yacimiento contiene partes de la madera del casco y algunas piezas de artillería muy deterioradas.

## Conclusión

A modo de resumen de todo lo expuesto, cabría destacar a nuestro juicio dos hechos importantes: primero, que las investigaciones llevadas a cabo en el tramo costero que comprende el sector estudiado han revelado una rica historia que nadie conocía, recordaba o simplemente no había sido ligada y contextualizada para dar forma a un relato coherente, poniendo a Vizcaya —y por extensión a España— en el mapa de los grandes conflictos históricos del siglo XX. En segundo lugar, y quizás más significativo, está la relevancia histórica que aporta la gran cantidad de pecios que permanecen ocultos en nuestras aguas territoriales y que nos convierten en una de las naciones con mayor patrimonio cultural subacuático del mundo, a menudo apoyando nuestras investigaciones

---

(7) ZALLO USKOLA, Juan Carlos; GÓMEZ BRAVO, Mercedes: «Evaluación arqueológica de los pecios *Laida I* y *Laida II* (ría de Mundaka, Bizkaia)». *Kobie 31. Paleoantropología*, 2012, pp. 207-226.

en los abundantes fondos documentales atesorados en nuestros archivos y anaqueles. Esta simbiosis entre investigación histórica e intervención arqueológica nos permite rescatar del olvido episodios apasionantes de la historia. Como dice el viejo adagio, los barcos no se encuentran si nadie los busca.



#### BIBLIOGRAFÍA COMPLEMENTARIA

- BUSCH, Harald: *Así fue la guerra submarina*. Barcelona: Editorial Juventud, 2008.
- GENTILE, Gary: *Ultimate Wreck-Diving Guide*. Philadelphia: Gentile Productions, 1992.
- BUCHHEIM, Lothar-Günther: *Submarino*. Barcelona: Salvat Editores, 1987.
- MATA, Santiago: *Kriegsmarine, la flota de Hitler*. Madrid: La Esfera de los Libros, 2017.
- MILLS, Simon: *Scapa Flow, From Graveyard to Resurrection*. London: Simon Mills Publications, 2005.
- PARDO SAN GIL, Juan: *La Marina de Guerra Auxiliar de Euskadi (1936-39)*. Donostia: Untzi Museoa, 1999.
- ROUSELL, Francis: *La Segunda Guerra Mundial. (La guerra secreta I)*. Barcelona: Time Life Ediciones Folio, 2008.
- TOJO RAMALLO, José Antonio: *Lobos acosados*. Santiago de Compostela: Laverde Ediciones Lea, 2019.
- UNSAIN AZPIROZ, José María: *Nafragios en la costa vasca*. Donostia: Untzi Museoa, 2012.
- VV. AA.: *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, números 1-8. Donostia: Untzi Museoa, 1996-2016.
- La memoria sumergida*. Donostia: Untzi Museoa, 2000.
- Manual para actividades dirigidas al Patrimonio Cultural Subacuático. Directrices para el Anexo de la Convención de la UNESCO de 2001*. Madrid: UNESCO, 2013.

Fragata *Navarra* levantando fondeo y enfilando la salida de la bahía de Augusta durante el Ejercicio DYNAMIC MANTA 2024, 28 de febrero.  
(Foto: Luis María Suárez-Bárcena Florez)

